

STAD KORTRIJK  
**RUP WALLE**



juli 2018, **startnota**

## COLOFON

### **Dit document is een publicatie van:**

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

### **Ontwerpers/Ruimtelijk Planners:**

Jozefien Bernard  
Maarten Gheysen

### **In samenwerking met:**

Lieven Van Horebeek - ruimtelijk planner, stad Kortrijk  
Brecht Nuyttens - ruimtelijk planner, stad Kortrijk  
Robert Schneider - stedenbouwkundig ontwerper, stad Kortrijk

### **Opdrachtgever:**

Stad Kortrijk

### **Burgemeester:**

Vincent Van Quickenborne

### **Voorzitter van de Gemeenteraad:**

Piet Lombaerts

### **Algemeen directeur:**

Nathalie Desmet

## FORMELE PROCEDURE

- Periode van eerste raadpleging (60 dagen): van 7 september 2018 t.e.m. 5 november 2018
- Datum, uur en plaats van eerste participatiemoment: dinsdag 11 september 2018 om 19u30 in de kantoren van Creax (Walle 113)

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

- startnota
- procesnota

TOELICHTINGSNOTA





# INHOUDSOPGAVE

<b>1.</b>	<b>SITUERING.....</b>	<b>TN-5</b>
1.1.	ONDERWERP VAN HET RUP	TN-5
1.2.	LIGGING VAN HET PLANGEBIED	TN-5
1.3.	BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED	TN-6
<b>2.</b>	<b>FEITELIJKE TOESTAND. ....</b>	<b>TN-8</b>
2.1.	RUIMTELIJKE INFORMATIE	TN-8
2.2.	HISTORISCHE TOESTAND	TN-17
<b>3.</b>	<b>JURIDISCHE TOESTAND. ....</b>	<b>TN-19</b>
3.1.	OVERZICHT	TN-19
3.2.	GEWESTPLAN	TN-21
3.3.	BESTAANDE BPA'S EN RUP'S	TN-22
3.4.	GOEDGEKEURDE, NIET VERVALLEN VERKAVELINGEN	TN-23
3.5.	BODEMONDERZOEKEN	TN-24
3.6.	RELATIE M.B.T. HET HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED	TN-25
3.7.	ONROEREND ERFGOED	TN-26
3.8.	BUURTWEGEN	TN-29
<b>4.</b>	<b>PLANNINGSCONTEXT.....</b>	<b>TN-30</b>
4.1.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	TN-30
4.2.	AFBAKENING STEDELJK GEBIED	TN-30
4.3.	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN	TN-31
4.4.	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	TN-31
4.5.	MOBILITEITSPAN KORTRIJK	TN-32
4.6.	FIETSRROUTEPLAN KORTRIJK	TN-33
4.7.	KORTRIJK 2025	TN-33
4.8.	COMPLEX PROJECT K-R8	TN-33
4.9.	RUIMTEMONITOR WONEN EN DE RUIMTEMONITOR ONDERNEMEN IN ZUID- WEST-VLAANDEREN	TN-34
<b>5.</b>	<b>PLANNINGSOPTIES. ....</b>	<b>TN-35</b>
5.1.	PROGRAMMATORISCHE VRAGEN	TN-35
5.2.	AMBITIES VAN HET MASTERPLAN	TN-36
5.3.	VOORONTWERP SITE WALLE 113	TN-36
5.4.	ONTWERP BOUWBLOK WALLE	TN-37



SERIE ARBEIDERSWONINGEN DOORNIKSESTEENWEG



SERIE RIJWONINGEN IN WALLE



VOORMALIGE TAPIJTWEVERIJ BIC MET LINKS VOLUME MET SHEDDAKEN EN RECHTS DE CONCIËRGE- EN DIRECTEURSWONING



ZICHT OP DE TAPIJTFABRIEK EN DE LEEGSTAANDE PERCELEN



DE TOERIT TOT DRUKTA EN FORMAIL MET RECHTS HORECAZAAK



DE LOODS VAN DRUKTA EN FORMAIL



ZICHT OP DE BEMOK-SCHOOL EN SCHOORSTEEN WALLE



ZICHT OP LEEGSTAANDE PERCELEN WALLEMOLENSTRAAT EN ZICHT OP ACHTERKANTEN SERIE ARBEIDERSWONINGEN



ZICHT OP DE RIJWONINGEN HOF TE WALLE EN DE SCHOORSTEEN



# 1. SITUERING

## 1.1. ONDERWERP VAN HET RUP

Het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Walle wordt opgemaakt ter uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk, definitief goedgekeurd door de deputatie van de provincie West-Vlaanderen op 26 april 2007.

Het plangebied van het RUP bestaat uit een bouwblok met in de kern een parse zone voor milieubelastende industrie type II, omringd door een schil van wonen (bestemmingsplan gewestplan).

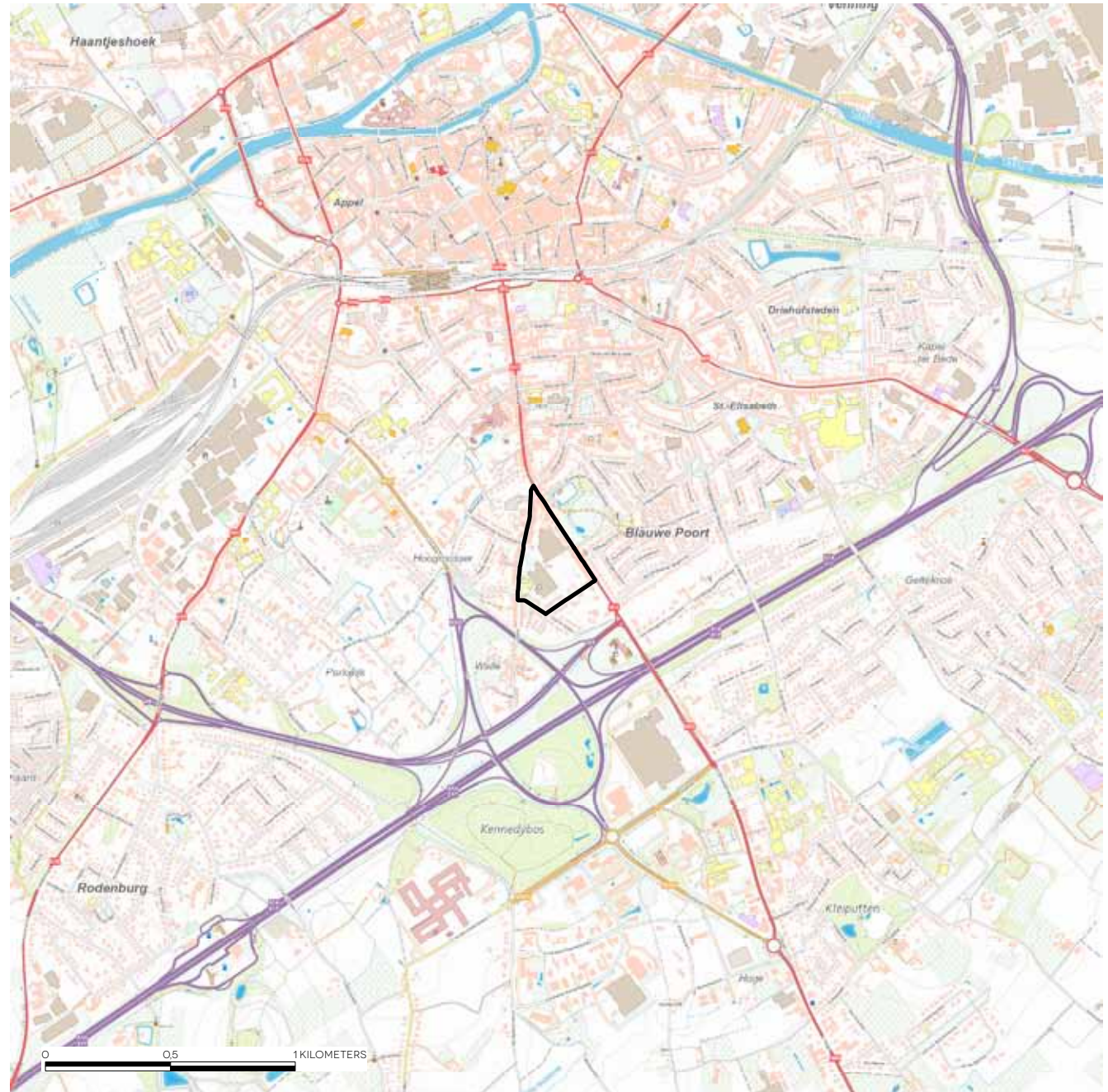
Via dit RUP worden volgende elementen behandeld:

- De herbestemming van de “parse sproet” naar KMO-zone.
- De functieverbreiding van de bestaande bedrijfssite.
- De ruimtelijke herontwikkeling van de bedrijfssite.
- De ruimtelijke integratie van bovenstaande ontwikkelingen in het omliggend bouwblok op lokaal en bovenlokaal niveau, respectievelijk de Doornikse woonwijk en de Noord-Zuid en Oost-West verbindingen in de stad Kortrijk.

Voorliggend RUP vertaalt de resultaten van de workshop ontwerpend onderzoek die plaatsvond in februari 2018.

## 1.2. LIGGING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied heeft een oppervlakte van 7,2 ha en is gelegen ten zuiden van de binnenstad van Kortrijk, langs de Noord-Zuid as van de Doorniksesteenweg, tussen het stadscentrum en Hoog Kortrijk. Het plangebied ligt in de onmiddellijke nabijheid van het Ei van Kortrijk en de E17.





### 1.3. BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied is begrensd door:

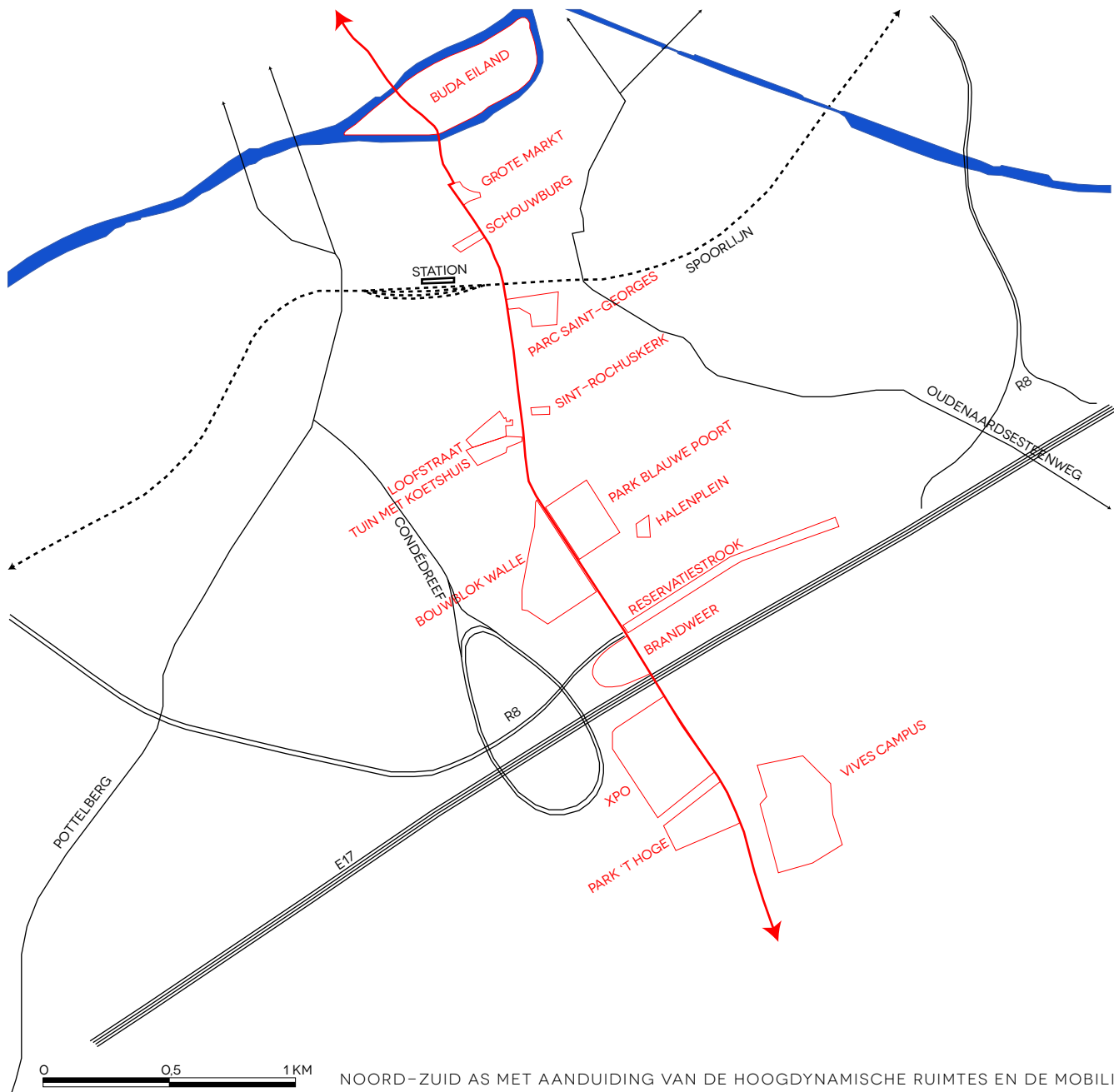
- De Doorniksesteenweg (oosten)
- Wallemolenstraat, Hof te Walle (zuiden)
- Walle (westen)

Het plangebied bevindt zich langs de Noord-Zuid as van de stad Kortrijk. Deze as is vandaag een belangrijke mobiliteitsader die de stadskern bedient. Het is een aaneengesloten strip van open en gesloten ruimtes die loopt van Hoog Kortrijk tot het Buda-eiland en het Astridpark. De as rijgt volgende stedelijke hoogdynamische ruimtes aan:

- het Buda-eiland
- de grote markt
- de schouwburg
- AZ Groeningesite in de Loofstraat
- de Engelse landschapstuin en koetshuizen
- de Sint-Rochuskerk
- site Walle
- het stadspark de Blauwe Poort
- het Halenplein
- de reservatiestrook R8
- de brandweersite
- Xpo
- park 'T Hoge
- de Vives campus

Het plangebied staat in zeer goede verbinding met het bovenlokaal wegennet van de E17, de A19 en de E403.





NOORD-ZUID AS MET AANDUIDING VAN DE HOOGDYNAMISCHE RUIMTES EN DE MOBILITEITSVERBINDINGEN

## 2. FEITELIJKE TOESTAND

### 2.1. RUIMTELIJKE INFORMATIE

#### 2.1.1. Bebouwde ruimte

De oppervlakte van het hele bouwblok bedraagt 7,2 hectare met volgende bestemming:

- wonen: 3,95 hectare
- bedrijvigheid: 3,25 hectare waarvan 1,75 hectare bebouwd

Met verloop van tijd verkreeg het bouwblok een mix van bouwtypes: bedrijfsgebouwen, rijwoningen, koppelwoningen, vrijstaande villa's en een schoolgebouw.

#### 1. bedrijfsgebouwen

De bedrijfssite is ingevuld door drie clusters van bedrijfsploegen: de voormalige tapijtweverij BIC (Walle 113), de bedrijfsloods van Drukta NV en Formail BVBA (Walle 109), en de geclusterde loodsen van de takdienst Coeman (Doorniksesteenweg 100A-102).

De voormalige tapijtweverij BIC (Belgian International Carpet) te Walle 113 werd opgetrokken kort voor de Eerste Wereldoorlog en voerde zijn bedrijvigheid uit tot 1956. De fabriek met bijhorende conciërgewoning is opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed en verleent Walle een karakteristieke identiteit. Het fabrieksvolume bestaat uit een aaneenschakeling van verschillende bakstenen gebouwen met karakteristieke sheddaken en een imposante bakstenen schoorsteen. Bij het betreden van de fabriekssite tekent zich een driehoekig voorplein af gevormd door de oppositie van fabriek en conciërgewoning. Op vandaag wordt op dit plein tegen de gevel van de fabriek aan geparkeerd. Dit trechtervormig voorplein geleidt de blik verder tot het dieper gelegen fabrieksvolume. De visuele ritmiek wordt sterk bepaald door de sheddaken en de schoorsteen als eindpunt. Om het personeel en de klanten te ontvangen is de open ruimte aan de straatkant van de BIC-fabriek ingericht als parking. Deze wordt ontsloten via de oprit van het driehoekig voorplein tussen fabriek en conciërgewoning. Langs de zuidelijke punt van de BIC-fabriek werden tussen 1980 en 1999 twee nieuwbouw loodsen aangebouwd. Deze leunen dicht aan bij de omliggende rijwoningen. Tot slot liggen ten oosten van de voormalige tapijtweverij twee ongebruikte percelen die goed zijn voor

een kwart van de totale grondoppervlakte van Walle 113. Deze centraal in het bouwblok gelegen percelen worden slechts bezet door twee blusbekkens.

Ten noorden van de voormalige BIC-fabriek bevindt zich een veelhoekige bedrijfsloods met spitse punt in het noorden. Hierin zijn de twee bedrijven Drukta NV en Formail BVBA gevestigd, waarvan Drukta NV de grootste grondoppervlakte van de loods inneemt. De toeleveringen en het personeel bereiken het gebouw via een oprit in Walle, voor de helft eigendom van Walle 113 (die erfdiensbaarheid verleent aan Drukta en Formail) en voor de andere helft eigendom van Drukta en Formail. Voorts heeft de loods een zij-ingang in de zuidelijke gevel van de loods. Om deze te bereiken betreed je de eigendommen van Walle 113.

De loodsen van Coeman tot slot sluiten aan op de loods van Drukta NV en Formail BVBA maar worden enkel ontsloten via een oprit langs de Doorniksesteenweg 100A-102. Het bedrijfsgebouw bestaat uit een amalgaam van aaneengeregen loodsen.

#### 2. rijwoningen

Met de bouw van de tapijtweverij werd in 1909 meteen ook een serie arbeiderswoningen gerealiseerd langs de Doorniksesteenweg 108-188, tussen de Walmolenstraat en de inrit van depannage Coeman.

Tussen 1900 en 1918 werden ook heel wat rijwoningen bebouwd verderop in de Doorniksesteenweg net voorbij de inrit tot site Coeman, en in Walle, vanaf de noordelijke punt van het bouwblok tot de Ferdinand Van Eeckhoutstraat.

Hier en daar vind je rijwoningen terug die gerealiseerd werden in het interbellum - in het bijzonder de woningen langs de Doorniksesteenweg met aansluitende percelen op de bedrijfssite van Coeman, en een aantal woningen gelegen tegenover de Jims Fitness in Walle.

De rijwoningen bestaan uit twee bouwlagen en een dakvolume met een mansardedak of hellend dak. In het algemeen is de woonkwaliteit van de rijwoningen laag. De zeer kleine, oude woningen werden met verloop van tijd uitgebreid met achterbouwen en/of werden opgedeeld in studentenverblijven. De private investeringen in het oplapwerk voor dit verouderd patrimonium houden de waarde van de gebouwen kunstmatig in stand.

Tot slot bevinden zich in het Hof te Walle en de Wallemolenstraat rijwoningen daterend uit 1980-1989. De woningen sluiten met hun achtertuin aan op de bedrijfssite van Walle 113. Deze woonsten zijn voorzien van een brede voortuinstrook met private oprit en een comfortabele achtertuin.

#### 3. vrijstaande woningen

In het plangebied bevinden zich drie vrijstaande woningen: één in Walle naast de inritten van Walle 109 en Walle 113, en twee in de Wallemolenstraat. Deze laatste twee hebben een bijzonder diepe achtertuin met ecologische waarde. Naast beide vrijstaande woningen situeert zich een vrijstaand perceel waarop de natuur vrijspel kreeg.

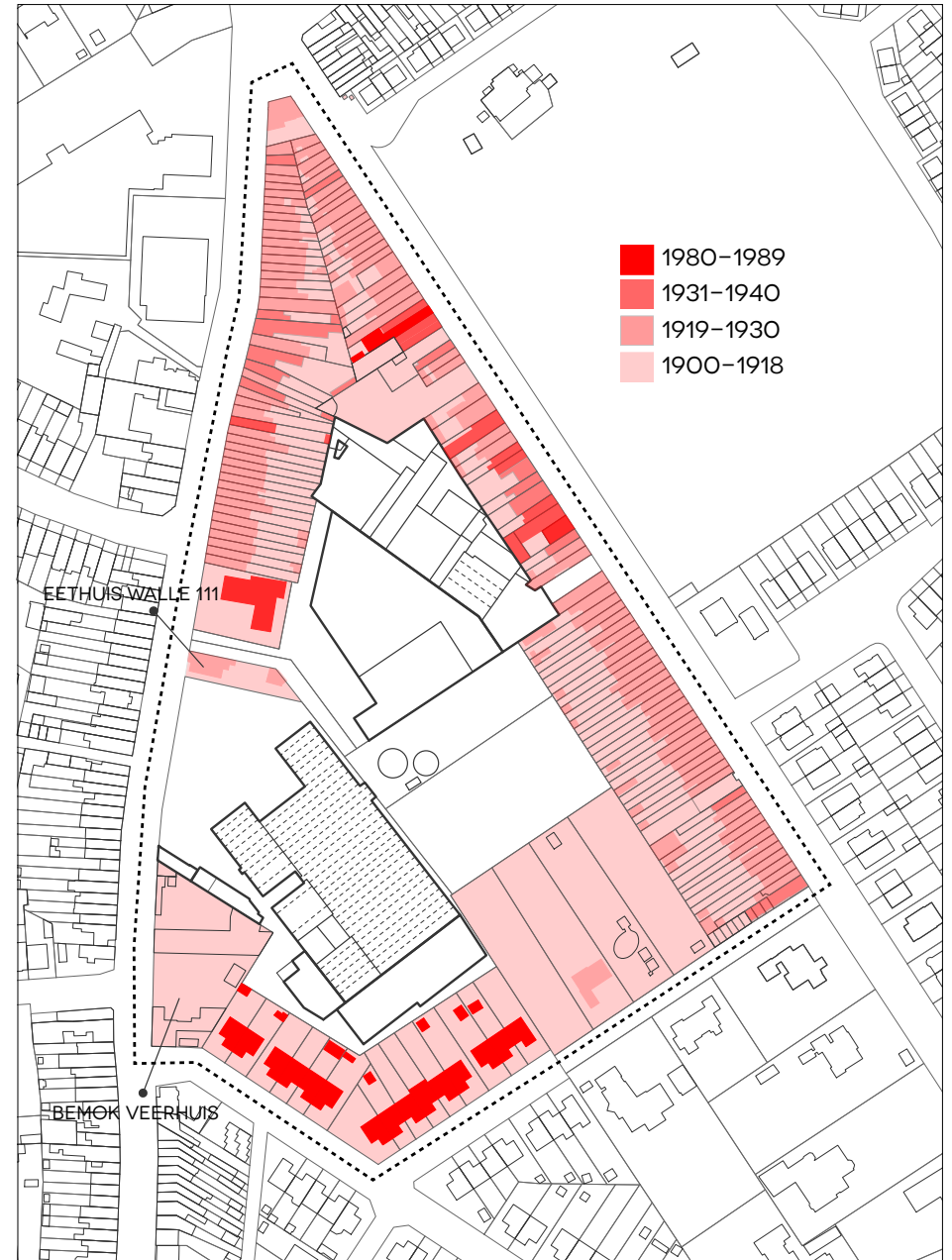
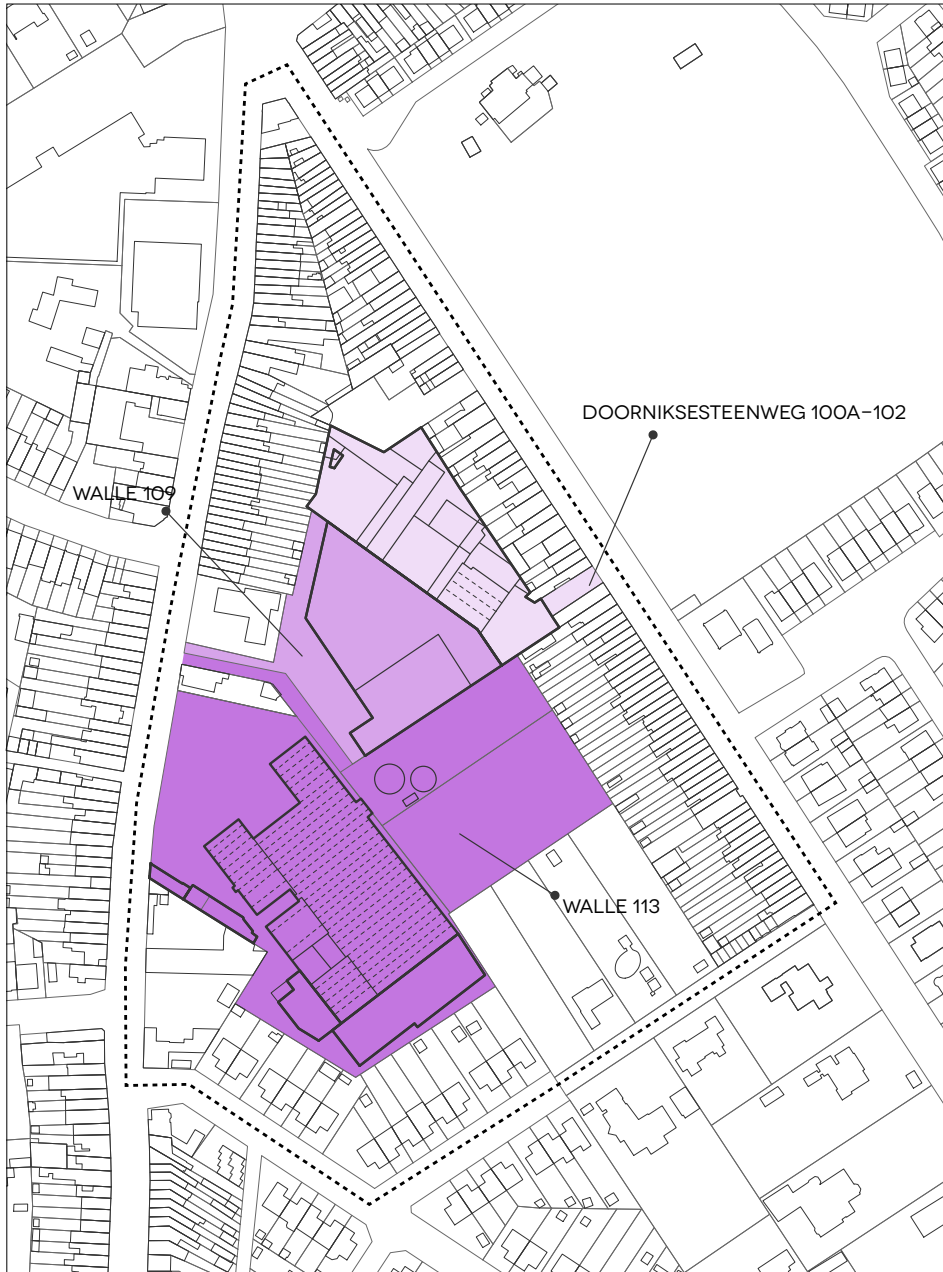
#### 4. appartement

In het plangebied bevindt er zich één appartementsgebouw van 4 bouwlagen langs de Doorniksesteenweg tegenover het park Blauwe Poort.

#### 5. schoolgebouw

Op de hoek tussen Walle en Hof Te Walle bevindt zich een schoolgebouw bestaande uit twee vleugels met flankerend een verharde en een groene speelplaats. Het schoolgebouw werd in 1865 opgericht als jongensschool. Vandaag huist het 'veerhuis' van de Bemok-school hierin. De Bemok-school is een basisschool voor buitengewoon onderwijs. De doelgroep is kinderen met een ernstig gedrags- en/of emotioneel probleem en/of een autismespectrumstoornis. Verderop binnen het ei situeert zich het 'klokhuis' van de Bemok-school, de kleuterafdeling met eerste en tweede lagere van de kinderen met een autismespectrumstoornis.





LINKS: AANDUIDING VAN DE ZONE VOOR BEDRIJVGHEID VOLGENS HET GEWESTPLAN, MET VERDUIDELIJKING VAN PERCELERING, BOUWVOLUMES EN DAKOPDELINGEN  
 RECHTS: AANDUIDING VAN DE ZONE VOOR WONEN VOLGENS HET GEWESTPLAN, MET BOUWJAAR IN KLEURCODERING

## 2.1.2. Open ruimte

De open ruimte krijgt binnen het plangebied vorm in:

- De twee braakliggende percelen van Walle 113 die in het verleden nooit werden bebouwd en vandaag visueel aansluiten op de achtertuinen van de vier percelen langs de Wallemolenstraat.
- De groene bufferinrichting rondom de percelen van Walle 113. De buffers bevinden zich tussen de voormalige BIC-fabriek en de achtertuinen van Hof te Walle en de Wallemolenstraat, alsook als afscheiding tussen de twee braakliggende percelen en de achterliggende serie van arbeiderswoningen. De bomen (wilgen, esdoorns...), struiken en planten laden de industriezone op met groen.
- Twee braakliggende percelen langs de Doorniksesteenweg, waarvoor een vergunning werd aangevraagd die ondertussen vervallen is.
- De functioneel ingerichte open ruimte gelinkt aan de bedrijvigheid en het wonen: opritten, (voor)tuinen, koeren en (half)verharde parking.

De groene long van de Doorniksewijk is het park de Blauwe Poort. Dit park is de enige publiek toegankelijke groene ruimte in de omgeving en wordt van het bouwblok Walle afgesneden door de druk bereden Doorniksesteenweg. De steenweg wordt door heel wat inwoners beschouwd als een te grote barrière voor een parkbezoek. Ook de inrichting van de parkzijde langs de Doorniksesteenweg is weinig uitnodigend. De taxushaag versterkt het gevoel van isolement van het park, en ook de twee toegangen tot het park zijn onopvallend en niet uitnodigend.

Verderop in het Ei van Kortrijk wordt in de lente van 2018 een buurttuin gerealiseerd op het perceel gelegen tussen Walle 171 en Walle 179. Deze tuin zal voorzien in een speelpleintje en een moestuin voor de buurt.







LINKS (V.B.N.O.)

- OPEN RUIMTE ALS PARKING VAN WALLE 109
- OPEN RUIMTE ALS PARKING VAN WALLE 113
- OPEN RUIMTE ALS ACHTERUITBOUWSTROOK

RECHTS (V.B.N.O.)

- OPEN RUIMTE ALS TWEE BRAAKLIGGENDE PERCELEN, MET GROENBUFFER NAAR DE SERIE ARBEIDERSWONINGEN
- OPEN RUIMTE ALS ACHTERTUINEN VAN DE WALLEMOLENSTRAAT
- OPEN RUIMTE ALS TWEE BRAAKLIGGENDE PERCELEN



LINKS: GROENE BUFFERSTROKEN TUSSEN  
 BEDRIJFSLOODSEN EN AANPALENDE WOONPERCELEN  
 RECHTS (V.B.N.O.):

- BUXUSHAAG ALS OVERGANG TUSSEN DE  
 DOORNIKSESTEENWEG EN HET PARK BLAUWE POORT
- EERSTE TOEGANG TOT HET PARK BLAUWE POORT
- TWEDE TOEGANG TOT HET PARK BLAUWE POORT



### 2.1.3. Ontsluiting

Alle woningen behalve de dwarse woning gelegen achter de Doorniksesteenweg 88-90, hebben een rechtstreekse ontsluiting op het publiek domein.

De bedrijvigheid van Walle 109 en 113 sluit volledig aan op Walle, de bedrijvigheid van de Doorniksesteenweg 100A-102 sluit volledig aan op de steenweg.

#### Openbaar vervoer

Langs de Doorniksesteenweg bevinden zich ter hoogte van het plangebied twee bushaltes: in het noorden de halte 'Kortrijk Kanon' en in het zuiden de halte 'Kortrijk Nieuwpoortstraat'. Deze twee haltes bedienen vijf buslijnen:

- Lijn 1: Station-Kinopolis Xpo-AZ Groeninge
- Lijn 12: Station-AZ Groeninge-Xpo-Rollegem
- Lijn 13: Station-Hoog Kortrijk
- Lijn 15: Station-Xpo-Kooigem-Spiere
- Lijn 16: Station-Rollegem-Moeskroen




De stad Kortrijk heeft de ambitie om een hoogwaardige openbare vervoerslijn (HOV-lijn) uit te bouwen tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. Het onderzoek van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn omtrent deze HOV-lijn is intussen afgerond. De Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse (MKBA) heeft reeds uitgewezen dat het tracé van de Doorniksewijk de voorkeur geniet voor de realisatie van deze HOV-lijn. De Vlaamse regering moet hier nog de uiteindelijke beslissing in nemen.

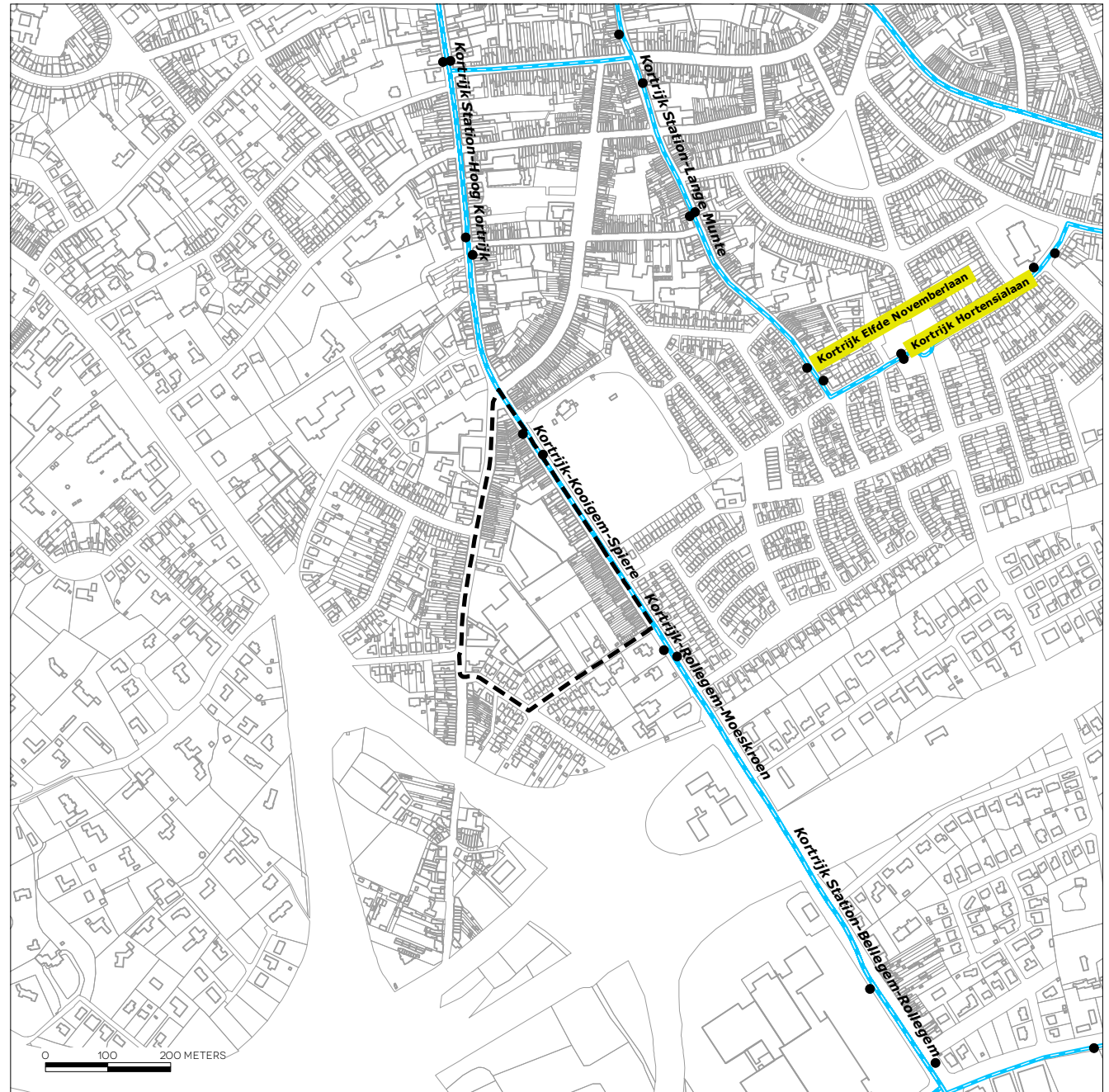
#### OPENBAAR VERVOER

BRON: DE LIJN/AGIV, OKTOBER 2017



#### LEGENDE

-  buslijnen
-  haltes
-  belbushaltes



### Personenwagens

Het verkeer van personenwagens in de regio van het bouwblok Walle wikkelt zich af op twee manieren:

- Via de Doorniksesteenweg naar het centrum of naar de oprit tot het Ei van Kortrijk
- Via Walle tot in de Condédreef die tevens tot het Ei van Kortrijk leidt. De inrichting van de Condédreef tussen Walle en de N323 is echter niet voorzien op grote verkeersstromen.

De Doorniksesteenweg is een secundaire weg die een belangrijke rol speelt in het ontsluiten van gebieden naar de primaire wegen en de hoofdwegen (= verzamel functie op bovenlokaal niveau), en die tevens op lokaal niveau van belang zijn voor de bereikbaarheid van de diverse activiteiten langsheen deze weg.

### Fietsers

De fietsverbinding tussen het plangebied met het station Kortrijk en Hoog Kortrijk ontwikkelt zich op twee manieren:

1. Door de Doorniksesteenweg af te rijden, of
2. Door het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de Doorniksewijk te gebruiken. Deze fietsvriendelijke route start aan het station vanuit de Bloemistenstraat, tot aan de Loofstraat waar een fietspad de link maakt met de Wolvenstraat. De Wolvenstraat is geselecteerd als functionele fietsroute en ingericht als fietsstraat. In een fietsstraat zijn auto's te gast en mogen ze fietsers niet inhalen. Een aftakking van de Wolvenstraat via de F. Van Eeckhoutstraat brengt je tot in Walle. De Wolvenstraat loopt bovendien nog verder door tot aan het kruispunt van de Condédreef met de Wolvendreef. De Wolvendreef is een belangrijke fietsverbinding die je naar het Bruyningepad leidt die je op zijn beurt tot over de R8 en de E17 leidt naar het Kennedybos en -park en de nieuwe site van AZ Groeninge. Deze verbinding met het kruispunt van de Wolvendreef en de Condédreef kan ook tot stand komen via Walle in plaats van via de Wolvendreef. De uitloper van de Condédreef komt immers uit aan de Bemok-school. Op deze uitloper zit echter een conflict tussen snelrijdende wagens en zwakke weggebruikers ter hoogte van de bocht. Bovendien zijn in Walle noch in de uitloper van de Condédreef fietspaden voorzien. Het brede straatprofiel van Walle biedt hiertoe meer mogelijkheden dan de smalle Condédreef. De aansluiting met de Wolvendreef via de Condédreef doet nadenken over een doorsteek door het bovenmaatse bouwblok van Walle, die zo een oost-west-verbinding kan realiseren. Op vandaag sluit een doorsteek door het bouwblok aan op:

- Een doorsteek door het park Blauwe Poort tot in de Elfde Novemberlaan, en met verdere uitloop tot in de Oudenaardsesteenweg en Hugo Verriestlaan, waar aansluiting kan gemaakt worden op de fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem en het Guldensporenpad.
- Een doorsteek door de Nieuwpoortstraat, met uitloop in de Elfde Novemberlaan via het Halenplein.

### Voetgangers

Het bovenmaatse bouwblok van het plangebied is vandaag niet doorwaadbaar. Voor de inwoners tussen Walle en de Condédreef is het bijvoorbeeld een heel eind wandelen naar het park Blauwe Poort of de bushaltes. De straten rondom het bouwblok zijn aan beide straatkanten voorzien van voetpaden.





## 2.1.4. Reliëf

In het plangebied zit niveauverschil. De zuidelijke romp van het bouwblok ligt een tweetal meter hoger dan de noordelijke punt. Tussen de serie arbeiderswoningen langs de Doorniksesteenweg zit ten opzichte van de twee braakliggende percelen een hoogteverschil van een meter.

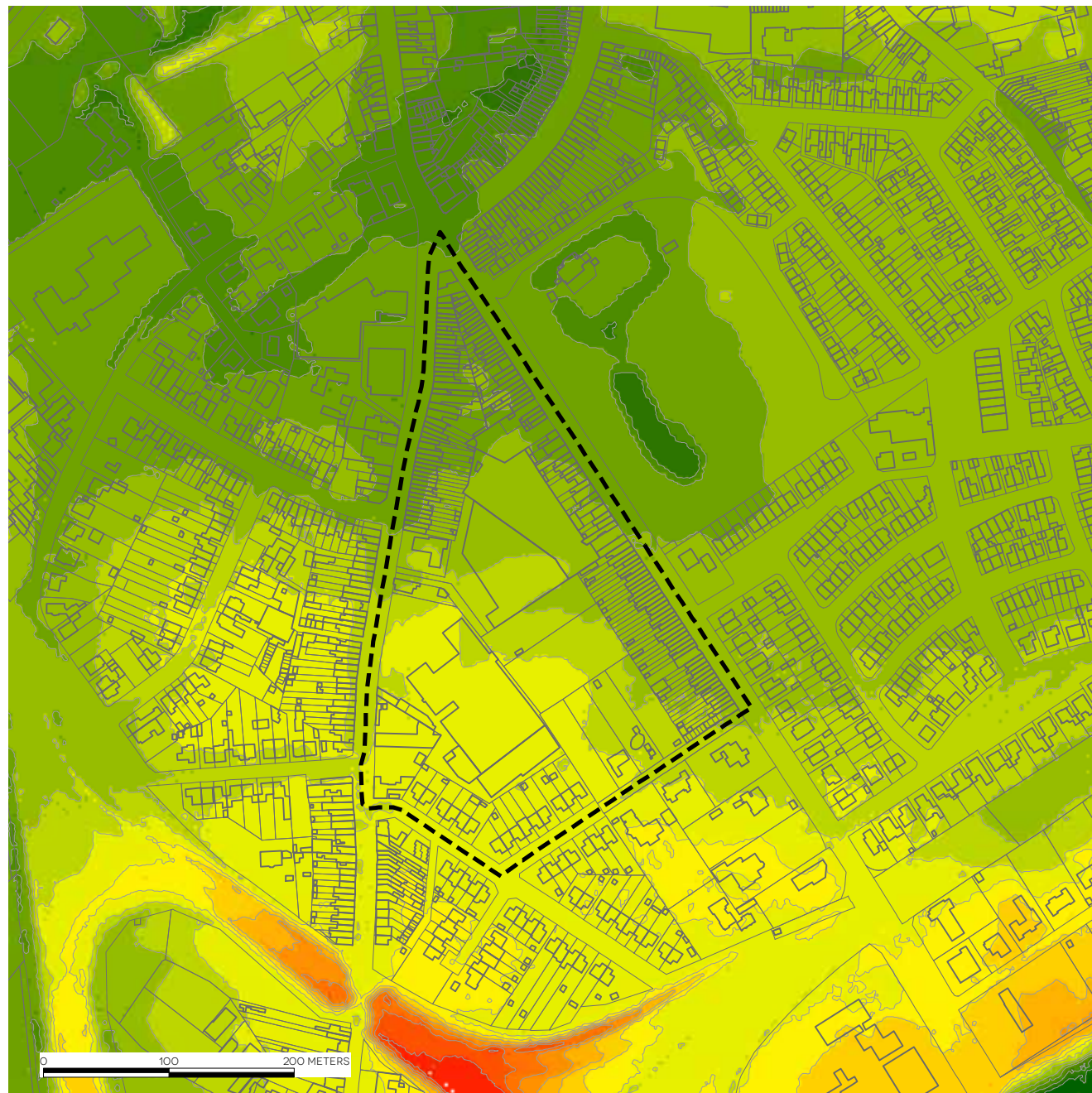
### RELIËF

BRON: VMM/AGIV, MEI 2004



#### LEGENDE

	16 - 17
	17,01 - 18
	18,01 - 19
	19,01 - 20
	20,01 - 21
	21,01 - 22
	22,01 - 23
	23,01 - 24
	24,01 - 25
	25,01 - 26
	26,01 - 27
	27,01 - 28
	28,01 - 29
	29,01 - 30



## 2.2. HISTORISCHE TOESTAND

### FERRARIS, 1777 >

Op de Ferrariskaart zijn reeds volgende elementen af te lezen:

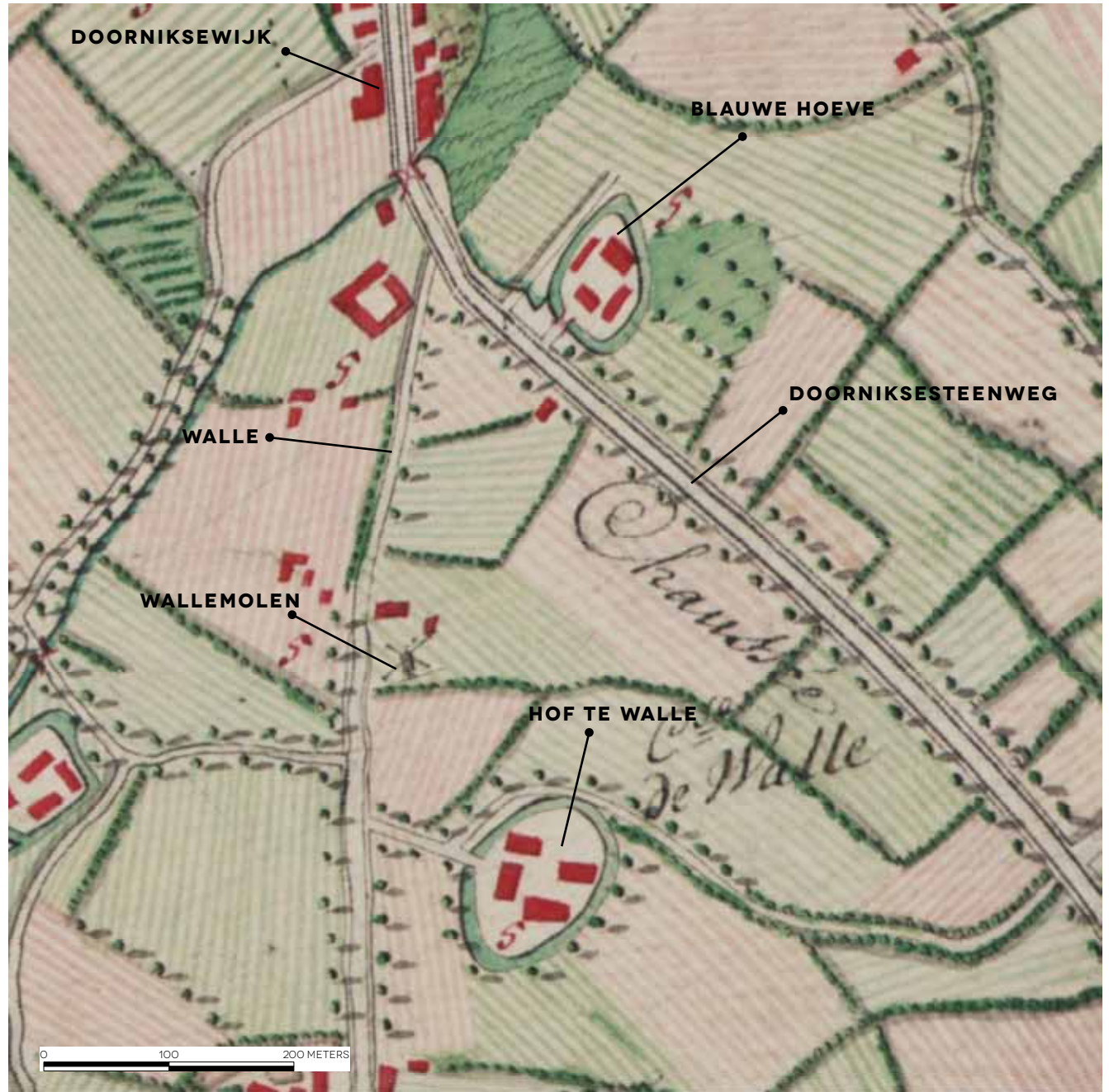
- De Doorniksewijk
- De Blauwe Hoeve
- de Doorniksesteenweg
- Walle
- Hof te Walle
- Wallemolen, gesloopt in 1904



HISTORISCHE PRENTKAART VAN DE WALLEMOLEN

### FERRARISKAART (1777)

BRON: INFORMATIE VLAANDEREN (WMS), FEBRUARI 2018







BOVEN: ZICHT OP WALLE, MET DE SINT-ROCHUSKERK IN DE VERTE. 20STE EEUW VERSUS 21STE EEUW

RECHTS: ZICHT OP 'T KANON, MET DE DOORNIKSESTEENWEG EN WALLE IN BEELD. 20STE EEUW VERSUS 21STE EEUW



### 3. JURIDISCHE TOESTAND

#### 3.1. OVERZICHT

TYPE PLAN	REFERENTIE
Gewestplan	Het gewestplan Kortrijk (K.B. 04/11/1977 en latere wijzigingen) deelt het plangebied grotendeels in onder: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Woongebied</li> <li>• Zone voor milieubelastende industrie type II</li> </ul>
BPA	In het plangebied: n.v.t.
RUP	In het plangebied: n.v.t.
Goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen	In het plangebied: <ul style="list-style-type: none"> <li>• KOR 23 1/2</li> </ul>
Milieuvergunningen	In het plangebied per kadastraal nummer: Walle: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1F8: Walle 37, een bergplaats stro (1927), een werkatelier met electromotoren 6 HP (1962)</li> <li>• 1A10: Walle 41, een bakkerij - electromotoren 3 HP (1952) , het verder exploiteren van een brood- en banketbakkerij (1983)</li> <li>• 1S8: Walle 47, een bakkersoven (1916)</li> <li>• 2W2: Walle 57, een beenhouwerij 1 HP (1947)</li> <li>• 2P: Walle 63, een bakkersoven (1922)</li> <li>• 2L3: Walle 83, het houden van reptielen, lozen van huishoudelijk afvalwater in de riolering (1995)</li> <li>• 3K3: Walle 109, uitbreiding van textielverwerkende fabriek (1992), verder uitbaten weverij (1992), electromotoren 120 HP (1992), hoogspanningskabinen 100 KVA (1992), een stoomketel en een mazoutdepot 10.000 liter (1992), verdere exploitatie van een matrassenfabriek (1992), ondergrondse mazouttank 6.000 liter (1966), matrassenfabriek en mazoutdepot (1962), personaliseren en postklaar maken van brieven/folders/facturen/drukwerk (2012), exploitatie van inrichting voor offsetdrukken (2012)</li> <li>• 3F3: Walle 113, uibaten machinale weverij (1981), blekerij en apporteerinrichting met stoomketel (1981), electromotoren 200 kW en transformatiekabinen 10.000 V (1981), exploitatie tapijtweverij (1981), elektrische hoogspanningskabinen (1960), exploitatie van atelier voor interieurschrijnwerk (2006),</li> </ul>

TYPE PLAN	REFERENTIE
Milieuvergunningen	bovengrondse propaangastank van 2.700 liter (2017)  Doorniksesteenweg: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1B4, Doorniksesteenweg 8, schaafmachine en electromotor (1928)</li> <li>• 1F9, Doorniksesteenweg 30, benzinedepot (1930)</li> <li>• 1X2, Doorniksesteenweg 40, mechanische schrijnwerkerij (1923)</li> <li>• 1Y8, Doorniksesteenweg 44, landbouwbedrijf met 10 runderen (1977)</li> <li>• 1P8, Doorniksesteenweg 64, zaal voor vermakelijkheden en bals (1952), exploitatie feestzaal (2002)</li> <li>• 1A9, Doorniksesteenweg 68, haarkapperssalon (1950)</li> <li>• 1B5, Doorniksesteenweg 72, weverij (1922)</li> <li>• 1K8, Doorniksesteenweg 88, electromotor (1931)</li> <li>• 12S, Doorniksesteenweg 134, beenhouwerij (1920)</li> <li>• 12X, Doorniksesteenweg 144, gastank 500 liter (1994)</li> <li>• 2K3, Doorniksesteenweg 100A, mechanische weverij (1924), stoomketel (1946), weverij en ververij gasolietank 40.000 liter (1958), twee ondergrondse gasolietanks van 5.000 liter (1961), tweede stoomketel (1963), uitbreiding weverij en ververij (1968), stoomketel 12 kg/cm<sup>2</sup> en 120m<sup>2</sup> (1974), stoomketel druk 11.7 bar (stookwijze aardgas) en verwarmingsoppervlakte 147m<sup>2</sup> (1986), verdere exploitatie weverij en ververij (1989), verder exploiteren, uitbreiden, wijzigen en toevoegen aan een textielverwerkende fabriek (2003), een textielverwerkend bedrijf verder exploiteren, uitbreiden en wijzigen (2009), uitbreiden en wijzigen van een textielbedrijf (2004), exploitatie van een depannagebedrijf (2012)</li> </ul>

<b>TYPE PLAN</b>	<b>REFERENTIE</b>
Bouwkundig erfgoed, Beschermde monumenten, landschappen, beschermde stads- en dorpsgezichten	In het plangebied bevinden zich 7 relictten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeiderswoningen en herberg Snoucksreke (Doorniksesteenweg 108-188)</li> <li>• Stadswoning van 1934 (Doorniksesteenweg 88)</li> <li>• Stadswoning (Doorniksesteenweg 86)</li> <li>• Stadswoning (Doorniksesteenweg 48)</li> <li>• Herberg In het Oud Kanon (Doorniksesteenweg 2)</li> <li>• Arbeidershuis (Walle 93)</li> <li>• Tapijtweverij BIC (Walle 113)</li> </ul>
Buurtwegen	Doorheen het plangebied lopen 2 buurtwegen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chemin nr. 2</li> <li>• Sentier nr. 66</li> </ul>
Waterlopen (categorisering)	Er zijn geen beken aanwezig in het plangebied.
(Herbevestigd) agrarisch gebied	n.v.t.
VEN-gebied, IVON-gebied	n.v.t.
Vogelrichtlijngebied	n.v.t.
Habitatrichtlijngebied	
Ruimtelijk kwetsbaar gebied	
Gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor hemelwaterputten, infiltratie- en buffervoorzieningen	De stad Kortrijk hanteert een aangepaste, strengere verordening hemelwater. Dit is opgenomen in de algemeen stedenbouwkundige verordening voor de stad Kortrijk.
Gemeentelijke verordeningen	Algemeen stedenbouwkundige verordening voor de stad Kortrijk.
Bestaande of aan te leggen autosnelwegen, hoofdverkeerswegen, primaire wegen categorie I of II, reservatie- of erfdiensbaarheidsgebieden of bestaande gewest- of provinciewegen	n.v.t.
Bestaande of aan te leggen spoorweglijnen, bestaande stationsgebouwen	n.v.t.

### 3.2. GEWESTPLAN

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

- Woongebied
- Zone voor milieubelastende industrieën type II

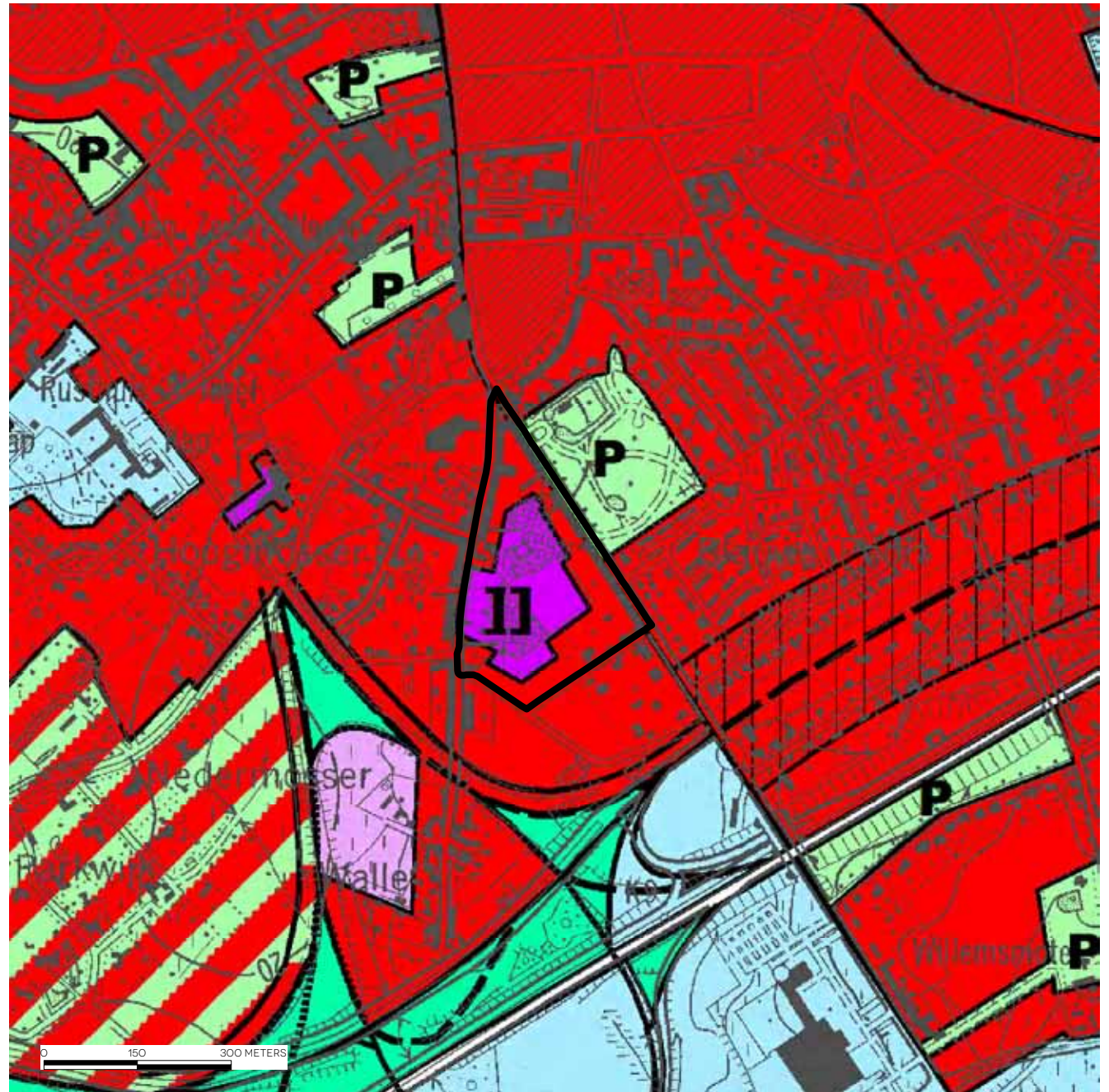
#### GEWESTPLAN

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



#### LEGENDE

	woongebieden
	woonpark
	gemengde woon- en industriegebieden
	gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
	parkgebieden
	bosgebieden
	milieubelastende industrieën
	ambachtelijke bedrijven en kmo's
	bestaande autosnelwegen
	aan te leggen hoofdverkeerswegen
	reservatiegebied





### 3.3. BESTAANDE BPA'S EN RUP'S

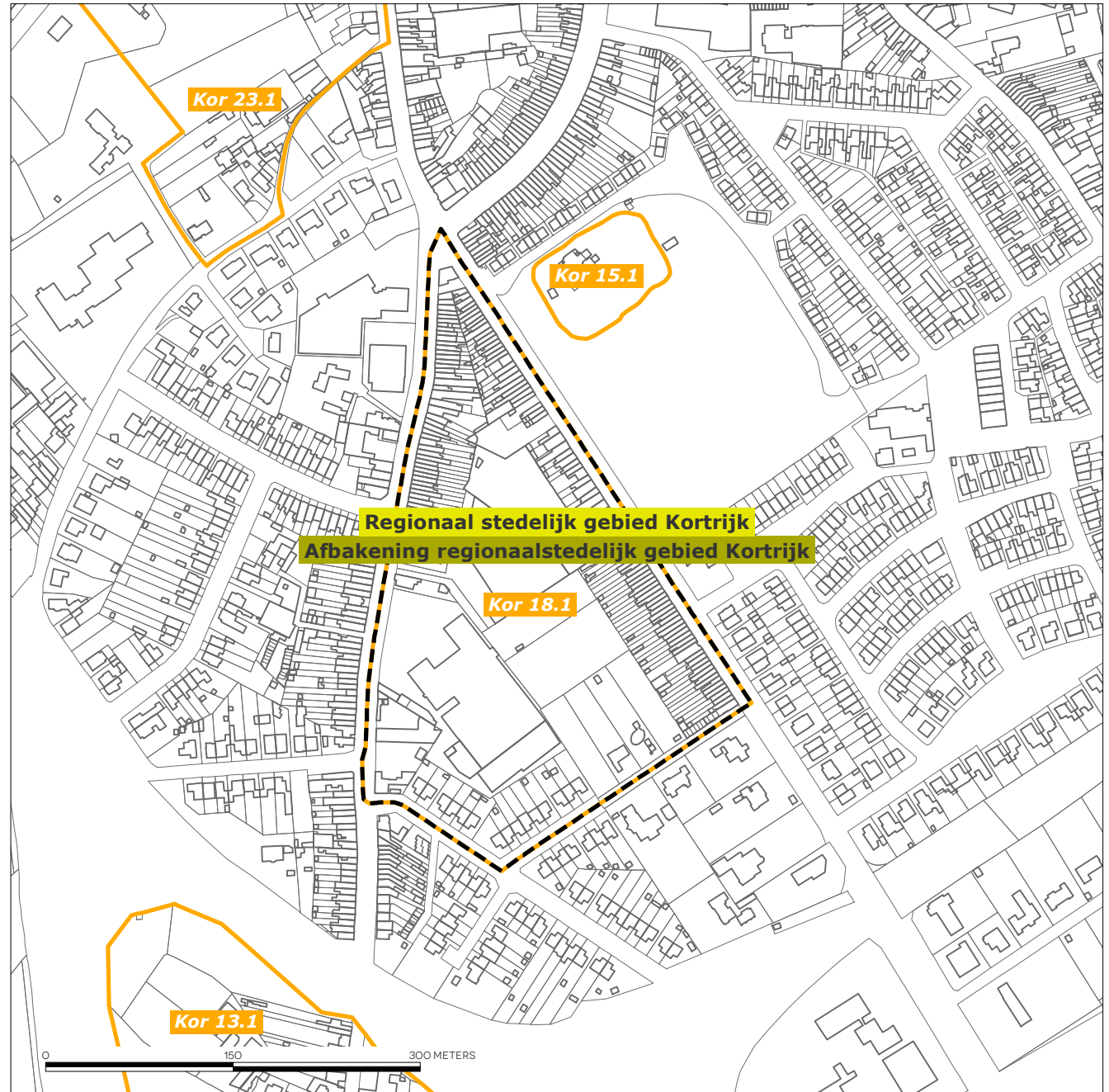
In het plangebied bevinden zich geen bestaande BPA's of RUP's. Het plangebied valt binnen de afbakening van het Regionaalstedelijk Gebied Kortrijk, maar er is geen specifiek deelplan van kracht.

#### OVERZICHT RUP'S EN BPA'S

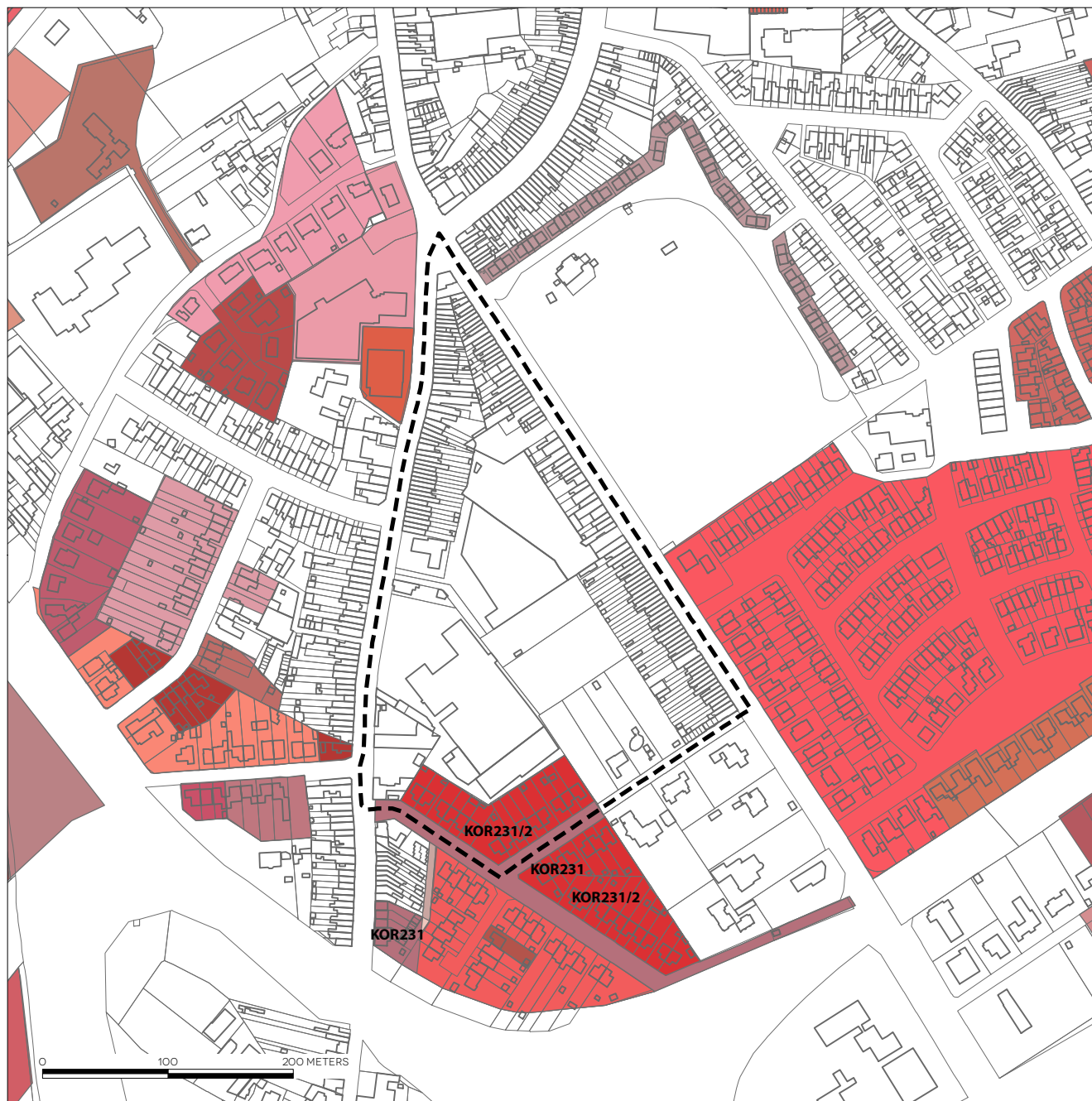
BRON: GEM. RUP'S EN BPA'S/ LEIEDAL, JANUARI 2018 - GEW. EN PROV. RUP'S/ GISWEST, JULI 2014

#### LEGENDE

-  Gemeentelijke RUP's - in opmaak
-  Gemeentelijke RUP's - in besluit/definitief vastgesteld
-  Provinciale RUP's - contouren
-  Provinciale RUP's - deelgebieden
-  Gewestelijke RUP's - contouren
-  Gewestelijke RUP's - deelgebieden
-  BPA's



### 3.4. GOEDGEKEURDE, NIET VERVALLEN VERKAVELINGEN



### 3.5. BODEMONDERZOEKEN

Walle 113 en het perceel van de Bemok-school lieten een beschrijvend bodemonderzoek uitvoeren. Walle 109 liet een oriënterend bodemonderzoek uitvoeren. Op het perceel van Doorniksesteenweg 100A-102 wordt een bodemsaneringsproject uitgevoerd. De vervuiling is er van lokale aard. De saneringswerken zijn lopende (zomer 2018).

#### BODEMONDERZOEKEN

BRON: OVAM (WMS), FEBRUARI 2018



#### LEGENDE

-  oriënterende bodemonderzoeken
-  bodemsaneringsprojecten
-  beschrijvende bodemonderzoeken
-  eindverklaring
-  melding bodemverontreiniging
-  schadegeval
-  evaluatieonderzoek schadegeval





### 3.6. RELATIE M.B.T. HET HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED

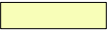




Het plangebied is gelegen binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Het plangebied is niet gelegen binnen één van de categorieën met betrekking tot de afbakening natuur en agrarische structuur.

#### AFBAKENING NATUUR EN AGRARISCHE STRUCTUUR

BRON: AFGELEID UIT HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN, OKTOBER 2008



#### LEGENDE

-  categorie 0 : herbevestiging gewestplan
-  categorie 1 : Rup's op korte termijn
-  categorie 2 : Rup's na verder onderzoek
-  categorie 3 : Rup's op lange termijn, geen acties op korte termijn
-  grenslijn grootstedelijk gebied Gent en regionaalstedelijke gebieden Roeselare en Kortrijk





### 3.7. ONROEREND ERFGOED

Binnen het plangebied liggen 97 relictten opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed. Geen enkel gebouw binnen het plangebied is erkend als monument.

- Arbeiderswoningen en herberg Snoucksreke (Doorniksesteenweg 108-188)
- Stadswoning van 1934 (Doorniksesteenweg 88)
- Stadswoning (Doorniksesteenweg 86)
- Stadswoning (Doorniksesteenweg 48)
- Herberg In het Oud Kanon (Doorniksesteenweg 2)
- Arbeidershuis (Walle 93)
- Tapijtweverij BIC (Walle 113)

Het relict arbeiderswoningen en herberg Snoucksreke bestaat uit maar liefst 31 arbeidershuizen in serie.

#### BOUWKUNDIG ERFGOED

BRON: INVENTARIS ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), APRIL 2017

#### LEGENDE

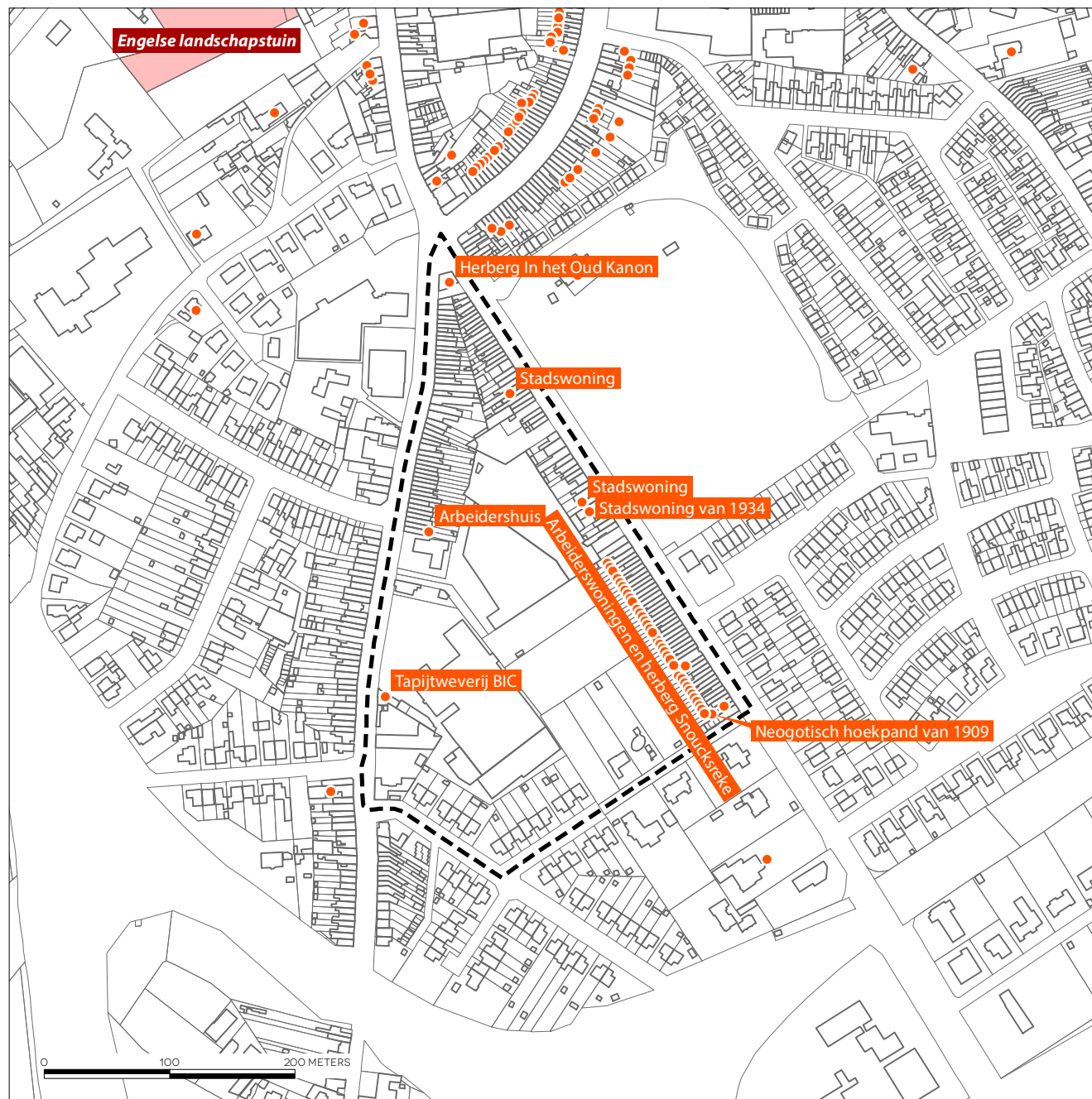
- vastgestelde relictten
- vastgestelde gehelen

#### BESCHERMD ONROEREND ERFGOED

BRON: AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), APRIL 2017

#### LEGENDE

- monument
- stads- en dorpsgezichten
- cultuurhistorische landschappen









VORIGE PAGINA:

LINKS: ARBEIDERSWONINGEN EN HERBERG SNOUCKSREKE  
MIDDEN (V.B.N.O.):

- STADSWONING DOORNIKSESTEENWEG 86
- HERBERG IN HET OUDE KANON

RECHTS: TAPIJTWEVERIJ BIC

DEZE PAGINA:

LINKS: STADSWONING VAN 1934, DOORNIKSESTEENWEG 88

MIDDEN: STADSWONING, DOORNIKSESTEENWEG 48

RECHTS: ARBEIDERSHUIS WALLE 93



### 3.8. BUURTWEGEN

Doorheen het plangebied lopen 2 buurtwegen:

- Chemin nr. 2
- Sentier nr. 66

#### ATLAS DER BUURTWEGEN

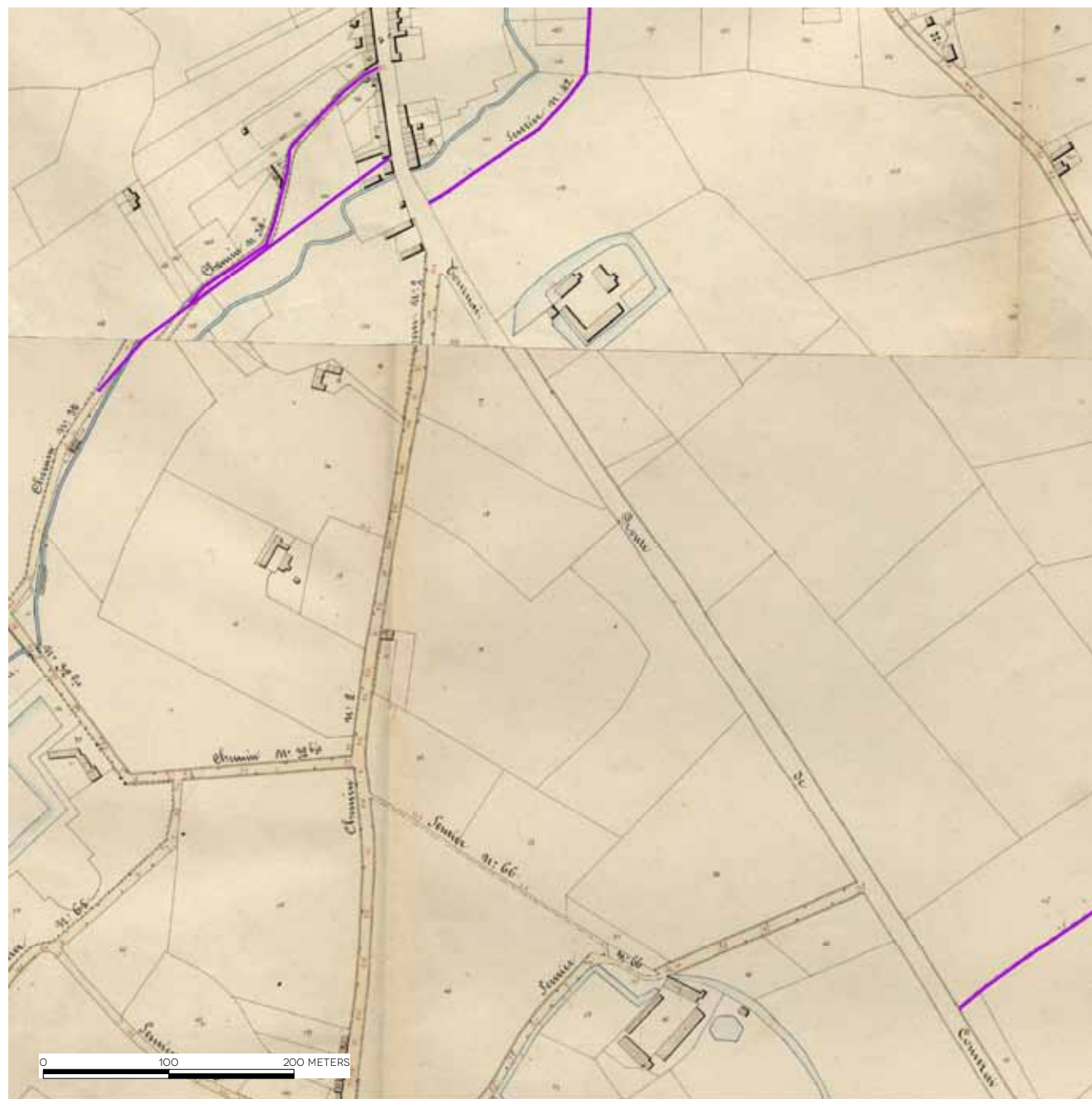
BRON: GISWEST, INFORMATIE VLAANDEREN, JANUARI 2018



#### LEGENDE



wijzigingen



## 4. PLANNINGSCONTEXT

### 4.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat definitief werd vastgesteld op 23 september 1997 en (gedeeltelijk) herzien in 2003 en 2010, wordt Kortrijk geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. Dit wil zeggen dat Kortrijk een belangrijke positie inneemt in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Net zoals grootstedelijke gebieden hebben de regionaalstedelijke gebieden - weliswaar op een lager niveau - in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen.

Volgende ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden zijn relevant voor dit RUP:

- **Dichtheidsbeheer:**  
Verdichting en dichtheidsbeheer zijn sleutelbegrippen in een ruimtelijk beleid waar openheid en stedelijkheid voorop staat. Verdichting en dichtheidsbeheer betekenen voor het ruimtelijk beleid in stedelijke gebieden het volgende:
  - Het concentreren van het wonen en het werken in de stedelijke gebieden
  - Het versterken van de multifunctionaliteit door verweving
  - Het toepassen van een dichtheidsbeheer in de stedelijke gebieden met een evenwicht tussen verdichting, ontlichting en het vrijwaren van gebieden
- **Versterken van de multifunctionaliteit**  
Verweven is een belangrijk principe. Verweven is het in nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige manier dat dit gunstige gevolgen heeft: ruimtelijke meerwaarde, vormen van synergie, complementariteit. Hoe en in hoeverre verweven haalbaar is, wordt bepaald door:
  - Hinder of positieve effecten van de nabijheid van bepaalde functies
  - De bestaande ruimtelijke structuur
  - De ruimtelijke draagkracht
  - De mate waarin de activiteit de ruimtelijke structuur wijzigt

- **Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer**  
Kantoorvoorzieningen zijn activiteiten met een groot aantal arbeidsplaatsen per oppervlakte-eenheid en dus met een dicht ruimtegebruik. Dergelijke voorzieningen genereren niet te verwaarlozen verkeersstromen. Daarom worden deze voorzieningen zoveel mogelijk geconcentreerd op belangrijke knooppunten van openbaar vervoer.
- **Behoud en uitbouw van cultureel-maatschappelijke en historisch waardevolle elementen in de stedelijke gebieden**  
Het algemeen streven naar een kwalitatieve en duurzame ontwikkeling moet zijn uitdrukking vinden in de bescherming van de cultureel-maatschappelijke bijzonder waardevolle delen van de stedelijke gebieden.
- **Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid**  
Door het concentreren van activiteiten in stedelijke gebieden en door het afstemmen van het mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie, wordt er naar gestreefd dat de ontwikkeling het mobiliteitsprobleem in het stedelijk gebied niet verzwaart. Het locatiebeleid is erop gericht nieuwe mobiliteitsgenererende activiteiten te voorzien op die locaties waar de capaciteiten en kwaliteiten van het vervoersysteem (langzaam verkeer inbegrepen) dit toelaten.

Tot slot is volgend standpunt van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen inzake de gewenste ruimtelijke structuur van bedrijvigheid tevens van relevantie voor het RUP:

“Het komt de gemeente toe om de ontwikkelingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen te bepalen. Deze ontwikkelingsmogelijkheden zijn vooral bepaald door de aard van het bedrijf zelf en door de ruimtelijke draagkracht van de omgeving.”

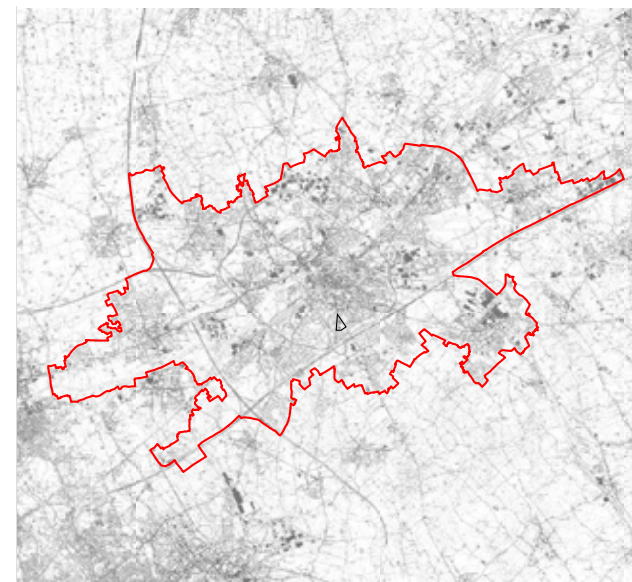
### 4.2. AFBAKENING STEDELIJK GEBIED

De Vlaamse regering heeft op 20 januari 2006 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Kortrijk definitief vastgesteld.

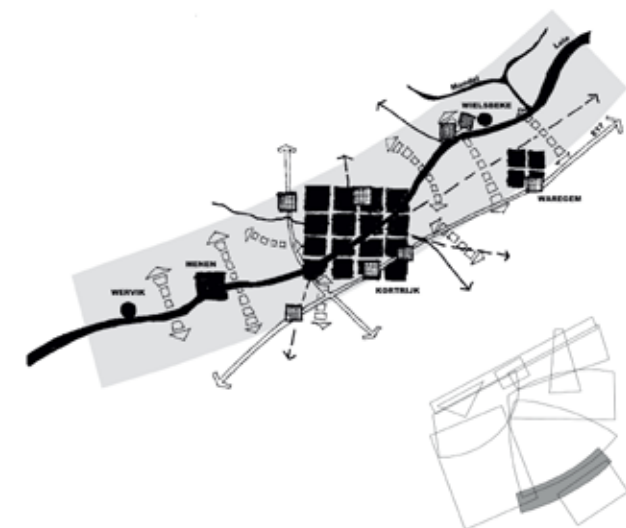
Met dit plan stelt de Vlaamse Regering twee zaken vast:

- Een afbakingslijn die aangeeft waar de stedelijke ontwikkeling van het Kortrijkse in de toekomst kan gebeuren
- Aanpassingen aan de bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften op verschillende locaties om nieuwe ruimte te creëren voor wonen, werken, verkeersinfrastructuur, stadsbossen en stedelijk groen

Het plangebied valt binnen de afbakening van het Regionaalstedelijk Gebied Kortrijk. Binnen het plangebied is geen specifiek deelplan van kracht.



GEWESTELIJK RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED KORTRIJK, MET SITUERING VAN HET RUP WALLE



LEIERUIMTE (PRS, RD FIG. 23)

### 4.3. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN

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

Volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) situeert het verstedelijkte gebied van Kortrijk zich binnen de Leieruimte. Deze ruimte omvat de verstedelijkte Leieband tussen Wervik en Waregem. Aan de deels gekanaliseerde Leie heeft zich in de 19de eeuw en vooral in de naoorlogse periode een sterke economische (industriële) ontwikkeling voorgedaan. De spoorlijn, de autosnelweg E17 en de steenweg N43 (parallele verbinding tussen Kortrijk en Gent) hebben deze lineaire ontwikkeling versterkt.

De steden Kortrijk, Waregem en Menen hebben een belangrijke verzorgende rol, met Kortrijk als dominant regionaal verzorgingscentrum.

Volgend beleidspunt voor deze Leieruimte is relevant voor dit RUP:

- Bij het stedelijk wonen dient extra aandacht te gaan naar de inrichting van het openbaar domein. Binnen het stedelijk netwerk moeten de mogelijkheden voor het openbaar vervoer (zowel per spoor als over de weg) en de bovenlokale fietsverplaatsingen maximaal benut worden. Een ander belangrijk aspect is het 'groen in de stad', omwille van de woon- en toeristisch-recreatieve kwaliteiten.

Voorts duidt het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan de gewenste ruimtelijke structuur van bedrijvigheid. Voor bestaande bedrijven gesitueerd buiten bedrijventerreinen dienen de ontwikkelingsmogelijkheden voor de sites vastgelegd te worden in gemeentelijke, provinciale of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

In de actualisering van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, goedgekeurd op 11 februari 2014, werd inzake bedrijvigheid het volgende toegevoegd: "In stedelijke gebieden worden lokale bedrijventerreinen prioritair binnen de afbakeningslijn van het desbetreffende stedelijk gebied voorzien." Dit wil zeggen dat bij reconversie van een leegstaande, verlaten bedrijfssite in de eerste plaats moet worden onderzocht of de site heringevuld kan worden in functie van de huidige bestemming, m.a.w. met nieuwe, andere economische activiteiten.

In de gecoördineerde versie van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan worden een aantal ruimtelijke principes aangegeven voor reconversies (PRS, gecoördineerde versie, p. 151-152):

- Opvangen van de noden binnen de gemeente
- In relatie met de visie binnen het GRS
- Functies maximaal verweven
- Kwalitatieve invulling staat centraal

### 4.4. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk werd door de deputatie goedgekeurd op 26 april 2007. Enkel de relevante elementen uit het GRS worden hieronder weergegeven.

#### 4.4.1. Richtinggevend gedeelte

##### RUIMTELIJKE CONCEPTEN

###### De binnenstad als hart voor Kortrijk (RG, blz R14-15)

De centrumstad Kortrijk heeft meerdere polen. De binnenstad (het stadsdeel gelegen binnen de R36), Hoog Kortrijk en de Noord-Zuid as die beide stadsdelen met elkaar verbindt vormen de kern van de centrumstad. De Noord-Zuid as wordt ontwikkeld als een belangrijke as voor openbaar vervoer en de actieve weggebruiker. Opportuniteiten die zich aanbieden moeten de verstedelijking van de Noord-Zuid as in de hand werken. Zo is bv. de heraanleg van de Doorniksewijk en de Doorniksesteenweg een potentie.

##### GEWENSTE DEELSTRUCTUREN

###### Groen Kortrijk, gewenste natuur & groenstructuur

###### • Groenelementen op buurtniveau (RG, blz R24)

Een stad moet beschikken over socio-recreatief openbaar groen van enige omvang. Hier wordt het kleinschalige gebruiksgroen op het niveau van de buurt buiten beschouwing gelaten. Deze stedelijke groenelementen zijn belangrijk voor de leefbaarheid van de stad. Bestaande groengebieden worden verbeterd en indien mogelijk beter toegankelijk gemaakt en uitgebreid.

###### Wonen in Kortrijk, gewenste nederzettingsstructuur

###### • Stadsvernieuwing (RG, blz R32)

Het in stand houden van het bestaande woningpatrimonium in de historische stadsdelen en in de kernen is even belangrijk als het op de markt brengen van nieuwe woningen. Daarom wordt het renoveren, het saneren en vervangen van verouderde leegstaande woningen gestimuleerd.

###### • Stadswijken (RG, blz R34)

De aanwezigheid van leegstaande fabrieksgebouwen worden benut voor het toevoegen van nieuwe activiteiten (door reconversie of door nieuwbouw). Ze geven nieuwe impulsen aan de levendigheid en aantrekkelijkheid van de woonbuurt. De infrastructuur die nu een barrière vormen worden uitgewerkt als verbindingen.

###### Werken in Kortrijk, gewenste ruimtelijke economische structuur

###### • Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik (RG, blz R40)

Dit wordt waargemaakt door te streven naar verwevenheid van economische activiteiten in het stadsweefsel, effectieve invulling, verdichting en optimaler gebruik van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen.

###### • Het juiste bedrijf op de juiste plaats (RG, blz R40)

Het bereikbaarheidsprofiel van de locatie en het mobiliteitsprofiel van de activiteit moeten op elkaar worden afgestemd. Dit vraagt een gericht locatiebeleid.

###### • Bedrijventerreinen in het stedelijk gebied (RG, blz R41 e.v.)

Kortrijk wil het weefsel van lokale bedrijventerreinen uitbreiden door meer ruimte te geven aan de KMO's.

###### • Evaluatie van zones voor milieubelastende industrie (RG, blz R43)

In het gewestplan zijn sommige bedrijven, die gelegen zijn in het woongebied, ingetekend in een zone voor milieubelastende industrieën. Het zijn meestal verouderde sites die ingekapseld zijn in de woonomgeving. Een aantal van die bedrijven hebben hun activiteiten stopgezet of hebben plannen dit te doen. Een evaluatie van de voorziene bestemming dringt zich op. Ze kunnen worden omgezet in een voor de directe omgeving meer kwalitatieve bestemming, zoals ruimte voor bedrijven, wonen, recreatie of een gebied met gemengde bestemming. Bij het vastleggen van een nieuwe bestemming zijn bereikbaarheid en schaal belangrijke criteria bij de afweging. De BIC-site van Walle wordt in het richtinggevend gedeelte van het GRS aangeduid als zo gekende site.

###### Gewenste verkeers- & vervoersstructuur

###### • Het beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze (RG, blz R60)

Een groter aandeel van de verplaatsingen zal in de toekomst te voet gebeuren, per fiets of met het openbaar vervoer. Het uitbouwen van een openbaarvervoersnet, een netwerk van fietsroutes in aansluiting met de randgemeenten en het buitengebied en het uitbouwen van een gericht parkeerbeleid

zijn daarbij noodzakelijk.

- **Bij grootschalige ingrepen wordt effect op de mobiliteit onderzocht (RG, blz R60)**

Bij de inplanting van concentraties van verkeersgenererende activiteiten wordt steeds het effect op de mobiliteit onderzocht. Er wordt onderzocht in welke mate de verkeersstructuur aangepast is om de activiteiten op te nemen. Daarbij gaat de aandacht naar de ontsluitingsstructuur van de sites en de omgeving, de openbaarvervoersstructuur en de parkeer- en fietsvoorzieningen.

- **Creëren van een aantrekkelijk fietsroutenetwerk in aansluiting met de randgemeenten en het buitengebied van Kortrijk (RG, blz R65)**

#### UITWERKING IN DEELRUIMTES

##### Stadswijken

- **Woontentakels en woonwijken palend aan de binnenring (RG, blz R73)**

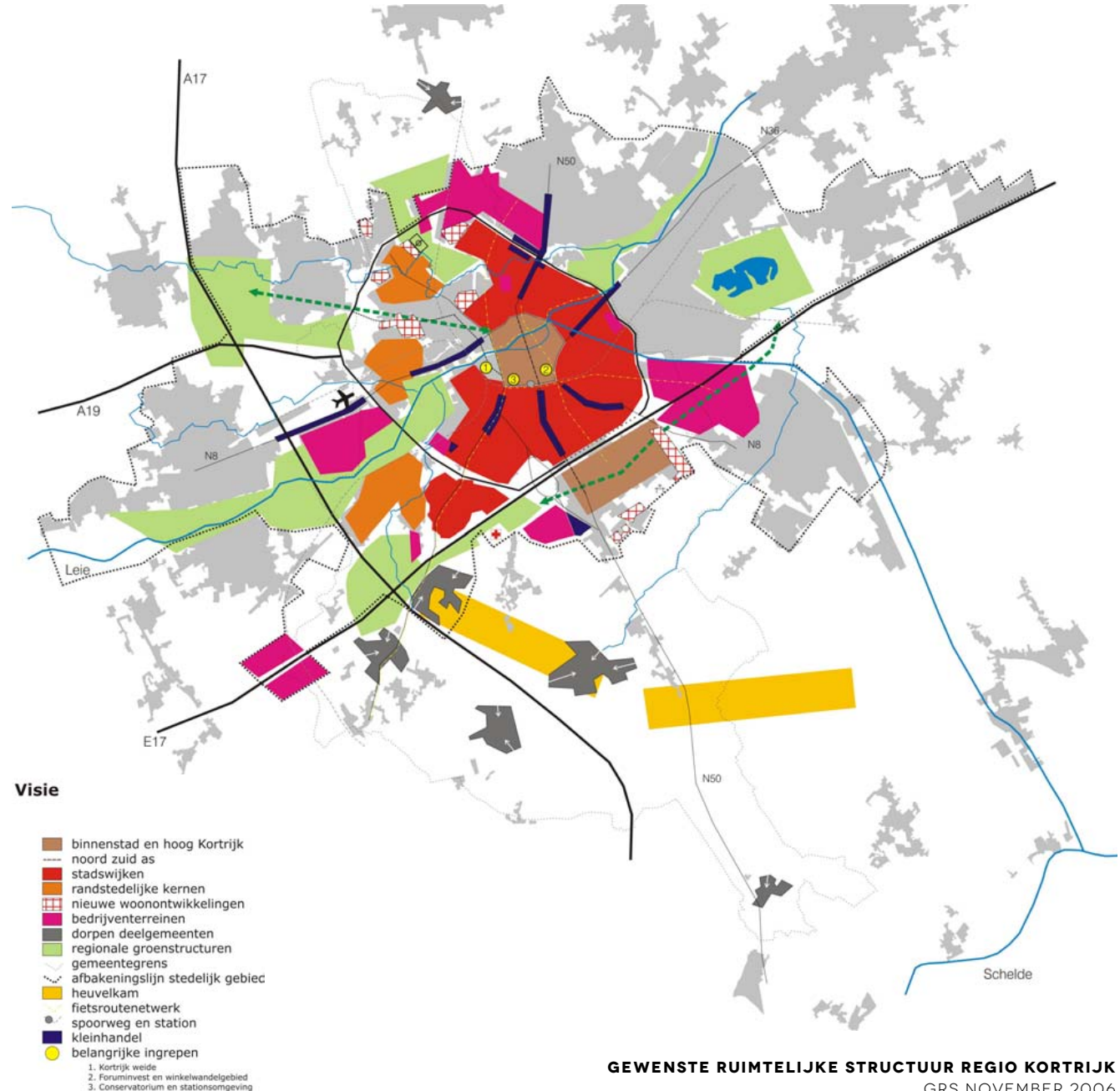
Kortrijk wenst de laat 19de eeuwse en vroeg 20ste eeuwse woonwijken die palen aan de binnenring te ontwikkelen als kwalitatieve stadswijken. De maatregelen zijn gericht op: reconversie van de verlaten bedrijfsgebouwen, het inbrengen van groen, het verbeteren van het wooncomfort, het stimuleren van een sociale mix. Daarnaast worden particuliere initiatieven tot reconversie van leegstaande panden ondersteund en worden de mogelijkheden van privaot-publieke samenwerking ten volle benut.

- **Reconversie van verlaten bedrijfspanden (RG, blz R73)**

De bedrijfspanden die deel uitmaken van een bouwblok hebben in de loop van de tijd nagenoeg het volledige bouwblok ingenomen en daardoor de kwaliteit van de omliggende woonomgeving kapot gemaakt. Bij het aanpakken van een dergelijke site is het noodzakelijk het bouwblok uit te pitten om zo de nodige open ruimte te creëren. Het inbrengen van groen ondersteunt dit.

#### 4.4.2. Bindend gedeelte

Er zijn geen bindende bepalingen opgenomen relevant voor het plangebied van het RUP.



GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR REGIO KORTRIJK

GRS NOVEMBER 2006



## 4.5. MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

In het mobiliteitsplan Kortrijk (16 juni 2011) wordt voor de visie 2040 de Doorniksesteenweg/Doorniksewijk geselecteerd als secundaire weg type III. Walle wordt aangeduid als lokale ontsluitingsweg type IIb (zie Mobiliteitsplan figuur B3).

De provincie West-Vlaanderen selecteerde de Doorniksewijk/Doorniksesteenweg als deel van het bovenlokaal fietsrouten netwerk (BFF).

## 4.6. FIETSRROUTEPLAN KORTRIJK

Het fietsrouteplan (juli 2004) is een inventarisatie van alle fietsinfrastructuur die nodig is om de veiligheid en het comfort van de fietser op het grondgebied Kortrijk te optimaliseren. De krijtlijnen inzake de uitbouw van fietsroutes in de stad in de komende jaren, met een aantal projecten op korte en lange termijn, worden vastgelegd.

Het laatst goedgekeurd fietsrouteplan is de versie zoals opgenomen in het mobiliteitsplan Kortrijk. Voor de omgeving Walle zijn destijds volgende assen geselecteerd:

- Condédreef (N323): verbindt Walle met Pottelberg-Aalbeeksesteenweg (N43-zuid).
- Doorniksewijksweg - 't Hoge - Doorniksesteenweg - Doorniksewijk (N50-zuid): verbinding vanuit Spiere-Helkijn, langs Kooigem, voorbij Bellegem en door Hoog Kortrijk tot in het stadscentrum R36 (aan Doorniksepoort).
- J. De Coenewandeling - Wolvendreef - Condédreef - Hof te Walle/ Wallemolenstraat: verbinding van Bruyningepad naar Condédreef N323 en Doorniksesteenweg N50-zuid.

Momenteel wordt het fietsrouteplan van Kortrijk volledig herzien met selectie van volgende assen:

- fietsnelweg: Guldenspoorpad
- bovenlokale functionele fietsroutes: Doorniksewijk, Bloemistenstraat/Sint-Sebastiaanslaan/Wolvenpad/Wolvenstraat/Wolvendreef, N43
- Stedelijke fietsroutes primair: onderdoorgang station/Bloemistenstraat/fietsdoorsteek site AZ Groeninge
- Stedelijke fietsroutes secundair: Hoog-Mosscher/Burgemeester Pyckestraat/Toekomststraat/Filip vanden Elzaslaan
- Stedelijke fietsroutes tertiair: doorsteek park de Blauwe Poort, verbinding doorheen Walle (tussen Condédreef en de

Doorniksesteenweg) via park de Blauwe Poort naar Elfde-novemberlaan en Dokter Peelstraat tot op oudenaardsesteenweg.

Intussen werd het netwerk van fietsnelwegen zoals opgesteld voor de provincie West-Vlaanderen upgedate. In deze update werden volgende bijkomende assen geselecteerd: Bloemistenstraat, Sint-Sebastiaanslaan, Wolvenpad, Wolvendreef, Bruyningepad, Munkendoornstraat, ...

## 4.7. KORTRIJK 2025

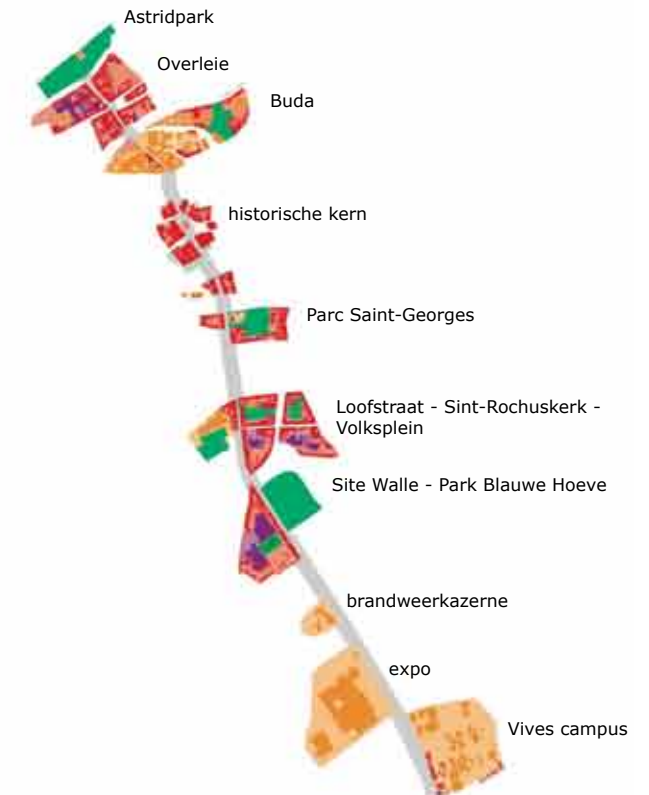
De stad publiceerde in juli 2018 het eindrapport 'Kortrijk 2025, de stad die we kunnen willen'. Dit rapport bevat de actuele visie van de stad op de verdere ruimtelijke ontwikkeling. Het kwam tot stand na een breed studie- en inspraaktraject.

De stad heeft de ambitie om alle initiatieven - waaronder ook dit bestemmingsplan - te toetsen aan Kortrijk 2025.

Essentiële elementen uit Kortrijk 2025 voor dit projectgebied zijn:

- Het projectgebied is geselecteerd als een stadsmagneet "noord-zuidas". In dit type gebied is de hoofddoelstelling om er meer stedelijke kwaliteit en densiteit te realiseren. Dat geldt ook voor de voormalige BIC-site. Daarmee is dit gebied een prioritair aan te pakken zone voor stadsvernieuwing. Voor de volledige aanpak van de stadsmagneten wordt verwezen naar het eindrapport Kortrijk 2025.
- Nog volgens die visie is het belangrijk om in gebieden zoals de site op Walle ruimte voor ondernemers te behouden en te vernieuwen in het hart van de stad en op maat van de buurt, om de kwaliteit van de publieke ruimte te verhogen en om medegebruik van (ondernemers)ruimte te vergroten. Rond (nieuwe) kruispunten van verschillende vervoersmodi worden voorzieningen geclusterd.

Het rapport is de basis voor het ruimtelijk beleidsplan Kortrijk dat in 2019-2024 opgemaakt wordt.

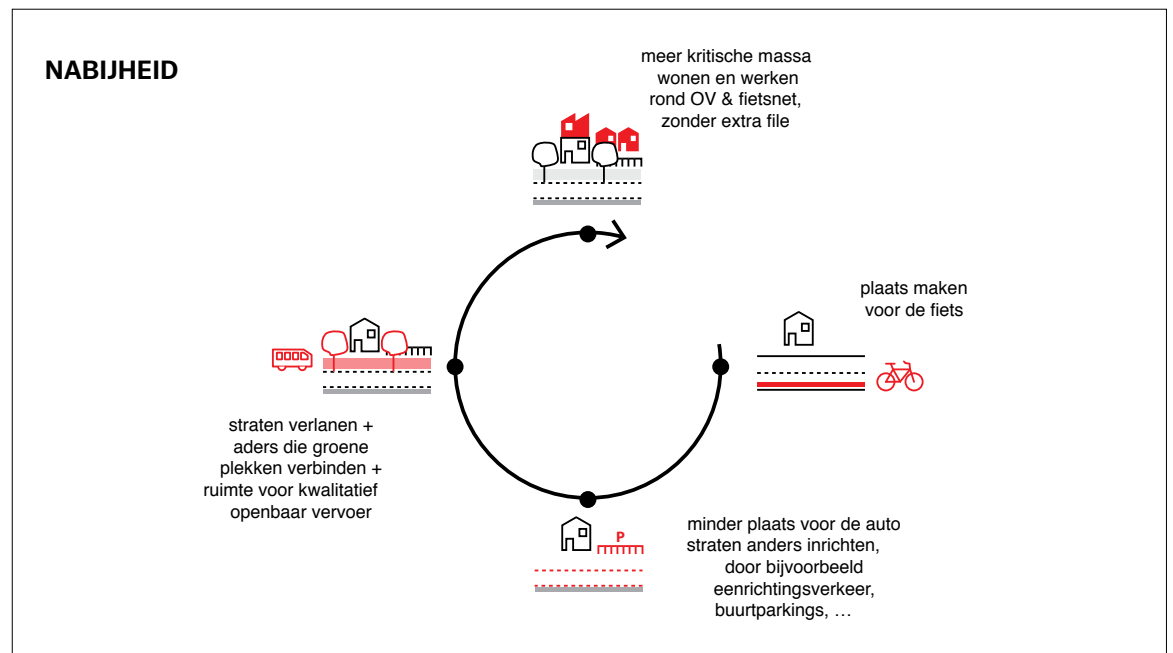
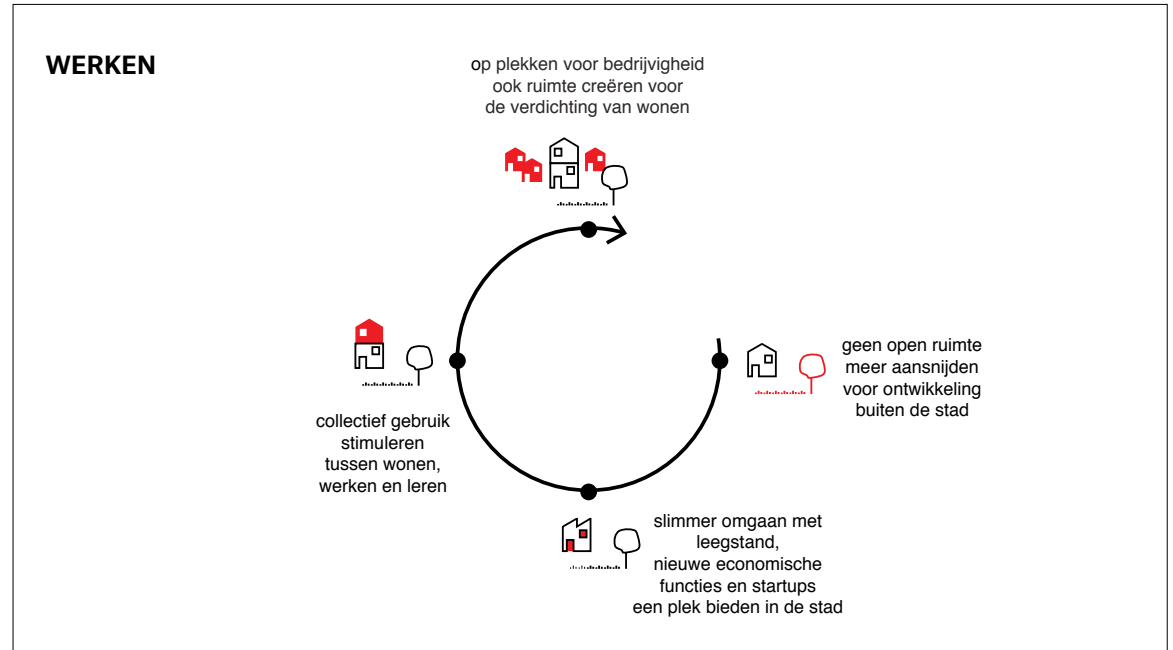


**STADSMAGNEET NOORD-ZUID-AS**

#### 4.8. RUIMTEMONITOR WONEN EN DE RUIMTEMONITOR ONDERNEMEN IN ZUID- WEST-VLAANDEREN

Voor het woonbeleid in Vlaanderen overheerst vaak de groeigedachte, de grote nood aan bijkomende woningen om alle gezinnen te kunnen huisvesten. Deze is vooral gestoeld op de evoluties binnen de Vlaamse Ruit. Voor de provincie West-Vlaanderen is de situatie enigszins anders. De Intercommunale Leiedal onderzocht in de ruimtemonitor wonen (december 2015) aan de hand van feiten en cijfers de situatie in de regio Zuid-West-Vlaanderen. Op basis van scherpe vaststellingen wordt het discours rond het woonbeleid in deze regio bijgesteld: kwaliteit dient er te primeren boven kwantiteit.

In de ruimtemonitor ondernemen wordt aanbevolen om bij paarse sproeten prioriteit te geven aan een herinvulling met bedrijfsactiviteiten. Verlaten industriële sites maken op vandaag te vaak plaats voor residentiële ontwikkeling. Die evolutie weegt op de kansen voor (startende) ondernemers en dreigt het regionaal overaanbod op vlak van wonen verder op te drijven. Bestemmingen voor bedrijvigheid worden zo steeds schaarser.





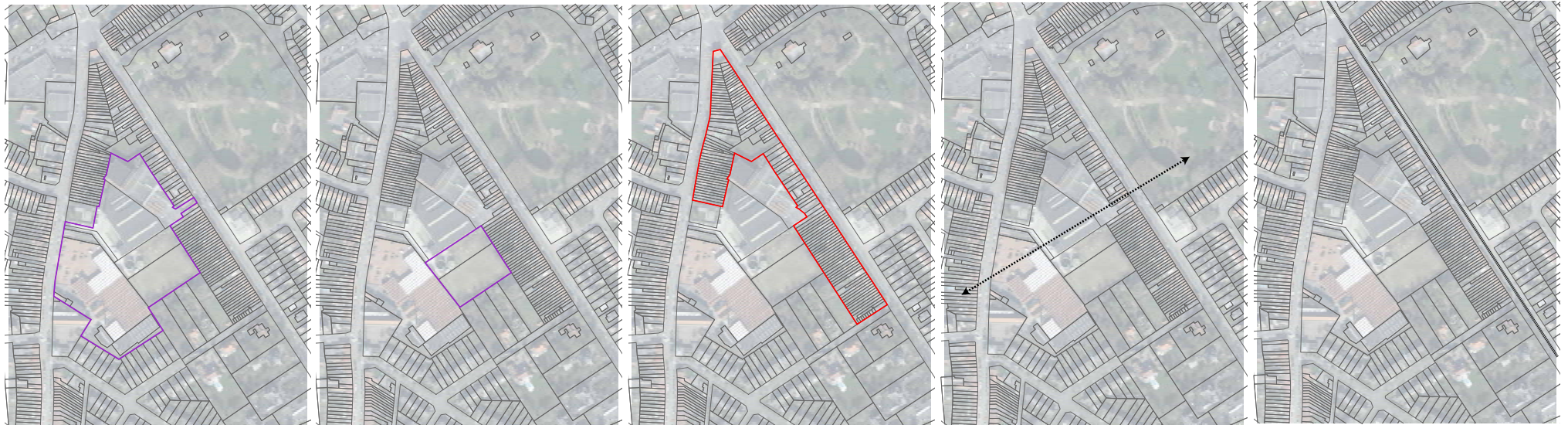
## 5. PLANNINGSOPTIES

### 5.1. PROGRAMMATORISCHE VRAGEN

In februari 2018 vond in opdracht van de stad Kortrijk en in samenwerking met de Intercommunale Leiedal een workshop ontwerpend onderzoek plaats in het kader van de aangekondigde private ontwikkelingen op site Walle 113. De ontwerpers waren Maarten Gheysen (Intercommunale Leiedal), Lieven Van Horebeek (Stad Kortrijk) en Heleen Calcoen (Intercommunale Leiedal). Dit in samenwerking met de architecten aangesteld door de eigenaar van site Walle 113: Oana Bogdan van Bogdan & Van Broeck architecten.

Deze workshop behandelde volgende vijf ontwerp vragen:

1. Wat is het toekomstig programma van de paarse sproet?
2. Wat met de twee braakliggende percelen van Walle 113?
3. Hoe omgaan met het (gebrek aan) woonkwaliteit in de schil van het bouwblok enerzijds en het erfgoedkarakter anderzijds?
4. Wat met de doorwaadbaarheid van de site en de relatie met haar nabije omgeving?
5. Wat is de impact van de potentiële HOV-lijn langs de Doorniksesteenweg op de site?



**OPGAVE 1**

**OPGAVE 2**

**OPGAVE 3**

**OPGAVE 4**

**OPGAVE 5**

## 5.2. AMBITIES VAN HET MASTERPLAN

### Paars blijft purper

De lokale besturen staan voor de grote uitdaging om ruimte voor ondernemen in de kernen te behouden, te stimuleren en te creëren. Een gebrek aan draagvlak, financieel interessantere alternatieven of de complexiteit van een vesting in het centrum zorgen ervoor dat bedrijven in de kern steeds vaker verdwijnen. Maar het wegtrekken van deze bedrijven heeft ook heel wat negatieve gevolgen. Er ontstaat leegstand, de leefkwaliteit vermindert door het verdwijnen van handelsfuncties, de mobiliteitsbehoefte stijgt door het scheiden van wonen en werken, en er moet nieuwe open ruimte aangesneden worden om de wegtrekkende bedrijven te huisvesten. Als hoofduitgangspunt voor alle inrichtingsschetsen werd daarom het behoud van de ruimte voor ondernemen genomen. Wel telkens met de randvoorwaarde dat er op zoek gegaan moet worden naar een meer geschikte vorm van ondernemen voor deze locatie. Ook de afwerking van de randen heeft de nodige flexibiliteit nodig om tot een goede verweving te kunnen komen. In de uitgave 'Ruimtemonitor ondernemen in Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal, 2015) wordt dit uitgangsprincipe vervaard onder de slogan "paars blijft purper".

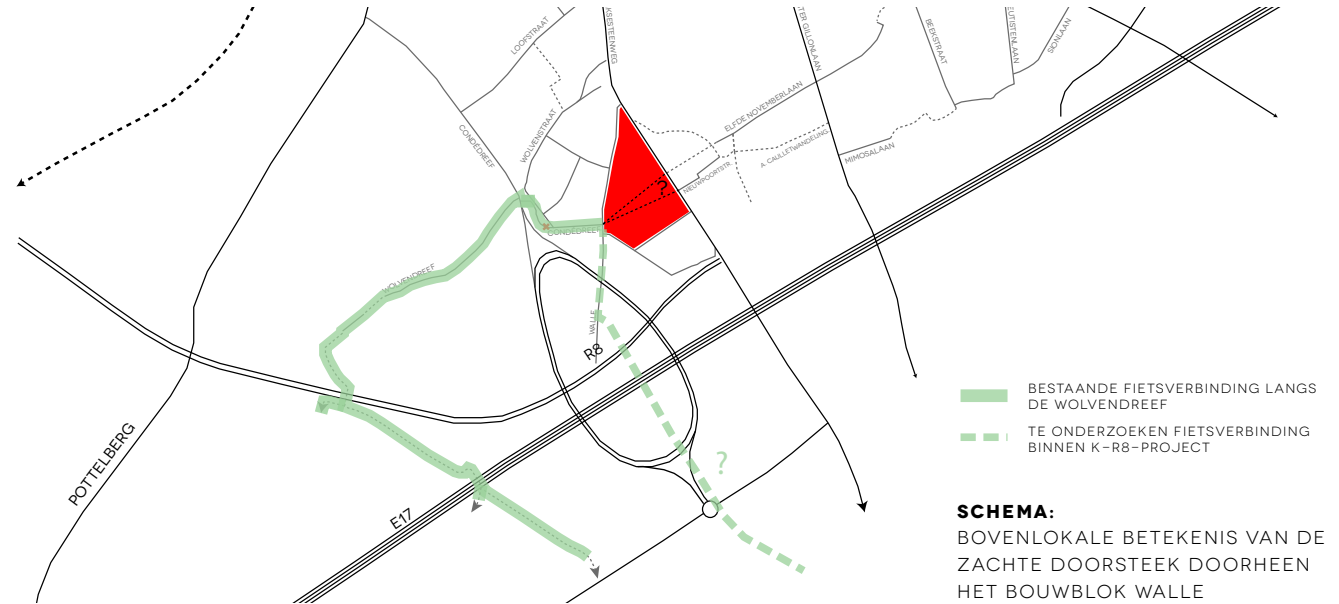
### Behoud versus nieuwbouw

De aanwezigheid van het industrieel erfgoed van de voormalige tapijtweverij BIC geeft karakter en identiteit aan de bedrijfssite. De fabrieksarchitectuur definieert het bouwblok Walle. Bovendien biedt het ruwe karakter van de industrieelarchitectuur voldoende flexibiliteit voor nieuwe bedrijvigheid. Het masterplan vertrekt dus van een behoud van het industrieel erfgoed.



#### AFBEELDINGEN:

ZICHTEN OP DE WAARDEVOLLE, KARAKTERISTIEKE GEVEL VAN DE FABRIEK



### Zachte doorsteek met lokale en bovenlokale betekenis

Het masterplan heeft de ambitie om door middel van een zachte verbinding het bovenmaatse bouwblok te doorkruisen zodoende er een oost-west verbinding tot stand komt op lokale en bovenlokale schaal. De buurtinwoners van Walle krijgen een verkorte doorsteek naar het park Blauwe Poort en kunnen zo het kruispunt aan het Kanon vermijden. De bovenlokale fietsers krijgen via de doorsteek



door het bouwblok Walle een rechtstreekse aansluiting van de Oudenaardsesteenweg op het Bruyningepad. Deze doorsteek is een grote meerwaarde voor fietsers die vanuit het oosten van de stad naar Hoog Kortrijk fietsen. Op vandaag rijden deze fietsers onder andere langs de drukke Doorniksesteenweg naar Hoog Kortrijk. Via de doorsteek door het bouwblok zou de fietsverbinding langs de Wolvendreef ook voor fietsers vanuit het oosten van Kortrijk een waardevol alternatief kunnen zijn. Anderzijds wordt binnen het complex project K-R8 onderzocht of het wenselijk en haalbaar is om een kortere fietsverbinding te realiseren doorheen het "Ei". Mocht deze verbinding op termijn gerealiseerd worden, heeft de nieuwe doorsteek doorheen het bouwblok Walle nog een grotere meerwaarde.

### Interne circulatie

De realisatie van een zachte (boven)lokale doorsteek functioneert enkel mits ze niet interfereert met de logistieke bewegingen die de bedrijfsactiviteiten genereren. De scheiding van de stromen is dan ook een primair uitgangspunt in het masterplan.

### (semi-)publieke ruimte

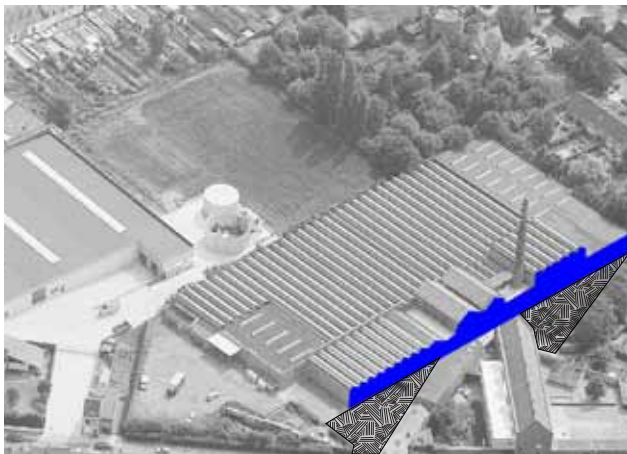
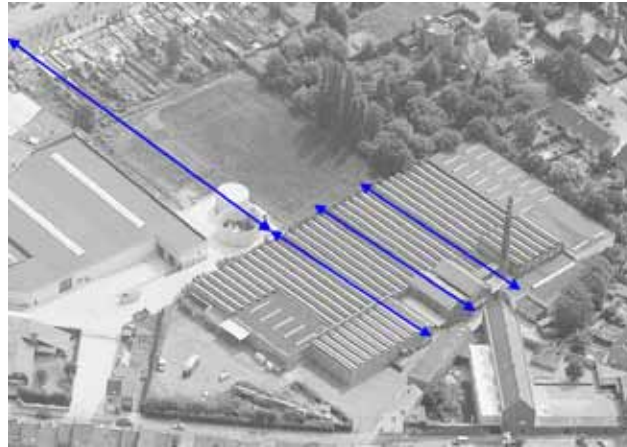
De herontwikkeling van de site biedt de opportuniteit om ook de leefbaarheid in de dichtbevolkte Doorniksewijk te verhogen. Het masterplan wenst een deel van het bouwblok toegankelijk te maken voor de inwoners. Het masterplan buigt zich over de vraag of een passage doorheen het bouwblok ook ingezet kan worden als een verblijfs- en/of rustplek.

### 5.3. VOORONTWERP SITE WALLE 113

De eigenaar van site Walle 113 nam Bogdan & Van Broeck architecten onder de arm voor de herontwikkeling van het fabrieksgebouw en de twee braakliggende terreinen.

Het voorontwerp vertrekt vanuit een maximaal bewaren van de waardevolle frontgebouwen die samen de toegangspoort en ruggengraat van de herontwikkeling vormen (zie figuren hiernaast). Deze lineaire aaneenschakeling van waardevolle gebouwen wordt met een nieuwbouw verlengd tot aan straatzijde van Walle waardoor de site een duidelijk en functioneel front krijgt. Het lange fabrieksvolume gelegen achter deze ruggengraat wordt hergebruikt door de dakvlakken weg te halen en nieuwe bedrijfsvolumes neer te laten dalen in de gevelhuls. Zodoende blijven de historische gevels met sheddakstructuur van het fabriekspand bewaard. De twee driehoekige pleinen die zich voor de ruggengraat ontvouwen verlenen via het fabrieksgebouw zachte doorsteken naar de achterliggende braakliggende terreinen.

Dit ontwerp bezit al heel wat ruimtelijke kwaliteiten zoals: het poreus maken van de bedrijfssite, het deels bewaren en deels hergebruiken van de fabrieksgebouwen, de aandacht voor doorwaadbaarheid en het creëren van publiek ruimtes.



FIGUREN OPGEMAAKT DOOR BOGDAN & VAN BROECK

BOVEN: AANDUIDING VAN TE BEWAREN EN HERGEBRUIKEN GEBOUWEN, MET REALISATIE VAN DRIE DOORSTEKEN

ONDER: BLAUWE ILLUSTRATIE VAN DE RUGGENGRAAT MET AFWERKING NAAR WALLE TOE EN WEERGAVE VAN TWEE DRIEHOEKIGE PLEINEN

### 5.4. ONTWERP BOUWBLOK WALLE

De workshop ingericht door stad Kortrijk i.s.m. de Intercommunale Leiedal vertrok dan ook vanuit het ontwerp van Bogdan & Van Broeck. Dit ontwerp focust zich echter enkel op de terreinen in eigendom van de opdrachtgever. Het herontwikkelen van het hart van het bouwblok biedt echter de opportuniteit om na te denken wat de meerwaarde van deze ontwikkeling is voor de omwonenden en de stad Kortrijk. De workshop had enerzijds als doel de ruimtelijke potenties van deze ontwikkeling voor het bouwblok en de stad af te toetsen, en anderzijds het opstellen van een richtinggevend kader voor de ontwikkeling van site Walle 113.

Het resultaat van de workshop resulteerde in drie verschillende inrichtingsschetsen die telkens uitgaan van een grotendeels gelijke herontwikkeling van de paarse sproet, maar onderling verschillen in de inrichting van de zachte doorsteek. Het **small scenario** gaat uit van een nauwe, groene doorsteek tussen de bestaande woningen zonder meer. Het **medium scenario** gaat uit van een bredere doorsteek waarlangs nieuwe woonontwikkelingen met levendige plint worden opgericht. Het **large scenario** voorziet langs de doorsteek een rigoreus stedelijk plein van waarop de bedrijvigheid van het hart van het bouwblok voelbaar wordt, en er gelegenheid is voor woonontwikkelingen met levendige plint. De aanknopng van een potentiële HOV-halte ter hoogte van de doorsteek is cruciaal voor het functioneren van de publieke ruimte langs de doorsteek.

Op vandaag nam het beleid nog geen beslissing welk scenario de voorkeur geniet. De toelichtingsnota fungeert als neerslag van de workshopresultaten waaruit in de toekomst een verdere besluitvorming kan voortvloeien.

De plannen geven globale inrichtingsprincipes aan. Hierbij werd de haalbaarheid (bv. inzake parkeren, waterinfiltratie en -buffering...) getoetst, maar dit dient verder verfijnd te worden bij de uitwerking van het plan.

Alvorens dieper in te gaan op de drie scenario's bespreken we de inrichting van het bedrijventerrein dat min of meer gelijk is voor de drie scenario's.

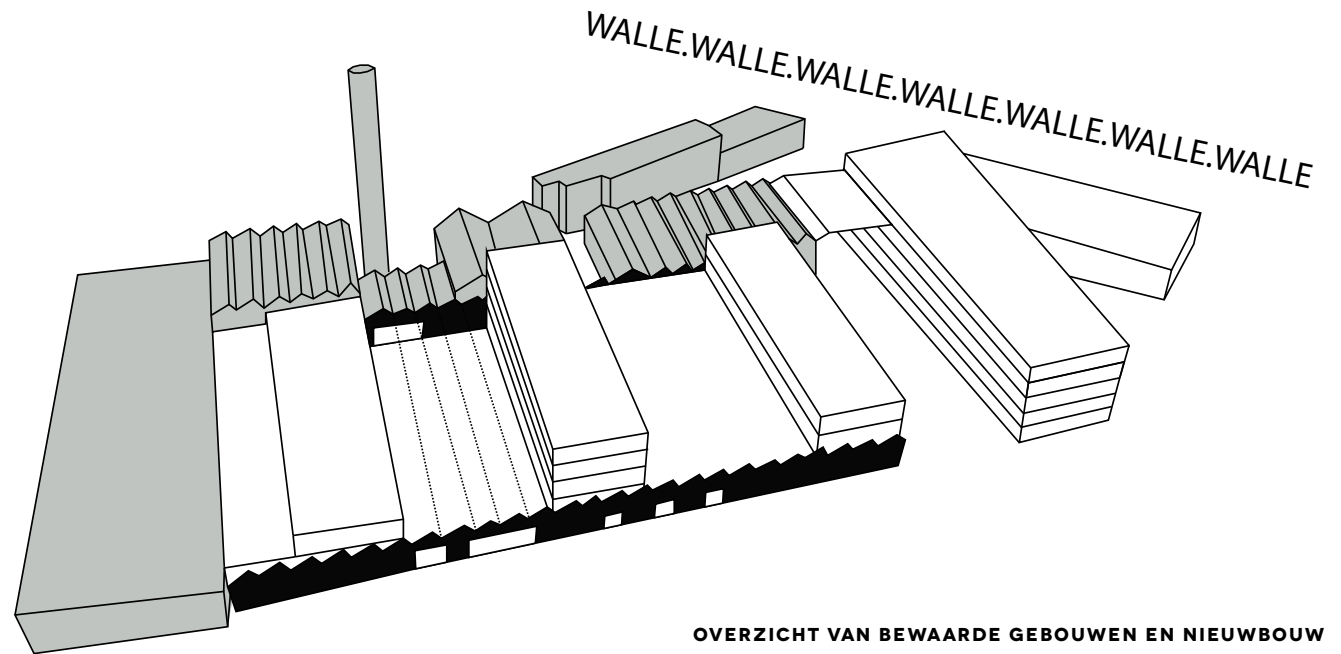


### 5.4.1. Herontwikkeling paarse sproet

De functionele herinvulling van de paarse sproet bestaat uitsluitend uit kleine en middelgrote bedrijven en ateliers met enkele accenten van kantoren en wonen. De woonaccenten bestaan uit woningen die direct in relatie staan tot het bedrijfsgebouw en hierdoor niet opsplitsbaar zijn. Omwille van de doorwaadbaarheid van het bouwblok en het garanderen van sociale controle buiten de werkuren is een beperkte aanvulling met andere woonvormen mogelijk. Voor de zijde Walle wordt meer naar functieverbreiding gezocht.

#### Inrichting site Walle 113

Met waardering voor het karaktervolle fabriekspand vertrekt de herinrichting van site Walle 113 van een maximaal behoud van het erfgoedkarakter zonder in te moeten boeten aan functionaliteit en duurzaam ruimtegebruik. Op onderstaande schematische tekening wordt aangeduid welke fabriekspanden bewaard blijven en waar nieuwbouw wordt toegevoegd. In het bijzonder de gevelstructuur of zogenaamde huls van het grootste fabrieksvolume wordt behouden als kamer waarin nieuwe bedrijfspolumes indalen.



#### OVERZICHT VAN BEWAARDE GEBOUWEN EN NIEUWBOUW BIC-FABRIEK

GRIJS: BEWAARDE GEBOUWEN  
WIT: NIEUWBOUW  
ZWART: BEWAARDE HULS BIC-FABRIEK

De invulling van deze bestaande en nieuwe volumes wordt weergegeven op de volgende schematische kleurentekening. Daarop zien we dat het merendeel van de volumes worden ingekleurd als zone voor kleine en middelgrote bedrijven. De afwerkingen met kopvolumes zijn geschikt voor bedrijfswonen, ateliers en/of kantoren. De loods met twee kopvolumes bedraagt 45 op 45 meter en heeft dus een oppervlakte van afgerond 2.000 m<sup>2</sup>. De loods met één kopvolume, die aansluit op de bewaarde industrielloods, heeft een oppervlakte van afgerond 2.400 m<sup>2</sup>.

De toegang tot deze ontwikkeling voltrekt zich via twee assen.

Een primaire hoofdas haakt in op de huidige inrit naast het eethuisje Walle 111. Deze hoofdas takt aan op een nieuw parkeergebouw van vijf bouwlagen en op twee logistieke inhammen. Via deze inhammen zijn de bedrijven en het parkeergebouw toeleverbaar/bereikbaar. De vrachtwagens rijden met hun kop in de corridor en draaien hun achterkant in de loskades zodoende dat de draaibeweging voor het uitrijden uit de inham reeds uitgevoerd is. De inham die uitkomt op de schoorsteen is deels ingericht als wandel- en fietsas die Walle met de Doorniksesteenweg verbindt (waarover meer in de bespreking van de drie scenario's). Deze zachte doorsteek is gelokaliseerd op die manier dat ze het minst in contact treedt met de logistieke verkeersbewegingen.

Een secundaire as voltrekt zich via de ruggengraat van aaneengeschakelde, bewaarde erfgoedpanden. Twee driehoekige pleinen maken het mogelijk om toe te leveren, tijdelijk te parkeren en draaibewegingen te maken. De inrichting van deze pleinen staat echter niet uitsluitend in het teken van vervoersbewegingen. Het zijn tevens groene publieke ruimtes waardoor de wandel- en fietsas zich afwikkelt.

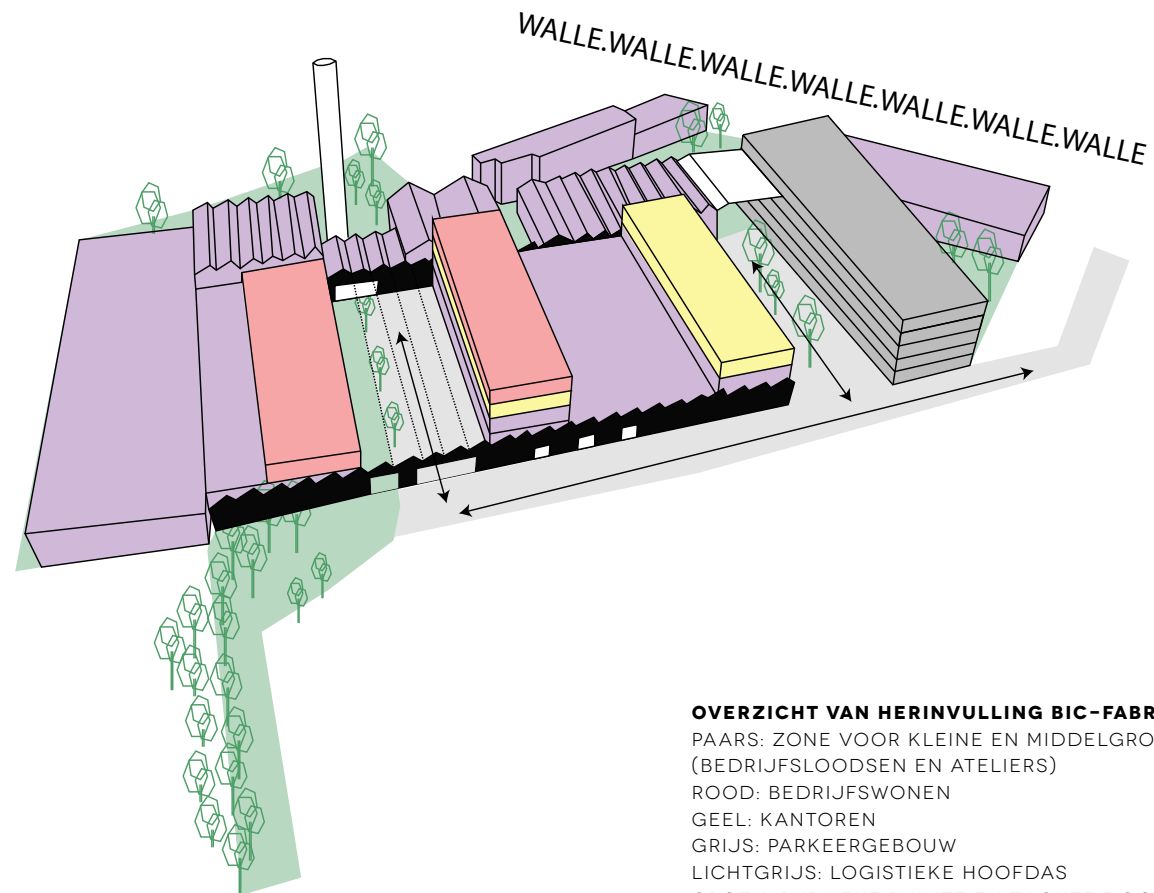
De personenwagens die het bedrijfs- en woonverkeer genereren delen de inrit van de logistieke as om het parkeergebouw te bereiken. Voor de gebruikers van deze parking is er een verkeersvrije onderdoorgang voorzien naar het eerste driehoekig plein.

Op de derde schematische kleurenschets zie je de inplanting van een nieuw bedrijfsvolume met bedrijfswonen op de twee braakliggende percelen. Dit bedrijfsgebouw is rondom rond bereikbaar voor logistiek. Om deze logistiek opnieuw af te schermen van de zachte doorsteek wordt het verplichte blus- en bufferbekken als barrière tussen de twee stromen ingezet. Het bedrijfswonen op de kop van de loods is bevorderlijk voor het veiligheidsgevoel voor de gebruikers van de zachte doorsteek.

Tot slot vervolledigen we het ontwerp met enkele richtcijfers:

activiteit	vloeroppervlakte	# parkeerplaatsen
bedrijvigheid	7.300 m <sup>2</sup>	73
ateliers	7.180 m <sup>2</sup>	12
kantoren	1.180 m <sup>2</sup>	24
(bedrijfs)wonen	1.850 m <sup>2</sup> = 17 wooneenheden	22
parkeergebouw	4.150 m <sup>2</sup>	138

Het parkeergebouw volstaat om te voorzien in de totale parkeerbehoefte van de bedrijvigheid: er zijn 138 plaatsen voor een vraag van 131 plaatsen.



**OVERZICHT VAN HERINVULLING BIC-FABRIEK**

- PAARS: ZONE VOOR KLEINE EN MIDDELGROTE BEDRIJVEN (BEDRIJFSLOODSEN EN ATELIERS)
- ROOD: BEDRIJFSWONEN
- GEEL: KANTOREN
- GRIJS: PARKEERBOUW
- LICHTGRIJS: LOGISTIEKE HOOFDAS
- GROEN: PUBLIEKE RUIMTE EN ZACHTE DOORSTEEK



## Inrichting Walle 109 en Doorniksesteenweg 100A-102

Op vandaag zijn er vanuit de bedrijven Drukta NV, Formail BVBA en depannage Coeman geen ruimtelijke vragen voor (her)ontwikkeling. Naar aanleiding van de herontwikkeling van site Walle 113 ambieert het masterplan het doel om van de bedrijvenzone één samenhangend functioneel geheel te maken om zo de toekomstige ontwikkelingen te sturen.

De braakliggende terreinen van Walle 113 worden als bedrijventerrein ontwikkeld. Er is ruimte voor een ruim, opsplitsbaar bedrijfsvolume. Langs deze nieuwbouw scheidt een bufferbekken de zachte fiets- en voetgangersas van het logistieke verkeer. Om deze zachte as op te werken biedt het plan de mogelijkheid tot bedrijfswonen op de kop van de bedrijfsloods.

Daarnaast gaat het masterplan uit van een reorganisatie van het perceel in de Doorniksesteenweg 100A-102. Het chaotisch lappendeken van verouderde loodsën wordt uitgedund tot de gebouwen met toekomstwaarde: het vierkanten torenvolume in het noorden en de karakteristieke industrieloosden gesitueerd aan de inrit van het perceel. Zodoende komt ruimte vrij voor circulatie en de inplanting van nieuwe loodsën. De woningen langs de Doorniksesteenweg krijgen via het bedrijvenperceel toegang tot de achterkant van hun eigendom (bv. makkelijk om toegang te krijgen tot een private (fietsen)berging). Hierop verder bouwend werden drie

scenario's uitgetekend waar wordt nagedacht over de wisselwerking met de omliggende percelen. De scenario's zijn te combineren of kunnen gerealiseerd worden via een gefaseerde aanpak.

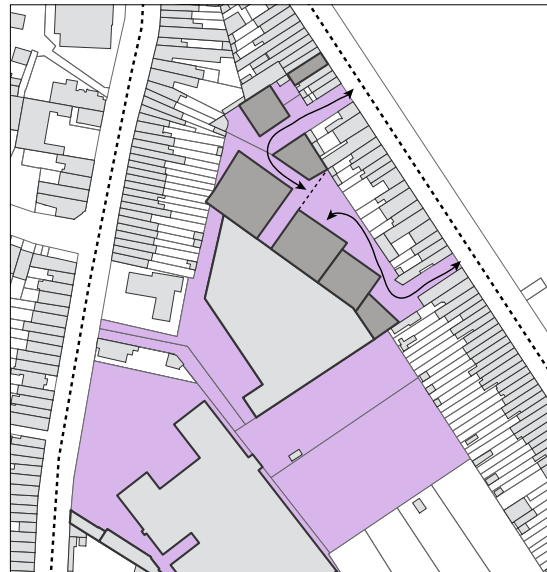
1. scenario 1: het perceel is een op zichzelfstaand geheel dat volledig los van de omliggende percelen functioneert. De in- en uitrit situeert zich ter hoogte van de huidige toegang tot het perceel.
2. scenario 2 : gaat uit van een samenspel tussen het perceel van de Doorniksesteenweg 100A-102 en met het braakliggend perceel ten noorden daarvan. Het herbestemde torengebouw treedt in directe interactie met de ontwikkelingen op het braakliggend terrein en is langs deze toegang te bereiken. Ter spreiding van de mobiliteitsdruk krijgen de percelen twee van elkaar gescheiden inritten.
3. scenario 3: gaat uit van een activatie van de westzijde van het bedrijfsvolume van Drukta NV zodoende het torengebouw vanuit Walle bereikbaar wordt. Het driehoekig pleintje voor het torenvolume volstaat als draaicirkel. Alle bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van de toren, zijn uitsluitend bereikbaar via de Doorniksesteenweg. Dit ontlast de mobiliteitsdruk in de Doorniksesteenweg. Dit scenario kan pas gerealiseerd worden na de gedeeltelijk afbraak van de loods van Drukta NV. Het bewaarde torenvolume zou mogelijks ruimte kunnen bieden voor parkeren

op het gelijkvloers, met kantoren op de verdiepingen.

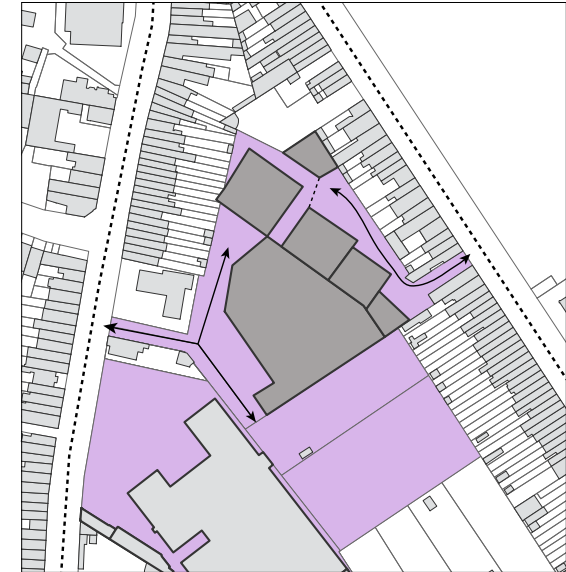
In dit ontwerp werd ca. 5.700 m<sup>2</sup> bedrijvigheid en 2.700 m<sup>2</sup> kantooruimte voorzien. Dit brengt een nood van ca. 111 parkeerplaatsen met zich mee. Een deel van de parkeernood zou kunnen opgevangen worden door de gelijkvloerse verdieping van het torenvolume in te richten als parking. Dit zal echter niet volstaan om de totale parkeerbehoefte op te vangen. Dit dient verder onderzocht te worden.



SCENARIO 1

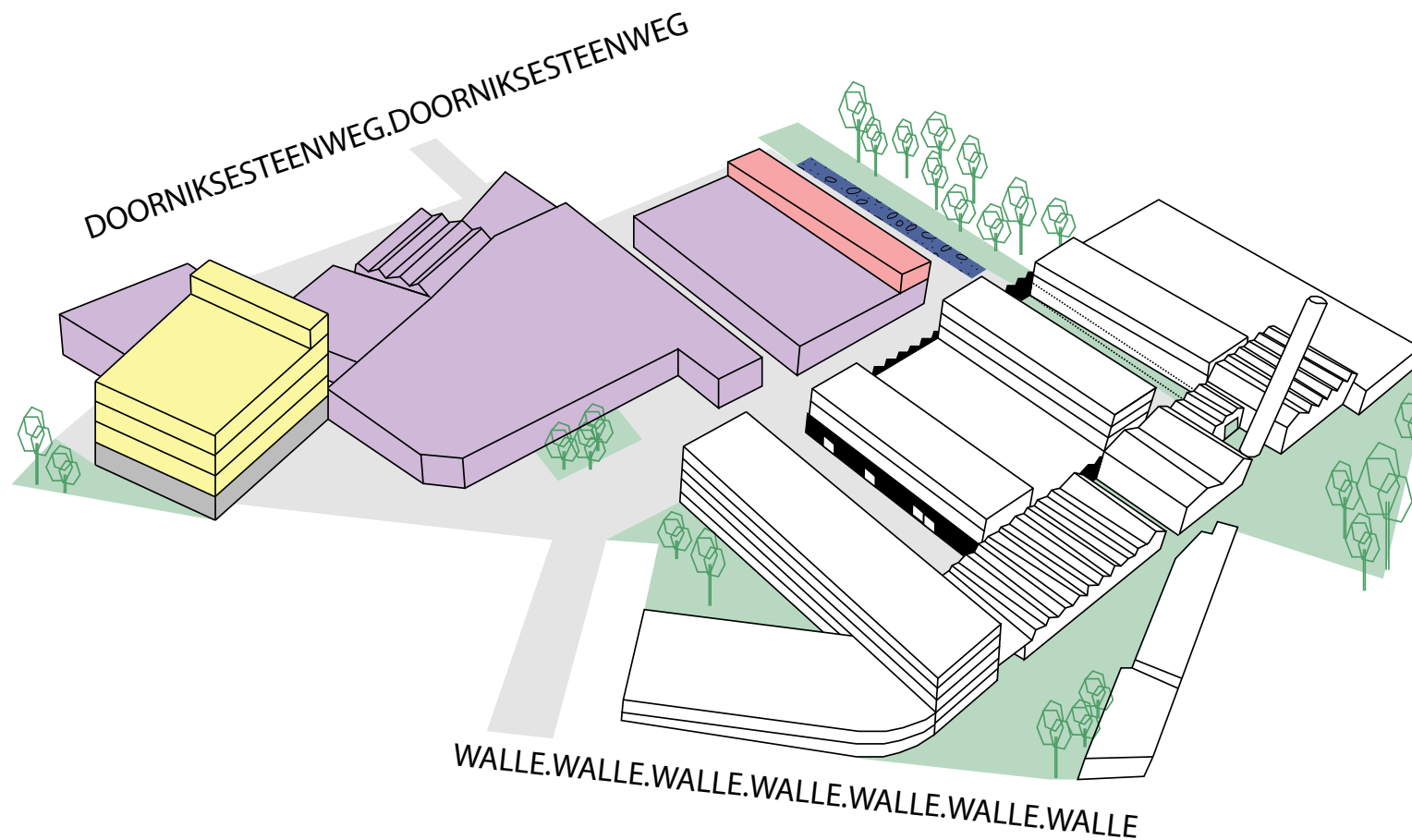


SCENARIO 2



SCENARIO 3

Onderstaand beeld toont de wisselwerking tussen Walle 109 en 113 met de Doorniksesteenweg 100A-102.



**OVERZICHT VAN HERINVULLING BIC-FABRIEK IN RELATIE TOT WALLE 109 EN DE DOORNIKSESTEENWEG 100A-102**

PAARS: ZONE VOOR KLEINE EN MIDDELGROTE BEDRIJVEN (BEDRIJFSLOODSEN EN ATELIERS)

ROOD: BEDRIJFSWONEN

GEEL: KANTOREN

LICHTGRIJS: LOGISTIEKE RUIMTE

GROEN: PUBLIEKE RUIMTE, ZACHTE DOORSTEEK EN GROENHAVENS

Nu we de herinrichting van de bedrijfssites kennen, gaan we over naar de omschrijving van de drie scenario's. Deze scenario's hebben een gelijke invulling van de bedrijfssite, maar verschillen in de uitwerking van de zachte doorsteek door de site.

#### 5.4.2. Scenario Small: mini doorsteek

Het small scenario gaat uit van een minimale zachte doorsteek ter hoogte van de kruising van de Nieuwpoortstraat met de Doorniksesteenweg. Deze smalle doorsteek is groen aangekleed en volgt in rechte lijn het zichtpunt van de schoorsteen.

De voordelen van dit scenario zijn:

- De wandel- en fietsas heeft een recht traject wat zorgt voor een optimale oost-west verbinding
- De wandel- en fietsas maakt dankbaar gebruik van de zichtlijn naar de markante schoorsteen van Walle 113
- Voor de realisatie van deze doorsteek is slechts een beperkte opkoop van twee eigendommen vereist
- De doorsteek maakt de realisatie van nieuwe (fiets)bergruimtes voor de kleine arbeiderswoningen mogelijk

De beperkingen van dit scenario zijn:

- Het bouwblok wordt niet/heel beperkt opengebroukt naar de Doorniksesteenweg toe: er is geen eengemaakte ruimte die de doorsteek aankondigt
- De toegang van het park Blauwe Poort bevindt zich niet ter hoogte van de zachte doorsteek
- Laag veiligheidsgevoel van een smalle en lange doorsteek
- De opkoop van de twee percelen krijgt geen economische return daar er geen ontwikkelingsmogelijkheden zijn langs de doorsteek





### 5.4.3. Scenario Medium: plein

Het medium scenario situeert de doorsteek ter hoogte van de toegang tot de bedrijvigheid van depannage Coeman, Doorniksesteenweg 100A-102. De doorsteek ligt ter hoogte van een mogelijke HOV-halte en de in-/uitgang van het park de Blauwe Poort. De toegang tot de bedrijvigheid op de Doorniksesteenweg 100A-102 blijft mogelijk. De toegang tot de bedrijven van Walle 109 en 113 is niet toegelaten via de Doorniksesteenweg.

Een publiek plein langs de doorsteek vangt alle verschillende stromen van mogelijke HOV-gebruikers, bedrijfstransport en doorkruisend wandel- en fietsverkeer op. De opening in het bouwblok wordt langs één kant afgewerkt door een groene inrichting langs een wachtgevel, en langs de andere kant met een nieuwbouw voor wonen met een levendige plint voor lokale diensten en horeca. Het plein heeft een groene inrichting.

Binnenin het bouwblok, langs de doorsteek voorziet het ontwerp een lokale parkeerstrook voor de inwoners van de kleine arbeiderswoningen. Deze parkeerstrook is te bereiken via de inritten van Walle 109 en 113. Langs de wandel- en fietsas worden nieuwe bergingen voor de arbeiderswoningen ingeplant.

De voordelen van dit scenario zijn:

- Verschillende stromen komen samen op het publieke plein: de wandel- en fietsas, de HOV-halte, gebruikers van het park, gebruikers van horeca/diensten in de plint, bedrijfsbewegingen. Dit geeft het plein een levendige dynamiek.
- Het bovenmaatse bouwblok Walle opent zich voor haar omgeving.
- Voor de realisatie van deze doorsteek met plein is de aankoop van slechts vier eigendommen vereist. Door de ontwikkeling van een nieuwbouw op enkele van deze eigendommen krijgt de aankoop een financiële return.

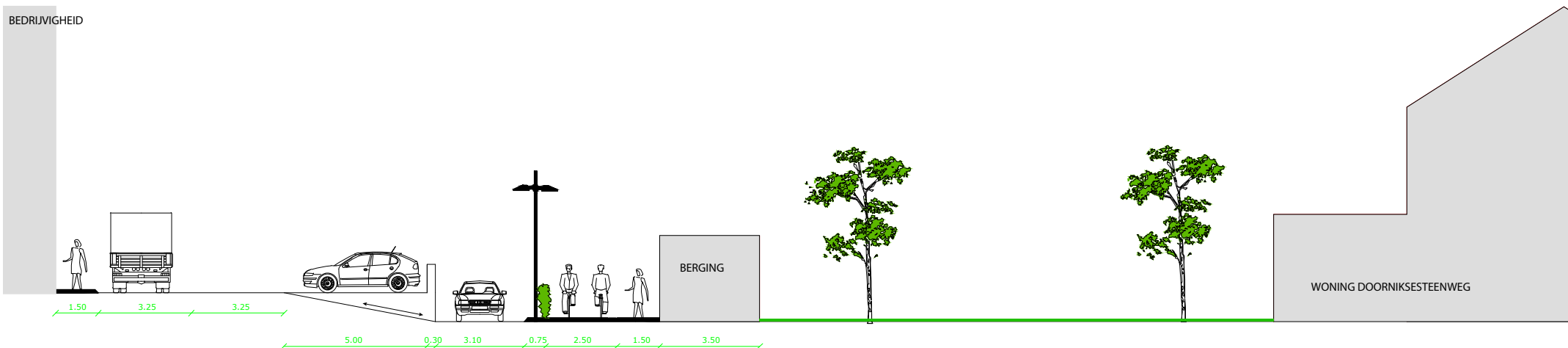
De beperkingen van dit scenario zijn:

- Het traject van de fiets- en wandelas maakt een minder comfortabele en minder leesbare S-vorm.
- Op het plein interfereert het wandel- en fietsverkeer met het bedrijfsverkeer; de maten van het plein zijn net niet voldoende om de stromen helder te scheiden.



**INRICHTINGSPLAN WALLE SCENARIO 2: PLEIN**  
**APRIL 2018**  
**SCHAAL 1/1000**

BEDRIJVIGHEID



### DOORSNEDE A A'

VAN LINKS NAAR RECHTS: BEDRIJFSLOODS, VOETPAD, WEG DUBBELE RIJRICHTING, PARKING, VERLAAGDE WEG ENKELE RIJRICHTING, VERLAAGD WANDEL- EN FIETSPAD DAT AANSLUITING GEEFT OP DE (FIETS)BERGRUIMTES VAN DE WONINGEN LANGS DE DOORNIKSESTEENWEG



### REFERENTIEBEELD MEDIUM SCENARIO

BEMERK DE DOORSTEEK, DE GROENE INRICHTING TEGEN DE WACHTGEVEL, EN HET NIEUWBOUWVOLUME MET LEVENDIGE PLINT



### REFERENTIEBEELD MATERIALISATIE EN SFEER PLEIN MEDIUM EN LARGE SCENARIO

BEMERK GROENE INRICHTING EN OMSLOTENHEID DANKZIJ REALISATIES AAN DE ZIJKANTEN



### REFERENTIEBEELD LARGE SCENARIO

BEMERK DE SCHAAL VAN HET PLEIN, DE VERBLIJFSRUIMTE, DE GROENE INKLEDING



#### 5.4.4. Scenario Large: stedelijk project

Het derde en laatste scenario opteert voor een doorsteek op dezelfde locatie als het medium scenario, maar gaat een stapje verder met de realisatie van een volwaardig stedelijk plein langs de doorsteek.

In dit scenario komt een uitbreiding van de bedrijfsactiviteit tot op het plein met behulp van een uitstulpend volume. Langs de ene zijde van dit bedrijfspand bevindt zich de ingang tot de bedrijvigheid van de Doorniksesteenweg 100A-102; langs de andere zijde wordt het wandel- en fietsverkeer afgewikkeld.

Opnieuw is een mogelijke halte van de HOV-lijn opportuun ter hoogte van de doorsteek/het plein. De groene inrichting op het plein trekt de groene long van het park Blauwe Poort door.

Langs beide zijden van het plein is er ruimte voor de ontwikkeling van wonen met levendige plint voor diensten en horeca.

De voordelen van dit scenario zijn:

- De schaal van het plein laat toe om de zachte en harde weggebruikers ruimtelijk van elkaar te scheiden.
- De bedrijvigheid krijgt een volwaardig front en is voelbaar vanuit de Doorniksesteenweg.
- Publieke ruimte op schaal van de regionale stad Kortrijk, verhoging van de leefbaarheid voor het bouwblok Walle.
- Voor de realisatie van deze doorsteek met plein is de aankoop van 13 eigendommen vereist. Door de ontwikkeling van nieuwbouw op enkele van deze eigendommen krijgt de aankoop een financiële return.
- realisatie buurt- en/of rotatieparking Parko

De beperking van dit scenario is:

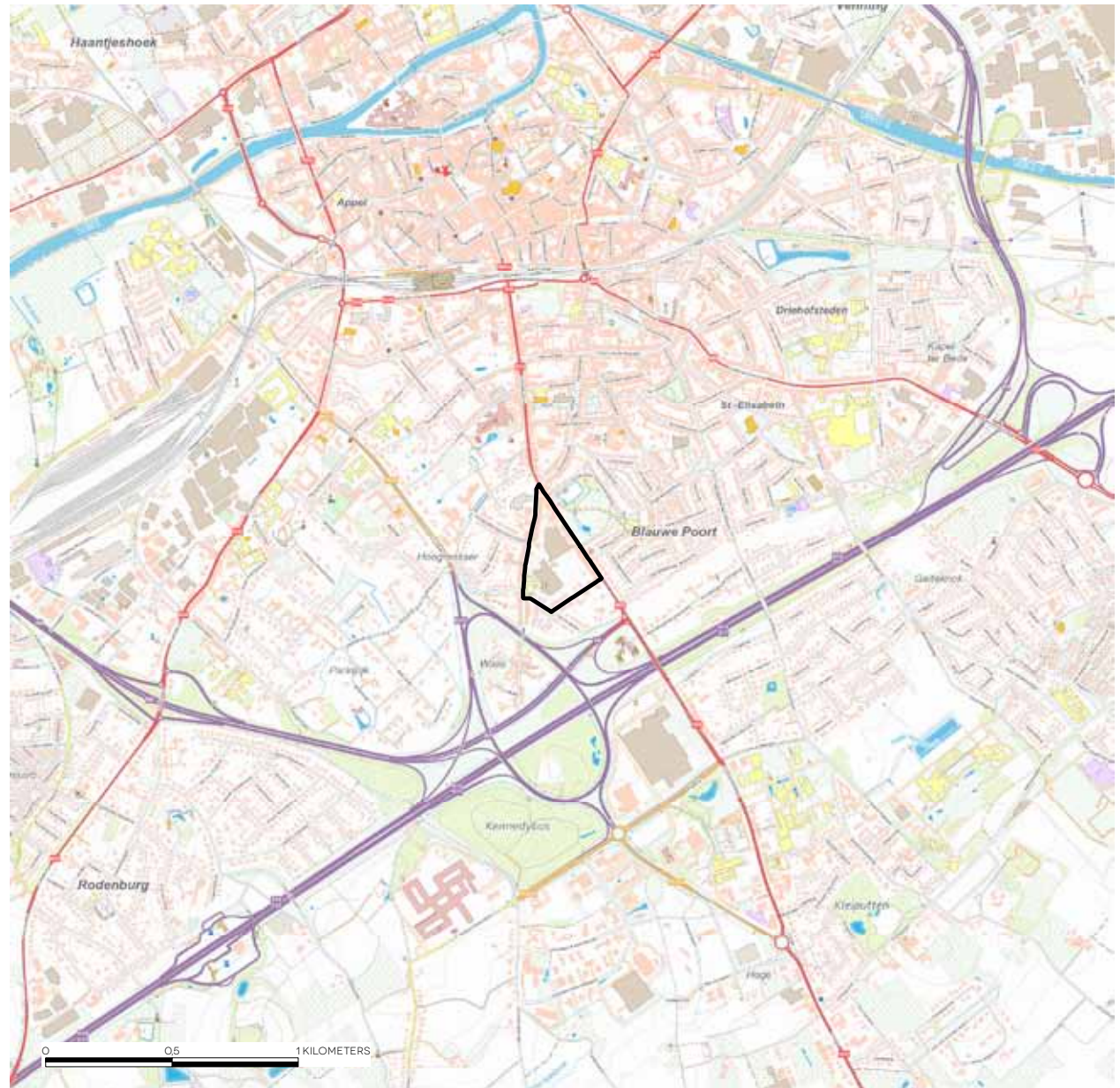
- De veelheid aan aan te kopen eigendommen







EFFECTENBEOORDELING



**TOPOGRAFISCHE KAART**

BRON: CARTOWEB.BE MET TOELATING VAN HET NGI VAN 11/12/2015 - WWW.NGI.BE, JANUARI 2018





# 1. EFFECTENBEOORDELING GEMEENTELIJK RUP WALLE

## 1.1. METHODIEK VAN EFFECTENBEOORDELING

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

- Plan-MER-screening
- Watertoets
- Ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR)-toets
- Trage wegentoets
- Natuurtoets
- Herbevestigd agrarische gebied

In deze fase van de startnota wordt geoordeeld:

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

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

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

## 1.2. WIJZE VAN (MILIEU)EFFECTENBEOORDELING

### 1.2.1. Het RUP is een plan

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

### 1.2.2. Het RUP valt onder het toepassingsgebied

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

### 1.2.3. Bepaling van de plicht tot opmaak van een plan-MER

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

- Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het m.e.r.-besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 (zoals gewijzigd op 1 maart 2013), namelijk voor de rubrieken 10a 'industrierreinontwikkeling' en 10b 'stadsontwikkelingsproject' van bijlage III. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau (ca. 7,2 ha). Het RUP is dus screeningsgerechtigd.
- Het RUP betreft geen plan, waar gelet op het mogelijk betekenisvolle effect op speciale beschermingszones, een passende beoordeling vereist volgens het decreet van

21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

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

### 1.3. BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJING VAN HET PLAN

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

Het RUP vormt de juridische basis en het ruimtelijk kader voor de verruiming van de inrichtings- en bebouwingsmogelijkheden voor het plangebied. Specifieke ingrepen omvatten onder andere:

- slopen van bestaande bebouwing (loodsen en rijwoningen)
- aanleg nieuwe voorzieningen (parkeergebouw - toegangswegen - kantoorgebouw - bedrijfswoningen)
- herontwikkelen bestaande bebouwingen (kantoorfunctie inrichten in bestaande loodsen)
- aanleggen van fiets- en wandelverbinding (doorsteek)

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

Het RUP geeft uitvoering aan het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk, goedgekeurd door de deputatie op 26 april 2007.

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

Het plangebied is gelegen op ca. 8,7 km van de grens met Frankrijk en 6,2 km van Wallonië.

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

optreden.

#### 1.3.4. Fase van opmaak van het plan of programma

		Datum goedkeuring
startnota		
scopingnota		
voorontwerp		
ontwerp		

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

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

#### 1.3.6. Bijdrage van het plan tot oplossingen van bestaande milieuproblemen

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

#### 1.3.7. Reeds geraadpleegde studies, bronnen, milieugegevens...

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

#### 1.3.8. Overzicht van mogelijke milieumaatregelen die vanaf het beginstadium worden ingecalculleerd

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

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

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



## 2. INSCHATTING VAN MOGELIJKE AANZIENLIJKE MILIEUEFFECTEN (SCREENING)

### 2.1. BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

#### 2.1.1. Algemene methodiek

De screening van de milieueffecten verloopt in drie stappen:

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

leemten in de kennis.

3. Hieruit volgt een globale beoordeling van de effecten voor de verschillende effectdisciplines.

#### 2.1.2. Ingrepeffectschemata

Voor de screening van de milieueffecten worden in een “ingrepeffectschemata” de mogelijke activiteiten die op basis van het gemeentelijk RUP kunnen worden uitgevoerd bekeken op potentiële milieuhinder. Deze worden getoetst aan de verschillende effectdisciplines. De hinder kan van tijdelijke of permanente aard zijn en zal in die zin ook verschillend beoordeeld worden. De disciplines waar mogelijk een negatief effect verwacht wordt, worden dan verder in 3 uitgewerkt.

Beschrijving ingreep in tijd en ruimte			Eerste afweging ten opzichte van de effectdisciplines											
Ingreep	Omvang	Duur	Gezondheid van de mens	Ruimtelijke ordening	Biodiversiteit, flora en fauna	Energie en grondstoffenvoorraad	Bodem	Water	Atmosfeer en klimatologische factoren	Geluid	Licht	Stoffelijke goederen en cultureel erfgoed	Landschap	Mobiliteit
Slopen bestaande gebouwen	ca. 0,4 ha	P	N*	+	N	N	N*	N*	N*	N	N	N	N	N
Aanleg nieuwe voorzieningen	ca. 0,6 ha	P	N*	+	+	N*	N*	N*	N*	N	N	+	+	N*
Aanleggen van fiets- en wandelverbindingen	ca. 0,15 ha	P	+	+	N	N	N	N	N	N	N	N	N*	+
Herontwikkeling bestaande bebouwing	ca. 0,2 ha	P	N	+	N	N	N	N	N	N	N	N	N*	N

N: niet significant effect

N\*: waarschijnlijk niet significant effect, effect zeer beperkt in ruimte en omvang, zeer lokaal effect

S\*: mogelijk significant effect – verder te onderzoeken

S: significant effect

T: tijdelijk effect

P: permanent effect

/: niet relevant

+: positief effect

## 2.2. PLANALTERNATIEVEN

### 2.2.1. Locatie-alternatieven

Het plangebied heeft nood aan hernieuwing en opwaardering. Er zijn een aantal knelpunten zoals: momenteel staan er diverse oudere bedrijfsloodsen leeg, waarbij er geen onmiddellijke aanwending voorhanden is. Bijkomend beschikt het gehele bouwblok niet over een doorsteek, waardoor bepaalde verplaatsingen onaantrekkelijk zijn voor de actieve weggebruiker. Er zijn ook diverse verouderde rijwoningen aanwezig met een beperkte woonkwaliteit. Verder omvat het ook de nodige potenties om deze knelpunten aan te pakken en een verhoogde kwaliteit te realiseren op vlak van wonen, werken, openbaar domein en mobiliteit.

Het RUP "Walle" wordt opgemaakt in overeenstemming met, en in uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk (goedgekeurd door de deputatie van provincie West-Vlaanderen op 26 april 2007).

Om een kwalitatieve opwaardering van het plangebied te bereiken worden er een aantal krijtlijnen geformuleerd:

- De herbestemming van de paarse sproet naar KMO-zone
- De functieverbreiding van de bestaande bedrijfssite
- De ruimtelijke herontwikkeling van de bedrijfssite
- De ruimtelijke integratie van bovenstaande ontwikkelingen in het omliggend bouwblok op lokaal en bovenlokaal niveau, respectievelijk de Doornikse woonwijken de noord-zuid en oost-west verbindingen in stad Kortrijk

Deze richtlijnen staan centraal in de visie om het plangebied te ontwikkelen en dienen in overeenstemmende voorschriften te worden vertaald.

Door het creëren van een logische doorsteek of doorsteken doorheen het plangebied kan een aansluiting worden gerealiseerd op het overkoepelend fietsnetwerk. Dit biedt een duidelijke meerwaarde voor fietsers en voetgangers. Als gevolg kunnen er grote winsten geboekt worden inzake mobiliteit, specifiek voor de groep actieve weggebruikers. Bijkomend zorgt de uitbreiding van fietsverbindingen voor een zelfversterkend effect waarbij in de toekomst op het bestaande netwerk kan worden aangesloten en een verdere efficiëntie in fietsverbindingen gerealiseerd kan worden.

In het plangebied kan een aanzienlijke verweving en bundeling van wonen, werken en functies verwezenlijkt worden door middel van nieuwe bouwprojecten en aangepaste voorzieningen. Doordat er sprake is van een reconversie -en herontwikkelingmogelijkheden in het plangebied kan een kwalitatieve herontwikkeling worden gerealiseerd. Als gevolg is een alternatieve locatie niet aan de orde.

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

### 2.2.2. Nulalternatief

Indien het RUP niet wordt opgemaakt, dan blijft de bestemming behouden zoals bepaald op het Gewestplan.

Het plangebied biedt bij het nulalternatief eveneens ruimte voor een vernieuwing van het woonpatrimonium maar zonder bijkomende garanties voor de ruimtelijke kwaliteit. Hetzelfde geldt voor de bedrijfsontwikkelingsopties. Aangezien de paarse sproet momenteel aangeduid is als zone voor milieubelastende



industrie type II, is het niet mogelijk om hier louter kantoorfuncties in te brengen. Eveneens is door de nabije ligging van woongelegenheden, de locatie niet aangewezen om uitvoerige productiegerichte bedrijvigheid aan te trekken. Bijkomend, alhoewel de locatie goed bereikbaar is, zal er een duidelijk negatief effect merkbaar zijn, op de mobiliteit, als er grote getallen (vracht) verkeer over de bestaande ontsluitingswegen aangetrokken worden door een nieuwe productiegerichte vestiging. Als gevolg zal de omgevingskwaliteit waarschijnlijk dalen.

De verdichting die natuurlijk zal voorkomen zal mogelijk niet zorgen voor een kwalitatieve functievermenging of reconversie door het ontbreken van gepaste stedenbouwkundige voorschriften en een overkoepelende ontwikkelingsvisie.

Voldoende flexibiliteit binnen de stedenbouwkundige voorschriften, maar in overeenstemming met de krijtlijnen van de algemene principes, is essentieel. Als gevolg zou het bij het nulalternatief onmogelijk zijn om dezelfde graad van kwalitatieve ontwikkeling, in de context van een globale en multidisciplinaire aanpak, te bereiken.

Het nulalternatief wordt dan ook niet verder weerhouden in het RUP of deze plan-MER-screening.

### 2.2.3. Uitvoeringsalternatieven

Het plangebied bevat voldoende beschikbare ruimte om een (gedeeltelijke) alternatieve ontwikkeling als bv. woongebied of groenzone mogelijk te maken. Indien een aantal van de bestaande loodsen gesloopt wordt, neemt dit potentieel verder toe. Echter zijn de bestemmingszones in het RUP voornamelijk gebaseerd op de huidige situatie, bestemming en functie. In

overeenstemming met het GRS streeft het stadsbestuur van Kortrijk om economische functies, groen(beleving), ontmoetingsruimte en wonen binnen het weefsel van Kortrijk op een harmonische manier te verweven. Het huidige plangebied is een opportune locatie om aan herontwikkeling, inbreiding en verweving te doen. Verder stelt het GRS in het richtinggevend gedeelte ook dat *“de aanwezigheid van leegstaande fabrieksgebouwen worden benut voor het toevoegen van nieuwe activiteiten (door reconversie of nieuwbouw)”. Bijkomend bleek uit de uitgave ‘Ruimtemonitor ondernemen in Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal, 2015) dat het aangewezen is om bedrijfsgebieden te behouden en reconversie of herontwikkeling toe te passen in plaats van nieuwe open ruimte aan te snijden om ruimte voor ondernemen te creëren. Dit principe wordt verrat onder de slogan “paars blijft purper”.*

Binnen het plangebied wenst men de bestemming van woongebied te behouden, mits aanpassing aan de stedenbouwkundige voorschriften en de bestemming van zone voor milieubelastende industrie type II te herbestemmen naar zone voor KMO. Door voldoende afstemming te voorzien met de omgeving, kan er een hoge ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid voor de omgeving gegarandeerd worden.

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

## 2.3. BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

### 2.3.1. EFFECT OP DE GEZONDHEID EN DE VEILIGHEID VAN DE MENS INCLUSIEF TOETS M.B.T. RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT

#### Referentiesituatie

Het plangebied heeft een oppervlakte van 7,2 ha en is gelegen ten zuiden van de binnenstad van Kortrijk, langs de noord-zuid as van de Kortrijksesteenweg, tussen het stadscentrum en Hoog-Kortrijk.

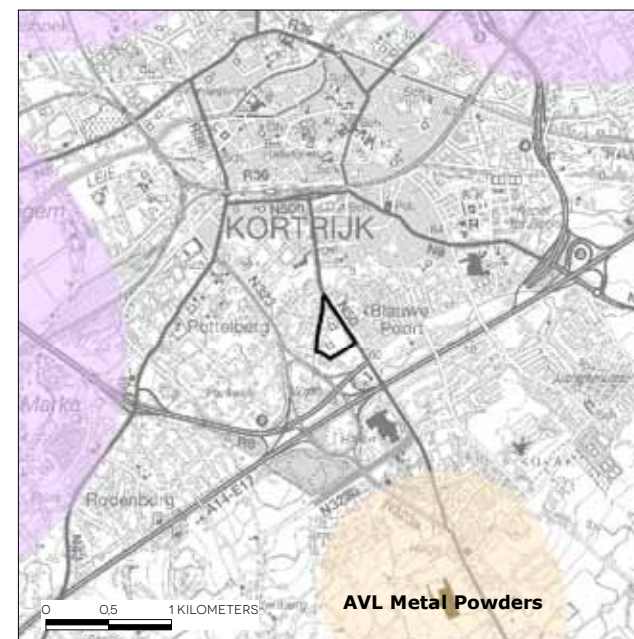
Het plangebied omvat 3,25 ha bedrijvigheid waarvan 1,75 ha bebouwd is. Er zijn 3 clusters van bedrijfsvolumes op te merken, met name de voormalige tapijtweverij BIC, de bedrijfsloods van Drukta NV en Formail BVBA en de geclusterde loodsen van de takeldienst Coeman. Diverse loodsen en bedrijfsgebouwen worden niet meer aangewend voor activiteiten.

Momenteel zijn er nog 2 van deze bedrijven actief: Drukta NV (een drukkerij) en Formail BVBA (een marketingbureau). Dit zijn de enige productiegerichte bedrijven in het plangebied. Verder zijn er nog een aantal meldingsplichtige activiteiten aanwezig, zoals een elektriciteitscabine (transformatoren), stookolie- en mazouttanks... Er zijn weinig kleinhandelzaken, horeca, kantoren en diensten op te merken, met name amper 1 bankfiliaal, 2 cafe's, 1 kapsalon, 1 frituur, 1 restaurant en 1 meubelmakerij zijn te vinden.

Er is bij de milieudienst van Kortrijk een klacht gekend m.b.t. het bedrijf 'Kordekor'. De spuitcabine veroorzaakt namelijk overlast. Verder zijn er geen structurele problemen of klachten bekend bij de milieudienst van stad Kortrijk in verband met gezondheids-, hinder- of veiligheidsrisico's in het plangebied of de omgeving.

#### SEVESO BEDRIJVEN

BRON: LNE, JUNI 2017



#### LEGENDE



lage drempel



hoge drempel

Er bevindt zich geen Seveso-bedrijf binnen een straal van 2 kilometer van het plangebied.

*Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten*

Het RUP voorziet het behoud van de huidige bestemming als woongebied en de paarse sproet zal omgevormd worden naar een zone voor KMO. Tevens wordt de invulling van de KMO-zone afgestemd op de bepalingen opgenomen in het RSV, PRS-WL, GRS en het voorliggend masterplan. Dit heeft als rechtstreeks gevolg dat er geen uitvoerige productiegerichte bedrijvigheid mogelijk zal zijn. Het is de intentie om de huidige bedrijvigheid te behouden maar om uitsluitend nieuwe bedrijvigheid toe te laten, indien deze onder de noemer 'KMO' geplaatst kan worden. Dit zorgt voor een onmiddellijke beperkende factor op potentiële hinder.

Vanwege de (geplande) verweving van bedrijfswoningen met de nieuwe KMO-activiteiten is het aangewezen om de evolutie van de ruimtelijke en leefkwaliteit goed op te volgen. Om een overschrijding van de ruimtelijke draagkracht te voorkomen is het essentieel om over goed uitgebalanceerde stedenbouwkundige voorschriften te beschikken.

Een online veiligheidsrapport (VR)-toets (ref. RVR-AV-0228) werd uitgevoerd op 05/04/2018 met als conclusie: *"Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan de dienst Veiligheidsrapportering en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt. Een ruimtelijk veiligheidsrapport is dan ook niet nodig."*

Het aspect verkeersveiligheid wordt verder binnen de discipline mobiliteit bekeken

*Leemten in de kennis*

- Niet van toepassing

*Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP*

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

*Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**









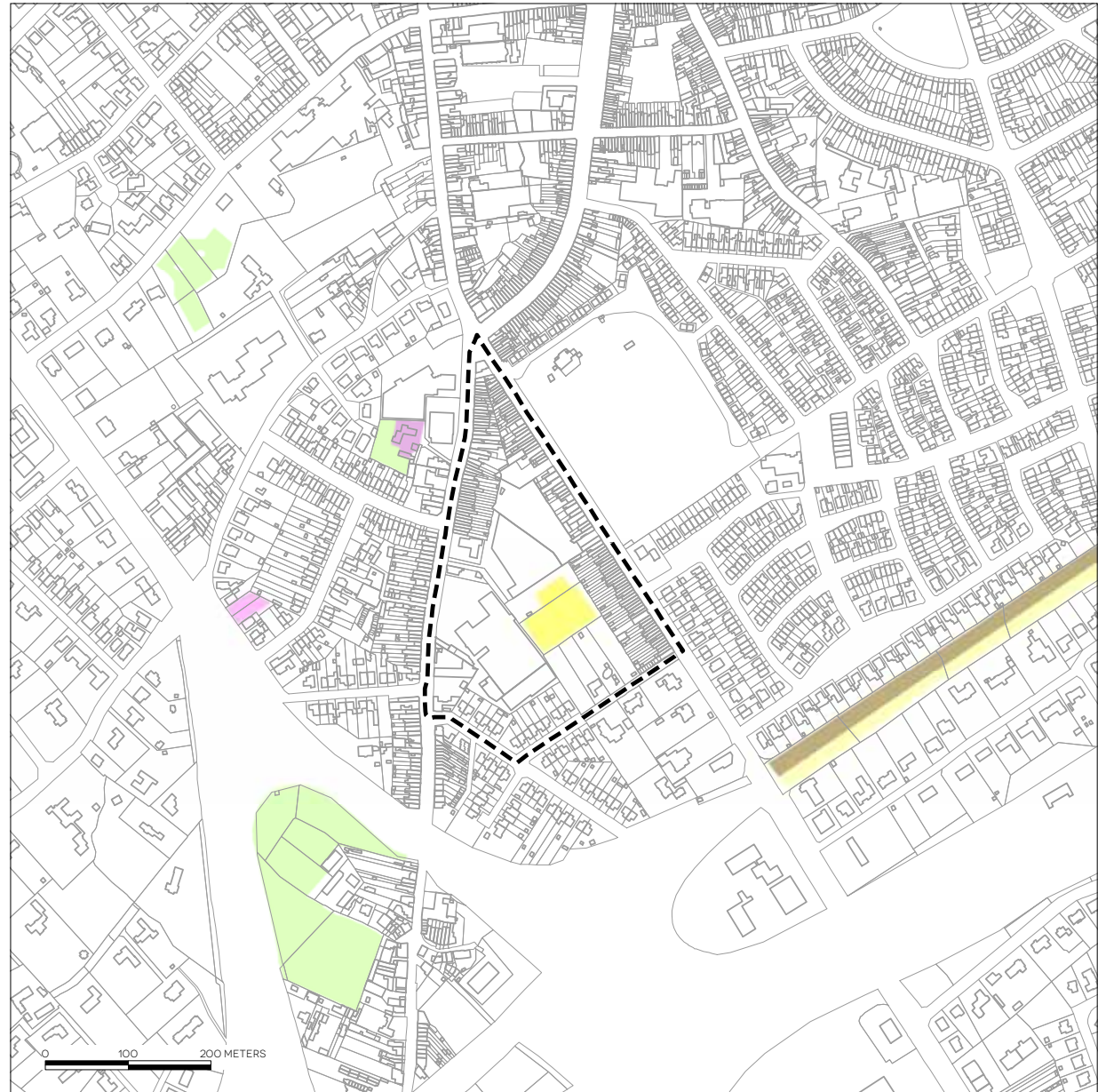
## LANDBOUWGEBRUIKSPERCELEN

BRON: ALV, 2017



### LEGENDE

-  Landbouwinfrastructuur
-  Groenten, kruiden en sierplanten
-  Grasland
-  Voedergewassen
-  Suikerbieten
-  Mais



### 2.3.2. EFFECT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING

#### *Referentiesituatie*

Het plangebied heeft een oppervlakte van 7,2 ha en is gelegen ten zuiden van de binnenstad van Kortrijk, langs de noord-zuid as van de Kortrijksesteenweg, tussen het stadscentrum en Hoog-Kortrijk. Het bestaat uit een bouwblok met in de kern een paarse zone voor milieubelastende industrie type II, omringd door een schil van wonen.

Het plangebied wordt begrensd door de Doorniksesteenweg in het oosten, de Wallemolenstraat en het Hof te Walle in het zuiden en de Walle in het westen.

Verder omvat het bouwblok een mix van diverse bouwtypes, o.a. bedrijfsgebouwen, rijwoningen, koppelwoningen, vrijstaande villa's en een schoolgebouw zijn op te merken.

De oude bedrijfsgebouwen omvatten karakteristieke architectuur zoals bakstenen als bouw materiaal en sheddaken. De nieuwe bedrijfsgebouwen bestaan uit een typerende hedendaagse betonnen opbouw.

De rijwoningen bestaan grotendeels uit arbeiderswoningen die gerealiseerd werden in 1909 langs de Doorniksesteenweg. Verder zijn er rijwoningen op te merken die gebouwd werden tijdens het interbellum. In het algemeen is de woonkwaliteit van deze rijwoningen laag in vergelijking met hedendaagse standaarden. Er zijn wel een aantal kwalitatieve rijwoningen op te merken, gelegen aan het Hof te Walle en de Wallemolenstraat. Deze woningen zijn voorzien van een brede voortuinstrook met private oprit en comfortabele achtertuin.

Er zijn drie vrijstaande woningen op te merken in het plangebied. Waarbij 2 beschikken over een diepe achtertuin en een vrijstaand perceel waarop de natuur zich vrij kan ontwikkelen.

Langs de Doorniksesteenweg bevindt zich één

appartementengebouw van 4 bouwlagen.

Het schoolgebouw is gelegen op de hoek tussen Walle en Hof te Walle. Het gebouw dateert van 1865 en huist vandaag de dag het 'veerhuis' van de Bemok-school.

Ondanks de uitvoerige bebouwing zijn er nog een aantal locaties met vernoemingswaardige open ruimte aanwezig. Specifiek de twee braakliggende percelen van Walle 113 die in het verleden nooit werden bebouwd en momenteel visueel aansluiten op de achtertuinen van de vier percelen langs de Wallemolenstraat.

In het RSV, definitief vastgesteld op 23 september 1997 en (gedeeltelijk) herzien in 2003 en 2010, wordt Kortrijk geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. Concreet houdt dit gevolgen in omtrent ontwikkelingsperspectieven, bijvoorbeeld:

- minimale woningdichtheden en dichtheidsbeheer
- differentiatie en verbetering van de woningvoorraad
- versterken van de multifunctionaliteit
- zorg voor collectieve en openbare ruimten
- (...)

Het volledig plangebied is gelegen in het Gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Kortrijk (definitieve vaststelling op 20/01/2006).

Op 6 maart 2002 werd het PRS-WV goedgekeurd. Het werd op 22 april 2010 in herziening gesteld door de Deputatie en op 11 februari 2014 heeft de minister de gedeeltelijke herziening van het PRS-WV goedgekeurd. Het PRS-WV situeert het verstedelijkte gebied van Kortrijk binnen de Leieruimte. Concreet houdt dit gevolgen in omtrent ontwikkelingsperspectieven. Er wordt benadrukt dat er extra aandacht dient te worden besteed aan de inrichting van het openbaar domein. Binnen het stedelijk netwerk moeten de mogelijkheden voor het openbaar vervoer en de bovenlokale fietsverplaatsingen optimaal benut worden. Een ander belangrijk aspect is het 'groen in de stad', omwille van de woon- en

toeristische- recreatieve kwaliteiten.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk (goedgekeurd door de deputatie op 26 april 2007) vermeldt o.a. volgende zaken in het richtinggevend gedeelte:

- *“De noord-zuid as wordt ontwikkeld als een belangrijke as voor openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker.”*
- *“De aanwezigheid van leegstaande fabrieksgebouwen worden benut voor het toevoegen van nieuwe activiteiten (door reconversie of door nieuwbouw).”*

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan stelt duidelijk de doelstelling om te streven naar een harmonische verweving van wonen, recreatie, groen en werken, waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke draagkracht van de omgeving.

Er is landbouwgebruik in het plangebied, met name maïsteelt. Het plangebied bevindt zich buiten het afgebakend gebied voor herbevestigd agrarisch gebied.

*Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten*

Het RUP voorziet het behoud van de huidige bestemming als woongebied en de paarse sproet zal omgevormd worden naar een zone voor KMO. Tevens wordt de invulling van de KMO-zone afgestemd op de bepalingen opgenomen in het RSV, PRS-WL, GRS en het voorliggend masterplan. De voorschriften worden aangepast in functie van een (her)ontwikkeling van de ruimte waarbij er gestreefd wordt naar een coherente en kwalitatieve verweving van diverse functies.

Concreet zijn er al een aantal ontwikkelingsmogelijkheden bepaald. Zo wordt er een parkeergebouw ingepland t.h.v. Walle 113, worden er bepaalde gedeelten van de bestaande loodsen gesloopt om doorsteken te voorzien, worden de resterende

bestaande loodsen heringericht om een KMO-functie te kunnen vervullen, wordt er een nieuw gebouw opgericht om eveneens KMO-functies te kunnen vervullen en worden er diverse bedrijfswoningen voorzien.

Momenteel zijn nog niet alle ontwikkelingsplannen finaal bepaald. Zo is er momenteel nog sprake van 3 scenario's om de doorsteek naar de Doorniksesteenweg te realiseren. Elk scenario heeft een verschillende impact inzake het gebaar dat gemaakt wordt naar publieke ruimte toe. Toch kan er gesteld worden dat in grote lijnen de ontwikkelingsvisie gekend is.

Het plangebied biedt grote potenties inzake fiets- en wandelverbindingen, zowel op lokaal gebied als vanuit een ruimer perspectief. De bereikbaarheid van lokale voorzieningen zoals het park de “Blauwe Poort” zal sterk verhogen alsook de aansluitingen op een aantal nabij gelegen overkoepelende fietsverbindingen. Waardoor ook verder gelegen stadsgedeelten vlot bereikbaar worden.



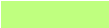



Bij ontwikkeling van het plangebied, conform de huidige visie, zal op het desbetreffende perceel geen landbouwgebruik meer (kunnen) plaatsvinden.

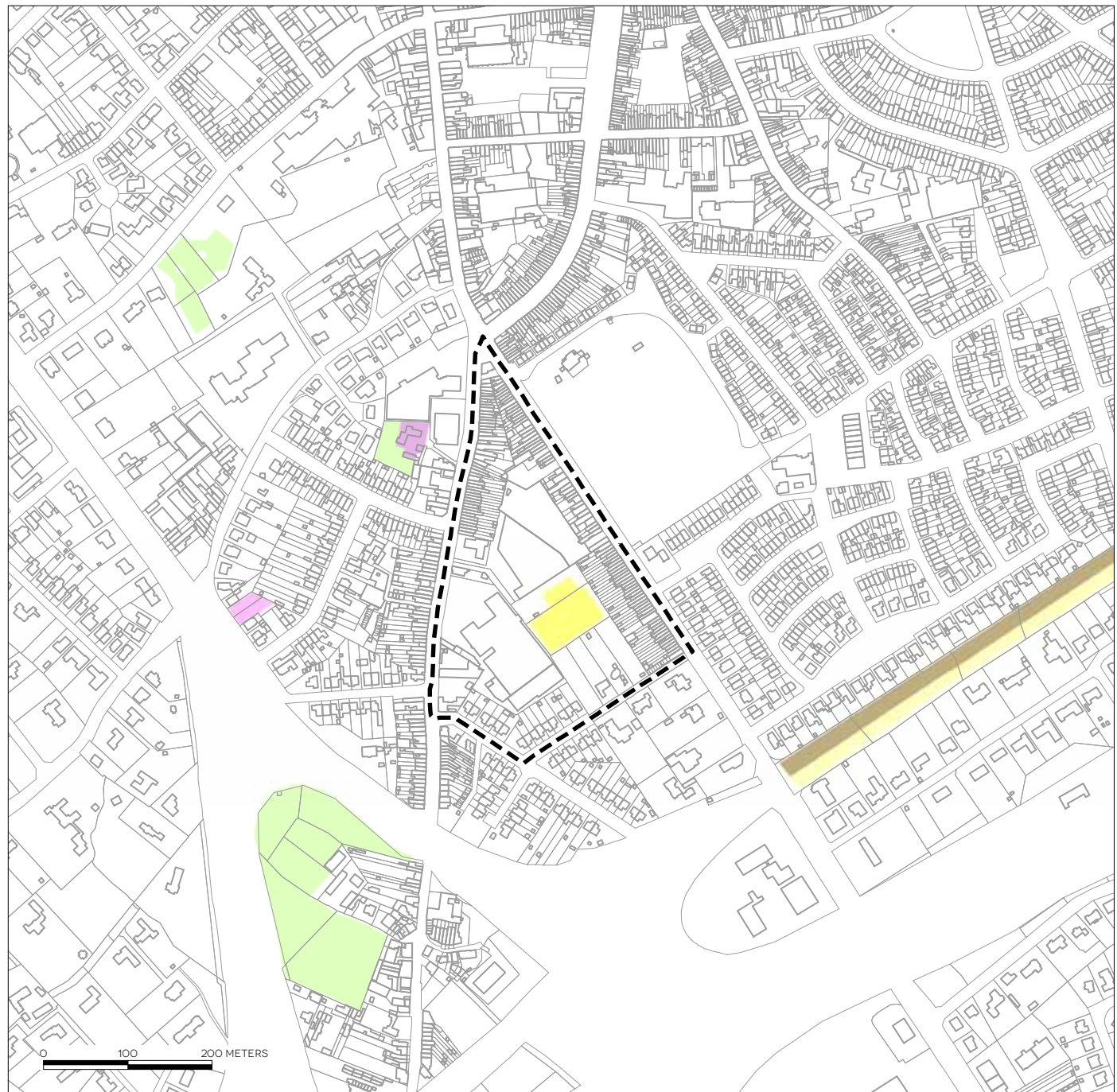
## LANDBOUWGEBRUIKSPERCELEN

BRON: ALV, 2017



### LEGENDE

-  Landbouwinfrastructuur
-  Groenten, kruiden en sierplanten
-  Grasland
-  Voedergewassen
-  Suikerbieten
-  Mais





*Leemten in de kennis*

- Niet van toepassing

*Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP*

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

*Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

### 2.3.3. EFFECT OP DE BIODIVERSITEIT, FAUNA EN FLORA

#### Referentiesituatie

De Biologische Waarderingskaart (BWK) duidt, binnen het plangebied, geen enkel perceel met biologische waarden aan. In de omgeving (ten westen) is het naburige park "Blauwe Poort" wel aangeduid. Dit gebied omvat ca. 5,26 ha en werd aangeduid als "complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen" (mw) en als karteringseenheid "park" (kp). Dit park fungeert als een lokale 'groene long'.

Ten zuiden zijn er diverse percelen en gebieden aanpalend het "Ei" van Kortrijk, de op -en afritten van de E17 en de E17 zelf, aangeduid als biologisch waardevol.

Het overig groen bestaat voornamelijk uit het veelal beperkte groen in de tuinen van de woningen of versnipperd restgroen langs de straat of sierelementen. Een uitzondering hierop zijn de twee grote achtertuinen gekoppeld aan de vrijstaande woningen gelegen in de Wallemolenstraat. De tuinen omvatten hoogstammige bomen en de twee braakliggende percelen van Walle 113 sluiten aan bij deze achtertuinen. Deze percelen bevatten aan de oostelijke zijde een rij van wilgen en sluiten aan bij de achterliggende tuinen van de arbeiderswoningen. De zuidelijke beplanting sluit aan bij de twee grote achtertuinen gekoppeld aan de vrijstaande woningen gelegen in de Wallemolenstraat.








Ten noordwesten (ca. 1,7 km) is er een gebied aangeduid als natuurverweingsgebied (NVWG) in het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de natuurverweingsgebieden en natuurverbindingengebieden van het Integraal Verweings- en Ondersteunend Netwerk (IVON), met name "West-Vlaamse Leievallei", "gebiedsnr. 126". Eveneens ten noordwesten (ca. 2,2 km) is er een gebied aangeduid als Grote Eenheid Natuur (GEN) in het VEN en IVON, met name "West-Vlaamse Leievallei", "gebiedsnr 126".

#### BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

BRON: INBO/AGIV, AUGUSTUS 2018



#### LEGENDE

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

*Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten*

Volgens de planningsopties zullen de huidig onbebouwde, centraal gelegen percelen aangewend worden om een kantoorgebouw, gekoppelde bedrijfswoningen, ontsluitingsweg en een waterbuffer te realiseren. Momenteel bevat het plangebied amper biologische waarden. Deze situeren zich voornamelijk aan de randen van de centraal gelegen, onbebouwde percelen en in de aanpalende/ omringende tuinen.

Aangezien deze centrale percelen momenteel grotendeels in gebruik zijn als landbouwgrond, kan er geacht worden dat er weinig biologische waarden zullen verdwijnen. De vermelde wilgenrij, langs de randen van de onbebouwde percelen, wordt vermoedelijk niet behouden. Vanwege de reeds beperkt hoeveelheid bestaand groen zou dit jammerlijk zijn. Echter omvatten de grote (private) tuinen met hoogstammige beplanting de echte meerwaarde, inzake biodiversiteit, voor het plangebied. Verder worden er twee (kleine) driehoekige groenzones aangelegd en groenbuffers als landschappelijke inkleding. Er kan gesteld worden dat het plan geen potentiële biologische waarden bedreigt of aantast.

De toekomstige ontwikkelingen houden geen aantasting van het ecologisch potentieel in. Er wordt eveneens geen significante invloed uitgeoefend op de "West-Vlaamse Leievallei" (gedeelte NVWG) op ca. 1,7 km ten noordoosten van het plangebied. Eveneens is er geen opmerkbare invloed op de "West-Vlaamse Leievallei" (gedeelte GEN) op ca. 2,2 km ten oosten van het plangebied.

*Leemten in de kennis*

- Niet van toepassing

*Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP*

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

*Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

#### 2.3.4. EFFECT OP ENERGIE- EN GRONDSTOFFENVOORRAAD

*Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten*

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

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

#### 2.3.5. EFFECT OP DE BODEM

*Referentiesituatie*

Het plangebied is grotendeels bebouwd en verhard. Het onverharde gedeelte bestaat voornamelijk uit private tuinen en de centrale onbebouwde percelen.

Op de bodemkaart is het plangebied volledig aangeduid als antropogeen. Dit klopt echter niet, in het centraal en zuidelijk gedeelte is ca. 1 ha niet verhard. Dit omvat niet de diverse tuinen gekoppeld aan woongelegenheden. Desondanks kan er gesteld worden dat een groot deel van het plangebied verhard is. Vermoedelijk bestaat de grond t.h.v. het plangebied uit nat en/of vochtig zandleem.

Er werd reeds 1 bodemsanering uitgevoerd in het oosten van het plangebied:

- dossiernr: 10389.0 conf: OBO,BBO,BSP laatste: BSP-2015

Eveneens werd er ook één oriënterend en één beschrijvend bodemonderzoek uitgevoerd:

centraal gelegen, oriënterend bodemonderzoek:

- dossiernr: 17866.0 conf: OBO laatste: OBO-2009

ten westen gelegen, beschrijvend bodemonderzoek:

- dossiernr: 27778.0 conf: OBO,BBO laatste: BBO-2006

Bijkomend werd er in de nabije omgeving ook nog één bodemsanering uitgevoerd:

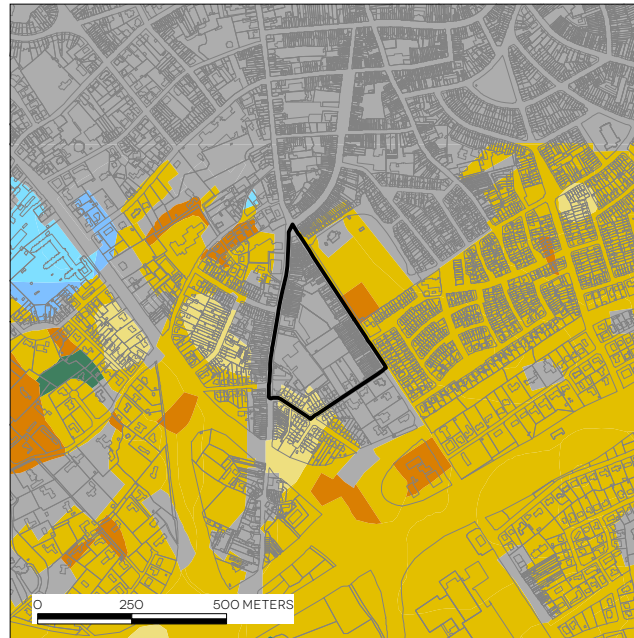
ten oosten: 1 bodemsanering:

- dossiernr: 1316.0 conf: OBO,BBO,BSP laatste: BSP-2016



## BODEMKAART

BRON: VLM/AGIV, 2017

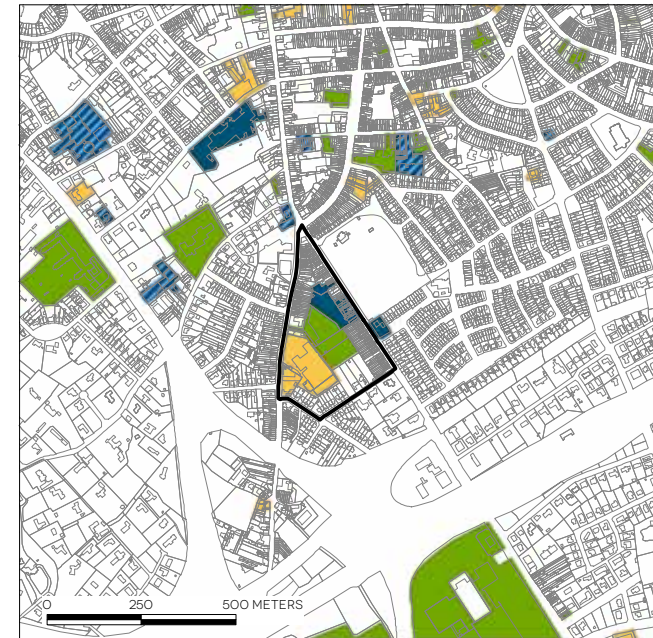


### LEGENDE

	Antropogeen		Vochtig zandleem
	Vochtig zand		Droge zandleem
	Droog zand		Natte klei
	Nat zandleem		

## BODEMONDERZOEKEN

BRON: OVAM (VIA WMS), APRIL 2018



### LEGENDE

	oriënterende bodemonderzoeken
	bodemsaneringsprojecten
	beschrijvende bodemonderzoeken
	eindverklaring
	melding bodemverontreiniging
	schadegeval
	evaluatieonderzoek schadegeval

*Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten*

Het RUP voorziet o.a een aantal bouwprojecten. Deze omvatten vaak verharde oppervlakten. Hoewel een gedeelte reeds bestaande verhardingen betreft, worden ook de momenteel centraal gelegen, onbebouwde percelen ontwikkeld. Dit betreft ca. 0,4 ha, er zijn geen negatieve gevolgen te verwachten van deze beperkte ingreep. Verder worden er twee (kleine) driehoekige groenzones ingebouwd en groenbuffers als landschappelijke inkleding.

De bodem (vochtig zandleem) is geschikt voor het bouwen van constructies en infiltratie van regenwater.

Bij de bouwwerken kunnen gronden uitgegraven en afgevoerd worden. De regeling op het grondverzet is van toepassing (vanaf 200 m<sup>3</sup> of percelen opgenomen in het bodeminformatieregister) waarbij de nodige analyses en bodembeheerrapporten nodig zijn). Eventuele nieuwe risico-activiteiten die zich vestigen (Vlarebo-lijst) vallen onder de onderzoeksplicht met een periodiek oriënterend bodemonderzoek. Voor zover het bedrijf onder de Vlarebo-lijst valt, zal een oriënterend bodemonderzoek een eventuele bodemverontreiniging aantonen. De Vlarem II-voorschriften bevatten preventieve maatregelen om het risico op bodemverontreiniging te beperken.

*Leemten in de kennis*

- Niet van toepassing

*Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP*

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

RUP dienen meegenomen te worden.

*Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

### 2.3.6. EFFECT OP HET WATER

#### Referentiesituatie

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

- Niet overstromingsgevoelig

Op basis van zoneringsplan:

- Het volledige plangebied is gelegen in "centraal gebied" volgens het zoneringsplan
- Het afvalwater van het plangebied wordt afgevoerd via het (gemengd) rioleringsstelsel

Op de provinciale kaart staat het plangebied aangeduid als moeilijk infiltrerbaar.

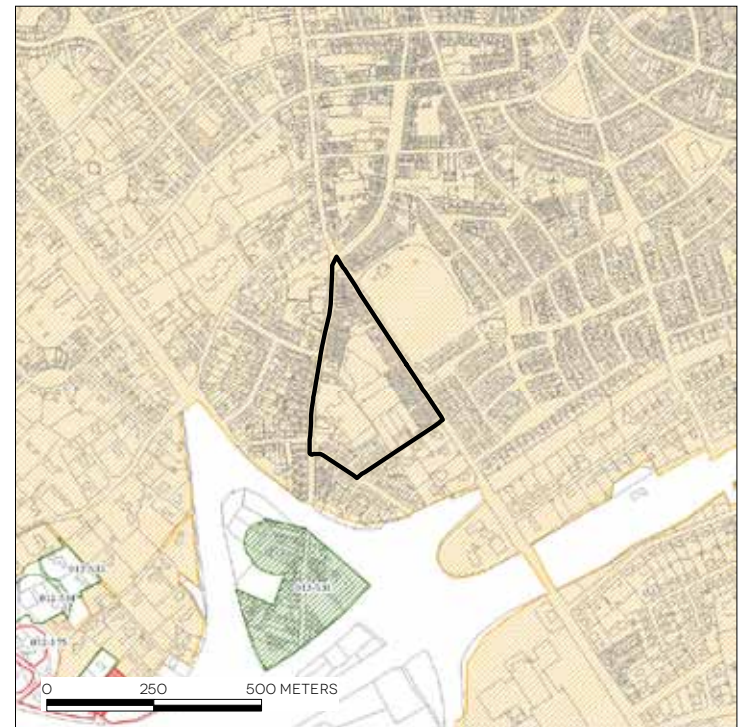
Op basis van gebiedsuitvoeringsplan (GUP):

- Er staan geen rioleringswerken meer in het plangebied of in de onmiddellijke omgeving ingepland






Er zijn geen problemen gekend omtrent wateroverlast in het plangebied. Het plangebied omvat wat schommelingen inzake reliëf, deze beperken zich echter tot het bereik van ca. 2 meter overheen het volledige plangebied.

Er zijn geen waterlopen binnen het plangebied.

De diensten van stad Kortrijk staan in voor het rioolbeheer, met name de dienst "Beheer Openbaar Domein" staat in voor het beheer, vernieuwen en aanleggen van de riolen, beken en grachten.



#### LEGENDE

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

### Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het plangebied ligt niet in een effectief of mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Standaard dient bij nieuwe bebouwingen of verhardingen voldoende buffering te worden voorzien, overeenkomstig de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater. Deze verordening bepaalt dat wanneer een gebouw uitgebreid wordt, maximaal eenzelfde oppervlakte meegerekend wordt in de opgelegde buffering. De provinciale richtlijnen stellen een buffervolume voorop van 330 m<sup>3</sup> per ha verharding bij projecten > 1.000 m<sup>2</sup> verharding of bebouwing.

De stad Kortrijk hanteert echter een aangepaste, strengere verordening hemelwater. Deze is opgenomen in de algemene stedenbouwkundige verordening voor de stad Kortrijk en wordt ook toegepast bij de ontwikkelingen in het plangebied.

Er wordt in de plannen van het RUP reeds ruimte voorzien voor een nieuwe en uitgebreide waterbuffering. De bodem bestaat uit zandleem en deze is goed infiltrerbaar. Dit biedt mogelijkheden naar infiltratie, naast de voorziene buffering.

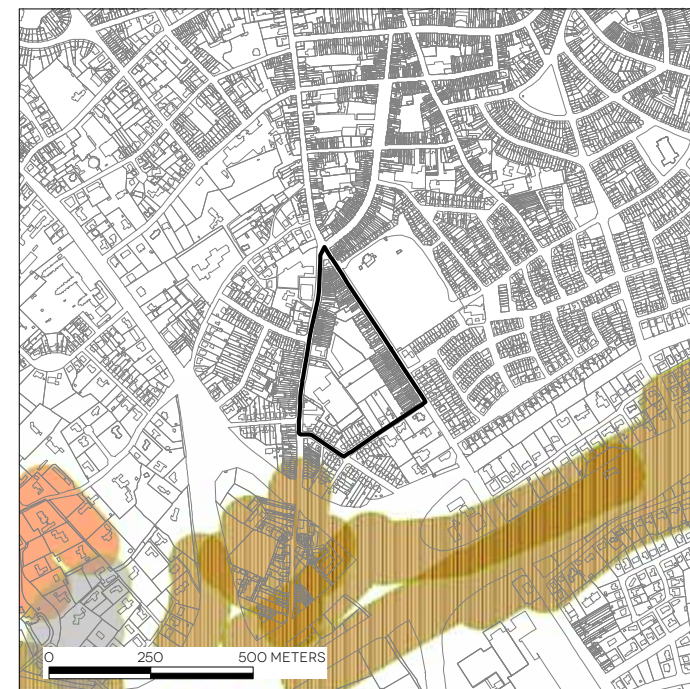
Toch blijft het aangewezen om verhardingen, zoveel als mogelijk, aan te leggen in waterdoorlatende materialen.

Bijkomend wordt het afvalwater door de riolering verzameld in een collector en afgevoerd naar het rioolwaterzuiveringsstation van Harelbeke.

**Watertoets:** het volledige plangebied is aangeduid als 'niet-overstromingsgevoelig'. Er is eveneens sprake van beperkte reliëfverschillen. Bijkomend moet bij toekomstige ontwikkeling van het plangebied voldaan worden aan de hemelwaterverordening die Stad Kortrijk oplegt. Er wordt in het RUP duidelijk ruimte voorzien voor de waterbuffer. De stedenbouwkundige

### GEBIEDSDEKKEND UITVOERINGSPLAN

BRON: VMM (VIA WMS), APRIL 2018



#### LEGENDE

	Prio 1 - uitvoer. 2015		Prio 6
	Prio 1 - uitvoer. 2017		Prio 7
	Prio 2 - uitvoer. 2021		Prio 8
	Prio 2 - uitvoer. 2021		Prio 9
	Prio 3		Prio 10
	Prio 4		Prio > 10
	Prio 5		niet geprioriteerd



## WATERLOPEN

BRON: VLAAMSE HYDROGRAFISCHE ATLAS, VMM/AGIV, MEI 2017






### LEGENDE

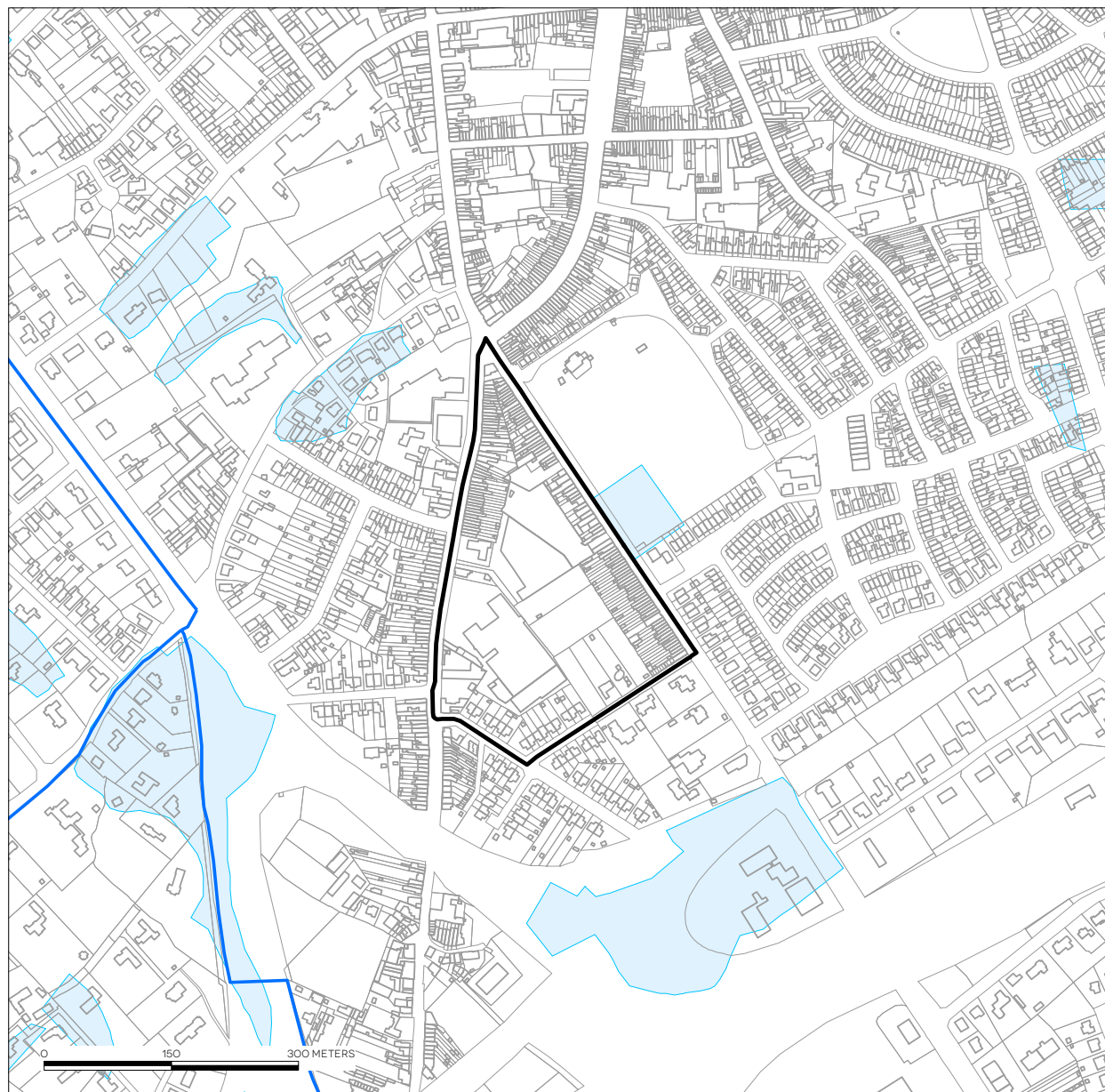
-  bevaarbare waterlopen
-  beek categorie 1
-  beek categorie 2
-  beek categorie 3
-  niet-gecatalogeerde beek

## OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN

BRON: VMM/AGIV, JULI 2017

### LEGENDE

-  niet overstromingsgevoelig
-  effectief overstromingsgevoelig
-  mogelijk overstromingsgevoelig



voorschriften voorzien dat alle ruimtelijke ingrepen in overeenstemming dienen te zijn met de principes van het integraal waterbeheer en mits voorgaande zaken gerespecteerd worden, is er geen nadelig effect op de waterhuishouding te verwachten.

*Leemten in de kennis*

- /

*Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP*

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

*Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- Aanleg van verhardingen, voor zover het de functionaliteit niet schaadt, bij voorkeur in waterdoorlatende materialen.

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

## 2.3.7. EFFECT OP DE ATMOSFEER EN KLIMATOLOGISCHE FACTOREN

*Referentiesituatie*

De luchtkwaliteit in de regio Kortrijk-Menen is volgens het VMM-geoloket van een goede kwaliteit op basis van de resultaten 2010-2012: een totale index van 4 à 5, een gemiddelde PM10-concentratie van 21-25 µg/m<sup>3</sup>, tussen de 16 en 20 overschrijdingen per jaar van de 50 µg/m<sup>3</sup> fijn stof en een gemiddelde NO<sup>2</sup>-concentratie van 16-30 µg/m<sup>3</sup>. Deze resultaten wijzen op een verdere verbetering t.o.v. de vorige jaren.

Het plangebied is omgeven door een verstedelijkte omgeving. De belangrijkste emissiebronnen naar de lucht in het plangebied omvatten de stookinstallaties van woningen en verkeer. Door de ligging van het plangebied in de kern van Kortrijk is er sprake van druk verkeer op de lokale wegen. Een relatief nabij gelegen bron van verkeersemissie is enerzijds de R8 (de ring rond Kortrijk) en de E17. Beide kennen een druk verkeer.

Er worden geen nieuwe productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende of grootschalige activiteiten toegelaten in het plangebied. De milieudienst van de stad Kortrijk meldt geen klachten rond lucht- of stofhinder met betrekking tot het plangebied.

De stad Kortrijk heeft een nulmeting van de CO<sup>2</sup>-emissie in het kader van het ondertekenen van de Covenant of Mayors. Door middel van een actieplan (gemeenschappelijk met de 13 gemeenten van de regio) wordt gestreefd naar een klimaatneutrale regio in 2050.

*Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten*

Er zijn geen specifieke problemen naar luchtkwaliteit bekend in het plangebied. De algemene maatregelen vanuit de diverse actieplannen naar lucht (fijn stof, NEC, groene mobiliteit, toepassing vlarem-normen, EPBC... resulteren op termijn in een verdere verbetering van de globale luchtkwaliteit in Vlaanderen. Binnen het plangebied kunnen geen nieuwe productiegerichte bedrijven zich vestigen. De kans op nieuwe emissiebronnen naar de lucht zijn dan minimaal. Stookinstallaties bij gebouwen dienen te voldoen aan de Vlarem II-normen voor emissies naar de lucht.

Binnen het RUP wordt de mogelijkheid om het bouwblok te herontwikkelen, behouden. Dit brengt mogelijk een beperkte verhoging van luchtmissies met zich mee, door een verhoging van het aantal woningen. Stookinstallaties vormen een belangrijke bron van emissies in deze context. De effecten op luchtkwaliteit blijven globaal gezien echter beperkt en zorgen niet voor een significante of bijkomende impact van de luchtkwaliteit.

Meer woningbouw, alsook gebouwen voor KMO's brengen ook verkeersgeneratie met zich mee, maar deze zal beperkt zijn (zie verder bij mobiliteit).

*Leemten in de kennis*

- /

*Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP*

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

*Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

### 2.3.8. EFFECT OP HET GELUID

#### *Referentiesituatie*

Uit de geluidskaarten blijkt dat potentiële emissiebronnen nagenoeg uitsluitend afkomstig zijn van het lokale verkeer. Specifiek in de Doorniksesteenweg is er sprake van vernoemingswaardige geluidsgeneratie. Echter is het op te merken dat dit geluid niet ver draagt in de omgeving.

Het wegverkeer vormt dus geen structurele hinder op gebied van geluid die de kwaliteitsdoelstellingen voor stedelijk gebied zou overschrijden. Dankzij de beperkte toegelaten snelheid in de bebouwde kom, blijft de hinder aanvaardbaar.

De milieudienst van de stad Kortrijk meldt geen specifieke klachten rond geluidsoverlast. In relatie tot het plangebied zijn er eveneens geen structurele problemen bekend op gebied van geluid of lawaai dat afkomstig is van de bedrijven in de omgeving.

#### *Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten*

In het RUP wordt, door de herbestemming van 'zone voor milieubelastende industrie (type II) naar 'zone voor KMO', alleen nieuwe bedrijvigheid toegestaan die verenigbaar is met de (woon) omgeving en de bestemmingen. Dit betekent kleinhandel en dus geen industriële of productiegerichte activiteiten. Voor ingedeelde inrichtingen gelden de Vlarem II-geluidsnormen, die garant staan voor de omgevingskwaliteit. Vanwege de nabije ligging van woningen en verkavelingen is het belangrijk om de ruimtelijke en leefkwaliteit te garanderen. In het RUP worden geen activiteiten toegelaten die de ruimtelijke draagkracht van de (woon)omgeving kunnen overschrijden.

#### *Leemten in de kennis*

- /

#### *Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP*

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

#### *Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- /

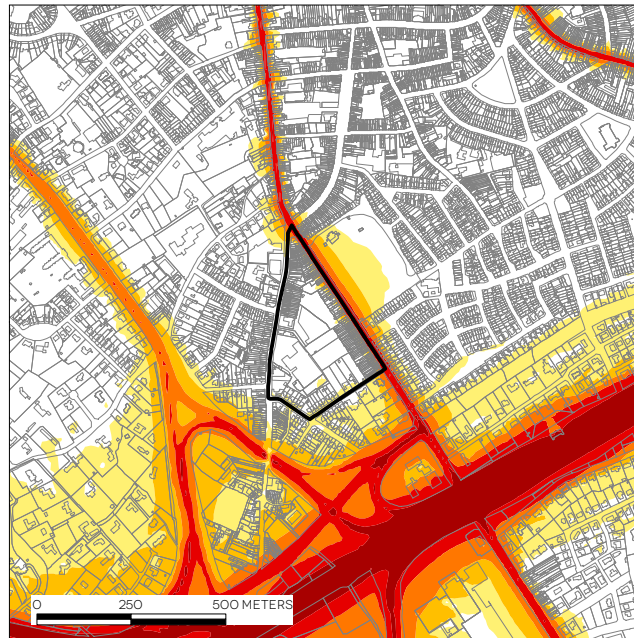
Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

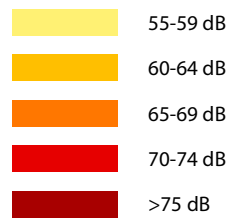


### GELUIDSBELASTINGSKAART-DAG

BRON: LNE, 2011

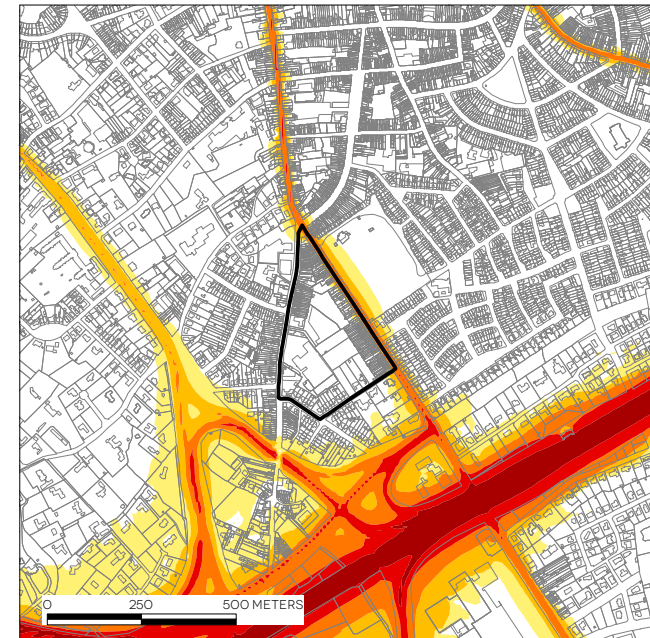


LEGENDE

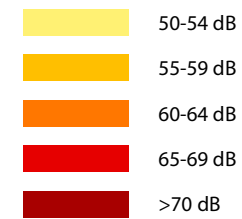


### GELUIDSBELASTINGSKAART-NACHT

BRON: LNE, 2011



LEGENDE



### 2.3.9. EFFECT OP HET LICHT

*Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten*

Er zijn geen belangrijke bronnen van lichthinder in de omgeving van het plangebied. De straatverlichting zorgt functioneel voor voldoende verlichting. Bij de aanbouw van de bouwprojecten en wijzigingen aan de bouwblokken zal er aangepaste verlichting geplaatst worden. Deze is erop gericht de functionaliteit te garanderen zonder overmatige lichthinder te genereren. De verlichting van actieve bedrijven dient eveneens aangepast te zijn in functie van de functionaliteit, om de veiligheid te garanderen, zonder overmatige lichthinder te genereren.

De openbare verlichting wordt 's nachts op bepaalde plaatsen gedoofd. Er zijn bij de milieudienst van de stad geen gekende problemen op gebied van lichthinder.

Door de beperkende aard van het RUP omtrent de vestiging van nieuwe bedrijvigheid, kan er geconcludeerd worden dat er geen bijkomende relevante lichtbronnen zullen worden geplaatst.

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

### 2.3.10. EFFECT OP DE STOFFELIJKE GOEDEREN, HET CULTUREEL ERFGOED EN HET LANDSCHAP

*Referentiesituatie*

Binnen het plangebied situeren zich zeven relicten en geen beschermde monumenten die opgenomen zijn in de inventaris bouwkundig erfgoed.

Relicten:

- Arbeiderswoningen en herberg Snouckreke (Doorniksesteenweg 108-188)
- Stadwoning van 1934 (Doorniksesteenweg 88)
- Stadwoning (Doorniksesteenweg 86)
- Stadwoning (Doorniksesteenweg 48)
- Herberg In het Oud Kanin (Doorniksesteenweg 2)
- Arbeidershuis (Walle 93)
- Tapijtweverij BIC (Walle 113)

Er zijn geen beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten, noch cultuurhistorische landschappen.

In de omgeving van het plangebied, binnenin het verstedelijkt gebied van Kortrijk, zijn er nog diverse aantal relicten en een aantal beschermde monumenten aanwezig.

Binnen het plangebied is er één site opgenomen op de CAI, nl. de locatie van een voormalige molen gelegen aan de Condédreef. Grenzend aan het plangebied zijn bij vroegere opgravingen sporen van een Romeins legerkamp en de mogelijke Heirweg Kortrijk-Doornik aan het licht gekomen. Deze vondsten bevestigen het ontstaan van de stad Kortrijk als een Romeinse vestiging in de eerste eeuw. Het plangebied is op heden echter grotendeels geürbaniseerd waardoor een deel van het bodemarchief is verdwenen.

De stad werkt in samenwerking met de intergemeentelijke onroerenderfgoeddienst IOED, een strategische waardering van het geïnventariseerde bouwkundig erfgoed uit, op gemeentelijk niveau.

*Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten*

De stedenbouwkundige voorschriften worden aangepast in functie van een (her)ontwikkeling van de ruimte waarbij er gestreefd wordt naar een coherente verweving van diverse stedelijke functies. Dit is belangrijk om de ruimtelijke kwaliteit te vrijwaren. Hierbij wordt een harmonische verweving van functies beoogd.

Een aantal van de arbeiderswoningen die aangeduid zijn als relict in de inventaris bouwkundig erfgoed lopen het risico om gesloopt te worden om ruimte te maken om de doorsteek te realiseren. Het is nog niet bepaald welke woningen gesloopt zullen worden. Dit is namelijk afhankelijk van het scenario dat gehanteerd zal worden.

Het aspect archeologisch erfgoed valt onder het “decreet bescherming van het archeologisch erfgoed” (nu geïntegreerd in het onroerend erfgoeddecreet). Voorafgaandelijk aan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zal de opmaak van een archeologienota vereist zijn bij een bodemingreep > 5.000 m<sup>2</sup>. Als de aanvrager publiekrechtelijk is, zal een archeologienota vereist zijn vanaf een bodemingreep > 1.000 m<sup>2</sup> op een perceel > 3.000 m<sup>2</sup>. Zo kan de kans op mogelijke vondsten ingeschat worden. Hierna kan een archeologisch vervolgonderzoek volgen indien er voldoende aanwijzingen zijn van een vermoedelijk bodemarchief. De resultaten van het onderzoek worden gerapporteerd aan het Agentschap Onroerend Erfgoed. Op basis van het CAI kan er niet worden uitgesloten dat dit gebied nog interessante vondsten kan opleveren.

*Leemten in de kennis*

- /

*Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP*

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

*Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

### BOUWKUNDIG ERFGOED

BRON: INVENTARIS ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), APRIL 2017

#### LEGENDE

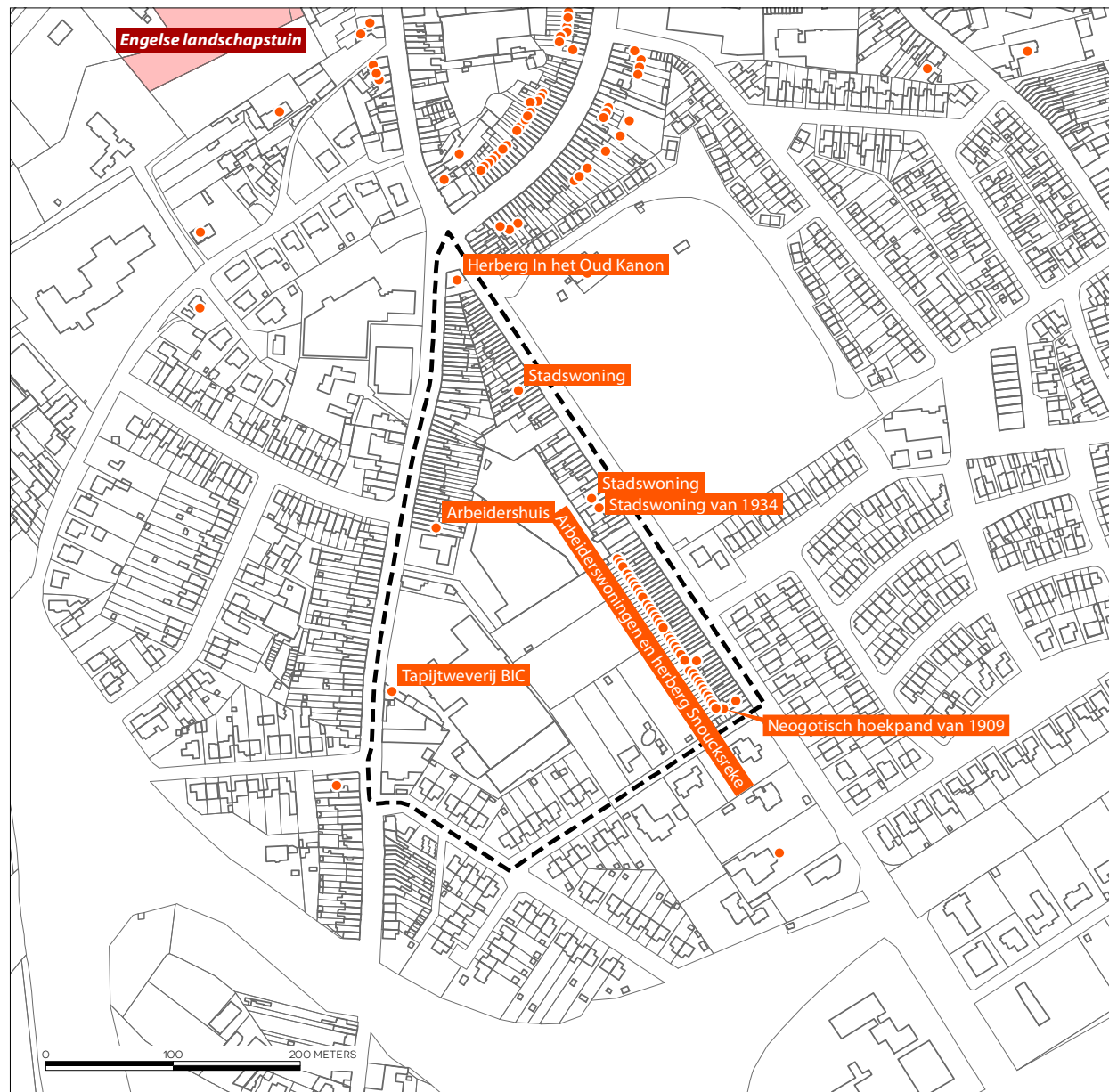
- vastgestelde relicten
- vastgestelde gehelen

### BESCHERMD ONROEREND ERFGOED

BRON: AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), APRIL 2017

#### LEGENDE

- monument
- stads- en dorpsgezichten
- cultuurhistorische landschappen





### 2.3.11. EFFECT OP DE MOBILITEIT

#### *Referentiesituatie*

Stad Kortrijk beschikt sinds 16 juni 2011 over een goedgekeurd mobiliteitsplan. Dit plan werd verbreed en verdiept in 2014 door middel van een verkeerscirculatieplan en een tonnenmaatbepanking en in november 2017 door middel van snelheidsbepankingen.

De meeste woningen beschikken over een rechtstreekse ontsluiting met het publiek domein. De bedrijvigheid van Walle 109 en 113 sluit volledig aan op Walle, de bedrijvigheid van de Doorniksesteenweg 100A-102 sluit volledig aan op de steenweg. In het mobiliteitsplan wordt de Doorniksewijk/Doorniksesteenweg geselecteerd als een secundaire weg type III. De Doorniksesteenweg is een weg die een belangrijke rol speelt in het ontsluiten van gebieden naar de primaire wegen en de hoofdwegen (= verzamel functie op bovenlokaal niveau). Tevens is de weg op lokaal niveau van belang voor de bereikbaarheid van de diverse activiteiten langsheen deze weg. De provincie West-Vlaanderen selecteerde de Doorniksewijk/Doorniksesteenweg als deel van het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF). Walle wordt aangeduid als een lokale ontsluitingweg IIb.

Het verkeer van de personenwagens van het bouwblok Walle wikkelt zich af op twee manieren:

- Via de Doorniksesteenweg naar het centrum of naar de oprit tot het Ei van Kortrijk
- Via Walle tot in de Condédreef die tevens tot het Ei van Kortrijk leidt. De inrichting van de Condédreef tussen Walle en de N323 is echter niet voorzien op grote verkeersstromen

In de Doorniksesteenweg bevinden zich, ter hoogte van het plangebied, 2 bushaltes, met name 'Kortrijk Kanon' en Kortrijk Nieuwpoortstraat'. Samen bedienen deze vijf buslijnen:

- Lijn 1: station-Kinopolis Xpo-AZ Groeninge
- Lijn 12: station-AZ Groeninge-Xpo-Rollegem
- Lijn 13: station-Hoog Kortrijk
- Lijn 15; station-Xpo-Kooigem-Spiere
- Lijn 16: station-Rollegem-Moeskroen

#### Fietsrouteplan kortrijk

Het fietsrouteplan (juli 2004) is een inventarisatie van alle fietsinfrastructuur die nodig is om de veiligheid en het comfort van de fietser op het grondgebied Kortrijk te optimaliseren. De krijtlijnen inzake de uitbouw van fietsroutes in de stad in de komende jaren, met een aantal projecten op korte en lange termijn, worden vastgelegd. Het laatst goedgekeurd fietsrouteplan is de versie zoals opgenomen in het mobiliteitsplan Kortrijk. Voor de omgeving Walle werden toen volgende assen geselecteerd:

- Condédreef (N323): verbindt Walle met Pottelberg-Aalbeeksesteenweg (N43-zuid).
- Doornikserijksweg - 't Hoge - Doorniksesteenweg - Doorniksewijk (N50-zuid): verbinding vanuit Spiere-Helkijn, langs Kooigem, voorbij Bellegem en door Hoog Kortrijk tot in het stadscentrum R36 (aan Doorniksepoort).
- J. De Coenewandeling - Wolvendreef - Condédreef - Hof te Walle/Wallemolenstraat: verbinding van Bruyningepad naar Condédreef N323 en Doorniksesteenweg N50-zuid.

Momenteel wordt het fietsrouteplan van Kortrijk volledig herzien met selectie van volgende assen:

- fietssnelweg: Guldenspoorpad
- bovenlokale functionele fietsroutes: Doorniksewijk, Bloemistenstraat/Sint-Sebastiaanslaan/Wolvenpad/Wolvenstraat/Wolvendreef, N43
- Stedelijke fietsroutes primair: onderdoorgang station/Bloemistenstraat/fietsdoorsteek site AZ Groeninge
- Stedelijke fietsroutes secundair: Hoog-Mosscher/Burgemeester Pyckestraat/Toekomststraat/Filip vanden Elzaslaan
- Stedelijke fietsroutes tertiair: doorsteek park de Blauwe

Poort, verbinding doorheen Walle (tussen Condédreef en de Doorniksesteenweg) via park de Blauwe Poort naar Elfde-novemberlaan en Dokter Peelstraat tot op oudenaardsesteenweg.

Intussen werd het netwerk van fietsnelwegen zoals opgesteld voor de provincie West-Vlaanderen vernieuwt. In deze update werden volgende bijkomende assen geselecteerd:

- Bloemistenstraat
- Sint-Sebastiaanslaan
- Wolvenpad
- Wolvendreef
- Bruyningepad
- Munkendoornstraat, ...

Voor voetgangers kan er een aanzienlijke wandeling zich voordoen, afhankelijk van de bestemming. Doordat het bouwblok niet doorwaadbaar is, moet men de omtrek ervan volgen. Dit brengt een aanzienlijke verhoging van de reisafstand met zich mee.

Er zijn 2 buurtwegen in het plangebied aanwezig:

- Chemin nr. 2
- Sentier nr. 66

Beide werden opgenomen in het bestaande wegennet als respectievelijk Walle (Chemin nr. 2) en Hof te Walle (Sentier nr. 66 ).

Het station van Kortrijk ligt op ca. 1 km van het plangebied. Vanuit het station van Kortrijk vertrekken verschillende treinen naar Belgische steden en naar Noord-Frankrijk:

- Poperinge - Kortrijk - Gent - Antwerpen-Centraal: 1/u
- Brussels Airport-Zaventem - Kortrijk - Brugge - Oostende: 1/u
- Kortrijk - Izegem - Roeselare - Brugge: 1/u
- Kortrijk - Moeskroen - Tourcoing - Roubaix- Lille Flandres: 1/u

Er wordt momenteel voornamelijk geparkeerd in de straat waar men woont, indien men niet beschikt over parking op eigen terrein. Er is geen grootschalige gecentraliseerde parkeer gelegenheid voor de bewoners.

### *Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten*

Het plangebied omvat een aantal potenties om de verkeersleefbaarheid en de verkeersdoorstroming, specifiek voor actieve weggebruikers te verbeteren.

De visie van het RUP omvat de implementatie van een doorsteek doorheen het bouwblok om een logische aansluiting op het huidig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te realiseren. Er wordt uitvoerig ingezet op het zachte verkeer door trage verbindingen en doorsteken te voorzien met de belangrijke bestaande hoofdfietsas 'Doorniksewijk - Doorniksesteenweg'. Zo zou er een aansluiting met de reeds bestaande doorsteek door het park "Blauwe Poort" kunnen worden verwezelijkt. Dit biedt een onmiddellijke meerwaarde doordat het park reeds verbonden is met andere fietsverbindingen. Zo kan men comfortabel verder fietsen tot aan de Oudenaardsesteenweg. Tevens zou men, als actieve weggebruiker, kunnen aansluiten met de doorsteek doorheen de Nieuwpoortstraat, met een uitloper in de Elfde Novemberlaan via het Halenplein. Momenteel is de precieze locatie van de doorsteek wel nog niet bepaald, er is nog keuze uit 3 mogelijke scenario's. Elk scenario omvat specifieke voor- en nadelen. Echter kan men stellen dat op vlak van mobiliteit elk scenario een significante verbetering tegenover de huidige situatie betekent.




Naast de onmiddellijke voordelen die bekomen worden inzake verkeersveiligheid, ontduubeling van verkeersstromen en efficiëntiewinsten, is het belangrijk om het inherente zelfversterkende vermogen van een netwerk te overwegen. Door een verhoging van het aantal verbindingen, aansluitingen en doorsteken kan dit potentiële opportuniteiten in de toekomst bieden bij ontwikkelingen die nu nog niet overwogen worden. Concreet kan men stellen dat hoe groter het fietsnetwerk wordt, hoe makkelijker het is om het verder uit te bouwen, doordat er steeds nieuwe aansluitingsmogelijkheden ontstaan.

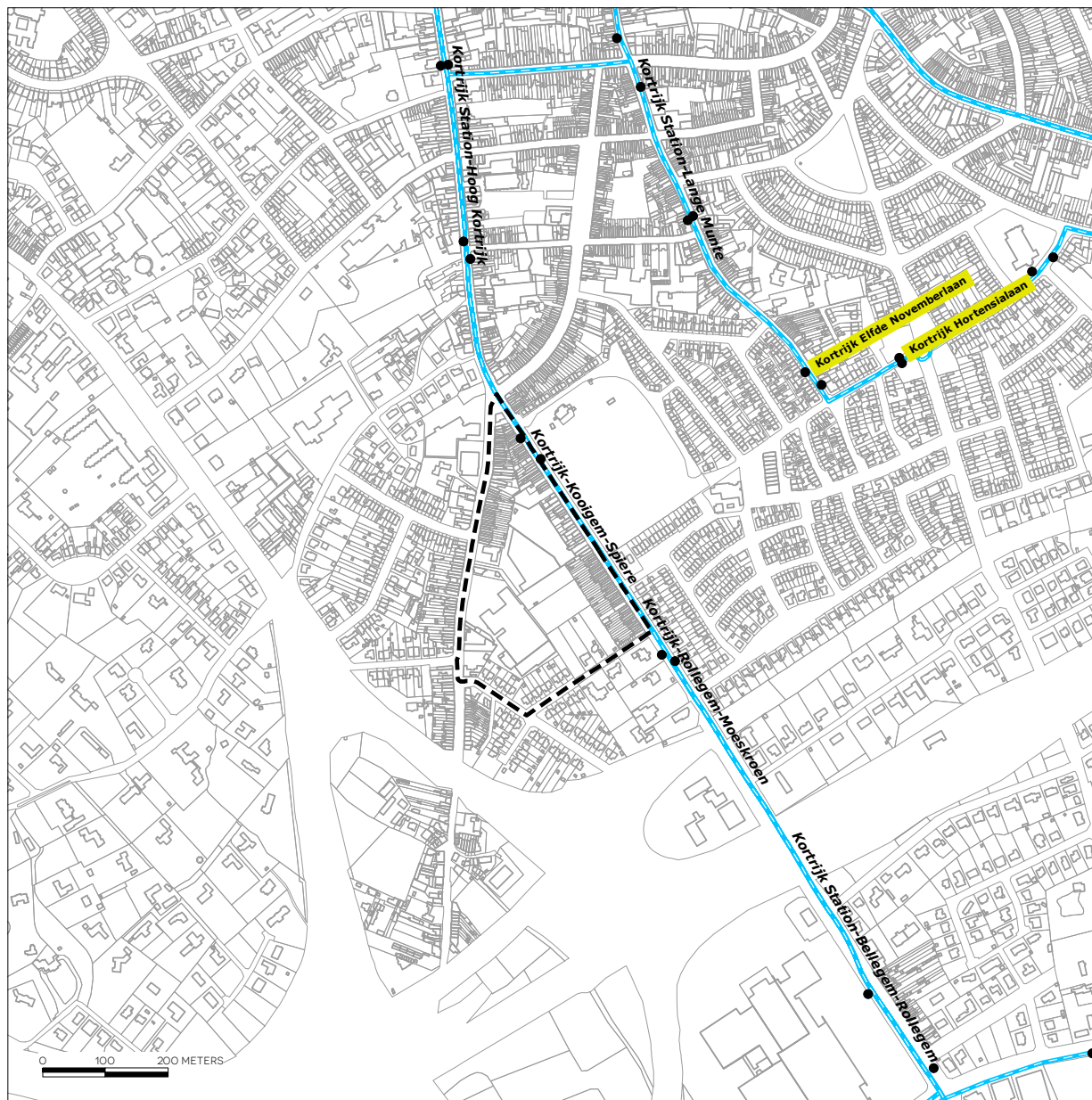
**OPENBAAR VERVOER**

BRON: DE LUN/AGIV, OKTOBER 2017



LEGENDE

-  buslijnen
-  haltes
-  belbushaltes



Binnen het RUP wordt ook de (her)ontwikkeling van het bouwblok voorzien. Dit zal leiden tot de aanbouw van diverse nieuwe bedrijfswoningen en KMO-gebouwen. Deze gebouwen brengen verkeersbewegingen met zich mee. Het is mogelijk een initiële afweging te maken inzake de impact van de geplande bouwprojecten door de vloeroppervlakten onder de loep te nemen.

Het nieuwe bedrijfsvolume met bedrijfswonen op de twee braakliggende percelen, alsook de bestaande fabriekspanden die deels worden behouden/heringericht, omvatten volgende cijfers:

activiteit	vloeroppervlakte	# parkeerplaatsen
bedrijvigheid	7.300 m <sup>2</sup>	73
ateliers	1.180 m <sup>2</sup>	12
kantoren	1.180 m <sup>2</sup>	24
bedrijfswonen	1.850 m <sup>2</sup> = 17 wooneenheden	22
parkeergebouw	4.150 m <sup>2</sup>	138

Uit de berekeningen blijkt dat er nood zal zijn aan 131 (73+12+24+22) parkeerplaatsen. Het parkeergebouw voorziet 138 parkeerplaatsen. Er kan geacht worden dat er geen parkeerhinder zal ontstaan door te bovenvermelde bouwprojecten.

Voor de herinrichting van de Doorniksesteenweg 100A-102 en Walle 109 werden volgende cijfers berekent:

activiteit	vloeroppervlakte	# parkeerplaatsen
bedrijvigheid	5.695 m <sup>2</sup>	57
kantoren	1.940 m <sup>2</sup>	38
parkeren	2.910 m <sup>2</sup>	97

Hieruit blijkt dat er nood zal zijn aan 95 parkeerplaatsen. Een vloeroppervlakte van 2.910 m<sup>2</sup> kan plaatsbieden voor 97 parkeerplaatsen. Hierbij zijn meerdere opties mogelijk. Er is geen

wildparkeren of verkeersdrukafwenteling te verwachten van de bouwprojecten.

Het valt op dat de voorziene hoeveelheid weinig bijkomende capaciteit omvat tegenover de geschatte nodige parkeerplaatsen. Echter wordt bij de berekening van het vereist aantal al een marge ingebouwd. Verder kan er geacht worden dat de verkeersbewegingen van bezoekers/klanten/leveranciers/... gespreid zullen zijn in de tijd en als gevolg is er niet noodzakelijk sprake van een relevante verhoging van de verkeersdruk, op het lokale verkeersnetwerk, tegenover de huidige situatie.

Er zijn ambities om een hoogwaardige openbare vervoerslijn (HOV-lijn) uit te bouwen tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. De Maatschappelijke-Kosten-Baten-Analyse (MKBA) heeft reeds uitgewezen dat het tracé van de Doorniksewijk de voorkeur geniet voor de realisatie van de HOV-lijn, maar er werd in dit dossier nog geen beslissing genomen.

Het RUP heeft, algemeen gesteld, een positieve invloed op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid dankzij de voorstellen om de verkeersbewegingen voor actieve weggebruikers te bevorderen. Het RUP zal waarschijnlijk geen aanzienlijke verhoging in de hoeveelheid verplaatsingen met personenwagens veroorzaken tegenover de huidige situatie. Er zal wel een verhoging in het aantal verplaatsingen voor actieve weggebruikers waar te nemen zijn. Dit resulteert in een toename van het aantal vervoersbewegingen, maar niet in een relevante overbelasting voor het wegennet, vanwege de beperkte toename in verplaatsingen, de spreiding in de tijd en het aangewende vervoersmodi.

Het is belangrijk binnen het RUP geen activiteiten toe te laten die de ruimtelijke draagkracht van de (woon)omgeving overschrijden.  
*Leemten in de kennis:*

- /



*Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP*

- Afhankelijk van de hoeveelheid wooneenheden dat zal worden gerealiseerd, is het mogelijk dat een verdere analyse inzake de mobiliteitsimpact nodig is.

*Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

### 2.3.12. Overzicht van de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten

Globaal overzicht aanzienlijk effect

ja/nee

Effect op

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

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

Er zijn geen cumulatieve effecten te verwachten met andere ontwikkelingen in de omgeving.

### 2.4. DE KENMERKEN VAN PLANNEN EN PROGRAMMA'S

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

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

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

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

Het gemeentelijk RUP is niet gemeentegrensoverschrijdend.

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

Niet relevant voor dit RUP.

*Milieuproblemen die relevant zijn voor het plan*

Zie punt 2.3. bij de beoordeling van de milieueffecten.

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

Niet relevant binnen dit RUP.

### 3. CONCLUSIE

Voor het voorliggende RUP worden, rekening houdend met de beperkte effecten van de mogelijke ingrepen ten opzichte van de huidige toestand (referentiesituatie), de milderende maatregelen die in het plan geïntegreerd worden en de passende flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken, vermoedelijk geen aanzienlijke milieueffecten verwacht.

#### **RVR-toets**

De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten. Een online veiligheidsrapport (VR)-toets (ref. RVR-AV-0228) werd uitgevoerd op 05/04/2018 met als conclusie: *“Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan de dienst Veiligheidsrapportering en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt. Een ruimtelijk veiligheidsrapport is dan ook niet nodig.”*

Hieruit blijkt dat het (voor)ontwerp van het RUP niet aan de dienst Veiligheidsrapportering moet worden voorgesteld om te laten bepalen of er al dan niet een RVR moet worden opgesteld.

#### **Watertoets**

Het volledige plangebied is aangeduid als ‘niet-overstromingsgevoelig’. Er is eveneens sprake van beperkte reliëfverschillen. Bijkomend moet bij toekomstige ontwikkeling van het plangebied voldaan worden aan de hemelwaterverordening die Stad Kortrijk oplegt. Er wordt in het RUP duidelijk ruimte voorzien voor de waterbuffer. De stedenbouwkundige voorschriften voorzien dat alle ruimtelijke ingrepen in overeenstemming dienen te zijn met de principes van het integraal waterbeheer en mits voorgaande zaken gerespecteerd worden, is er geen nadelig effect op de waterhuishouding te verwachten. Er zijn 2 buurtwegen in het plangebied aanwezig:

#### **Buurtwegentoets**

De buurtwegen genaamd Chemin nr. 2 en Sentier nr. 66. lopen doorheen het plangebied. Beide werden opgenomen in het bestaande wegennet als respectievelijk Walle (Chemin nr. 2) en Hof te Walle (Sentier nr. 66).





