

STAD KORTRIJK
RUP WALLE



november 2022, **definitieve vaststelling**

COLOFON

Dit document is een publicatie van:

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

Ontwerpers/Ruimtelijk Planners:

Elyne Dewulf

In samenwerking met:

Lieven Van Horebeek - ruimtelijk planner, stad Kortrijk
Robert Schneider - stedenbouwkundig ontwerper, stad Kortrijk
Marina de Vet - mobiliteitsdeskundige, stad Kortrijk

Opdrachtgever:

Stad Kortrijk

Burgemeester:

Ruth Vandenberghe

Voorzitter van de Gemeenteraad:

Helga Kints

Algemeen directeur:

Carlo Daelman

FORMELE PROCEDURE

- Periode van eerste raadpleging (60 dagen): vanaf 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)
- Plenaire vergadering voorontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: dinsdag 28 september 2021
- Voorlopige vaststelling van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door de gemeenteraad: 14 maart 2022
- Openbaar onderzoek van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: van 25 maart 2022 tot en met 24 mei 2022
- Advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO): 14 juni 2022
- Definitieve vaststelling van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door de gemeenteraad: 14 november 2022

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

- toelichtingsnota
- effectenbeoordeling
- register plancompensaties
- stedenbouwkundige voorschriften
- verordenend grafisch plan
- onteigeningsplan
- procesnota

RUP ID : 34022_214_00018_00001

TOELICHTINGSNOTA

INHOUDSOPGAVE

1.	SITUERING.....	5
1.1.	ONDERWERP VAN HET RUP	5
1.2.	LIGGING VAN HET PLANGEBIED	5
1.3.	BEGREINZING VAN HET PLANGEBIED	6
2.	FEITELIJKE TOESTAND.	8
2.1.	RUIMTELIJKE INFORMATIE	8
2.2.	HISTORISCHE TOESTAND	16
3.	JURIDISCHE TOESTAND.	18
3.1.	OVERZICHT	18
3.2.	GEWESTPLAN	20
3.3.	BESTAANDE BPA'S EN RUP'S	21
3.4.	GOEDGEKEURDE, NIET VERVALLEN VERKAVELINGEN	22
3.5.	BODEMONDERZOEKEN	23
3.6.	RELATIE M.B.T. HET HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED	24
3.7.	ONROEREND ERFGOED	25
3.8.	BUURTWEGEN	28
4.	PLANNINGSCONTEXT.....	29
4.1.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	29
4.2.	AFBAKENING STEDELIJK GEBIED	29
4.3.	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN	30
4.4.	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	30
4.5.	MOBILITEITSPAN KORTRIJK	32
4.6.	FIETSRUTEPLAN KORTRIJK	32
4.7.	GEWESTELIJK RUP K-R8	32
4.8.	KORTRIJK 2025	33
4.9.	RUIMTEMONITOR WONEN EN DE RUIMTEMONITOR ONDERNEMEN IN ZUID-WEST-VLAANDEREN	33
4.10.	BEELDKWALITEITSPAN STAD KORTRIJK	34
4.11.	MARKTVERKENNING KANTOREN	35
4.12.	PROJECT KLIMAATWIJKEN	36
5.	PLANNINGSOPTIES.	37
5.1.	MASTERPLAN	37
5.2.	AMBITIES VAN HET MASTERPLAN	38
5.3.	VOORONTWERP SITE WALLE 113	39
5.4.	WORKSHOP BOUWBLOK WALLE	39
5.5.	EVALUATIE MASTERPLAN EN VERDER ONDERZOEK	48
5.6.	ALTERNATIEVENONDERZOEK	53
5.7.	BELANGRIJKE PRINCIPES VOOR HET VERVOLGPAN VAN HET RUP	61



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 paarse zone voor milieubelastende industrie type II, omringd door een schil van wonen (bestemmingsplan gewestplan).

Via dit RUP worden volgende elementen behandeld:

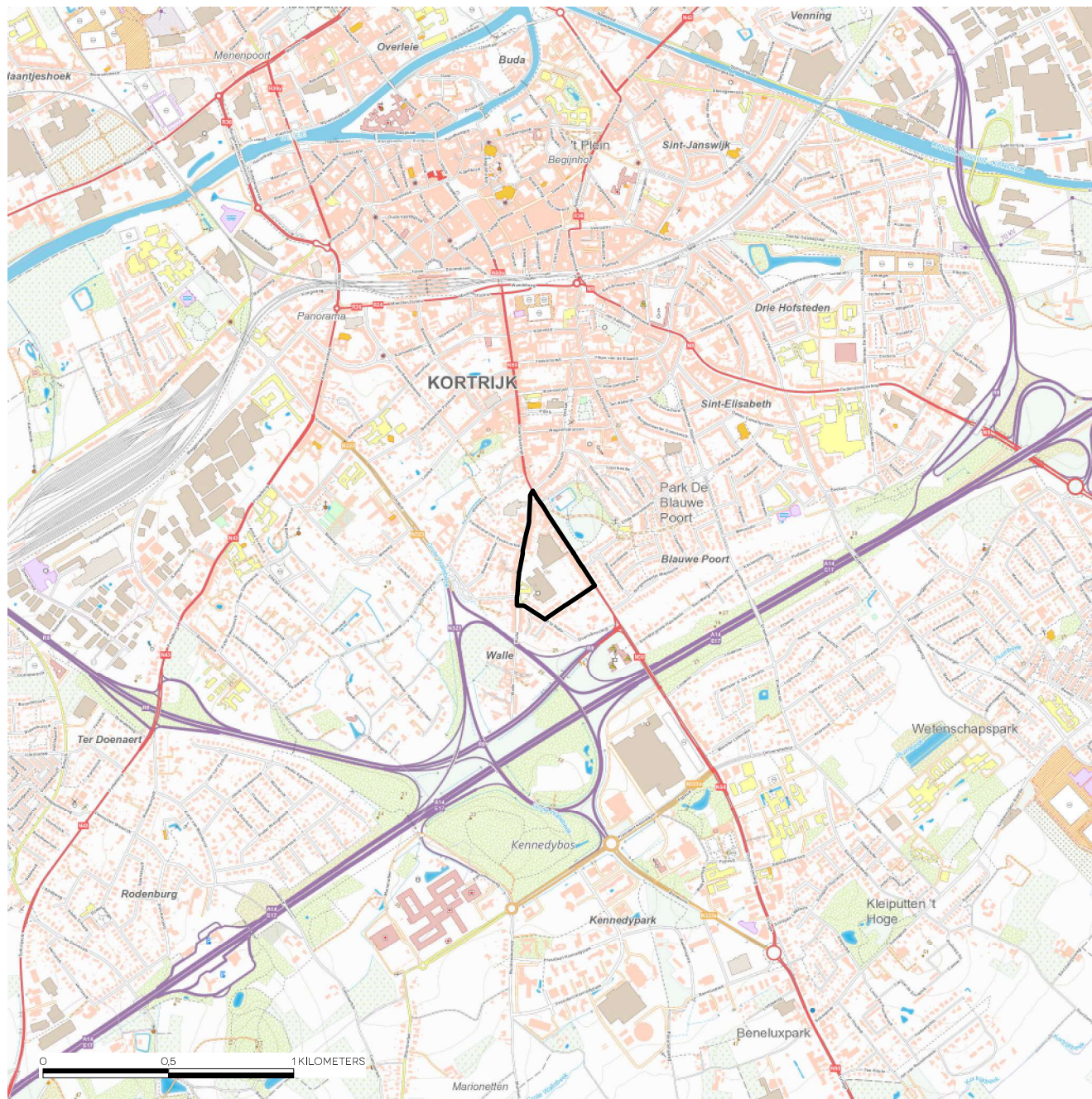
- De herbestemming van de “paarse sproet” naar KMO-zone.
- De functieverbreiding van de bestaande bedrijfssite.
- De ruimtelijke herontwikkeling van de bedrijfssite.
- De ruimtelijke integratie van bovenstaande ontwikkelingen in het omliggend bouwblok op lokaal en bovenlokaal niveau, respectievelijk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

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.

TOPOGRAFISCHE KAART

BRON: CARTOWEB.BE MET TOELATING VAN HET NGI VAN 11/12/2015 - WWW.NGI.BE, JULI 2021



1.3. BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied is begrensd door:

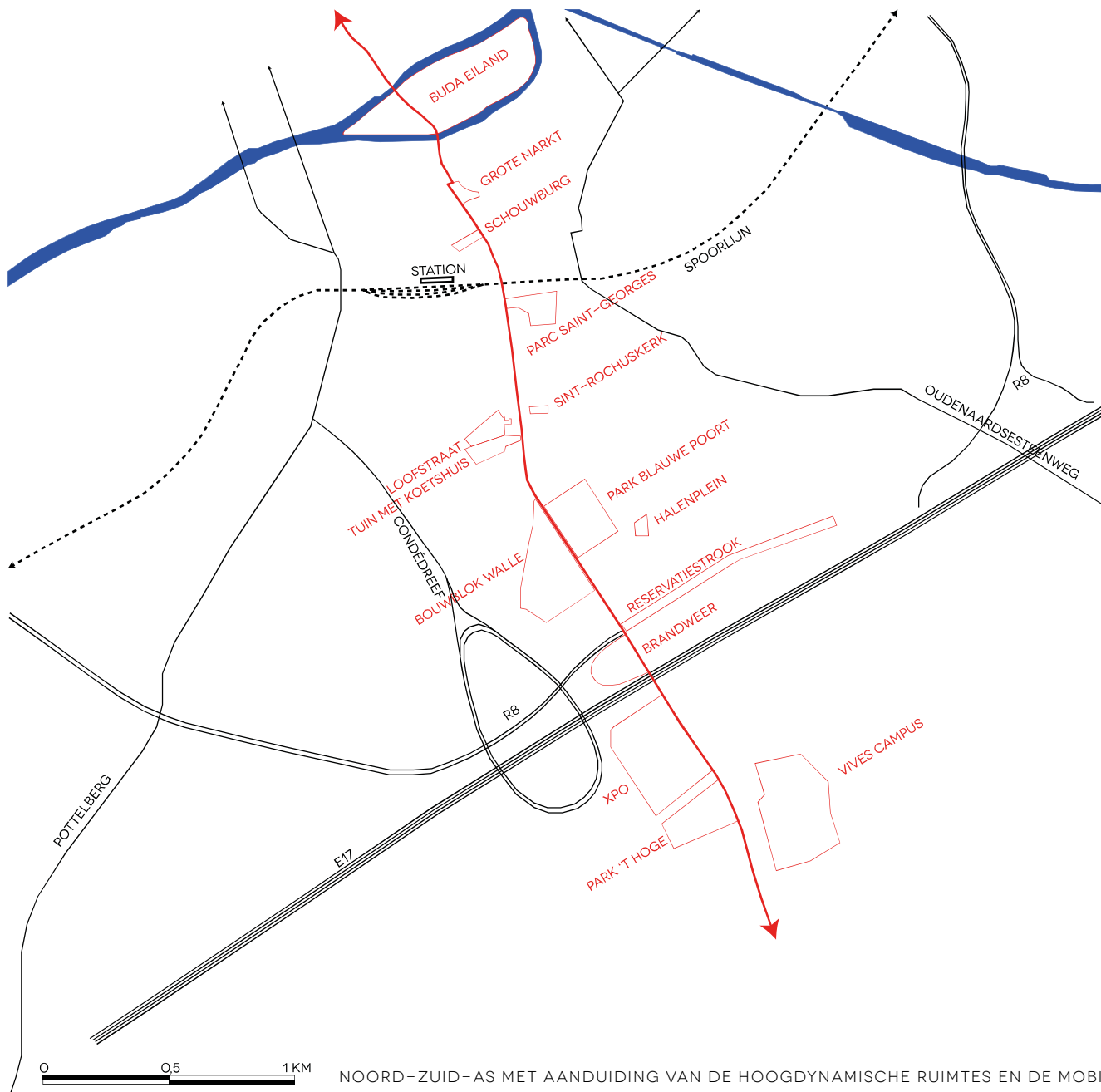
- De Doorniksesteenweg (oosten)
- Wallemolenstraat, Hof te Walle (zuiden)
- Walle (westen)

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 wegnennet 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 toelieferingen 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 betreedt 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 Wallemolenstraat 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 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. Het betreffen heel smalle rijwoningen met een perceelsbreedte van ca. 3,60 m die gebouwd werden in 1909. De netto bewoonbare oppervlakte is beperkt. De bouwnormen voor gezinswoningen zijn in de loop der tijd ook grondig geëvolueerd (vb. inzake isolatie, akoestisch comfort, ...) Er is vaak ook geen ruimte om een fietsenberging te integreren in de woning terwijl de fiets het ideaal vervoersmiddel is in de stad.

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

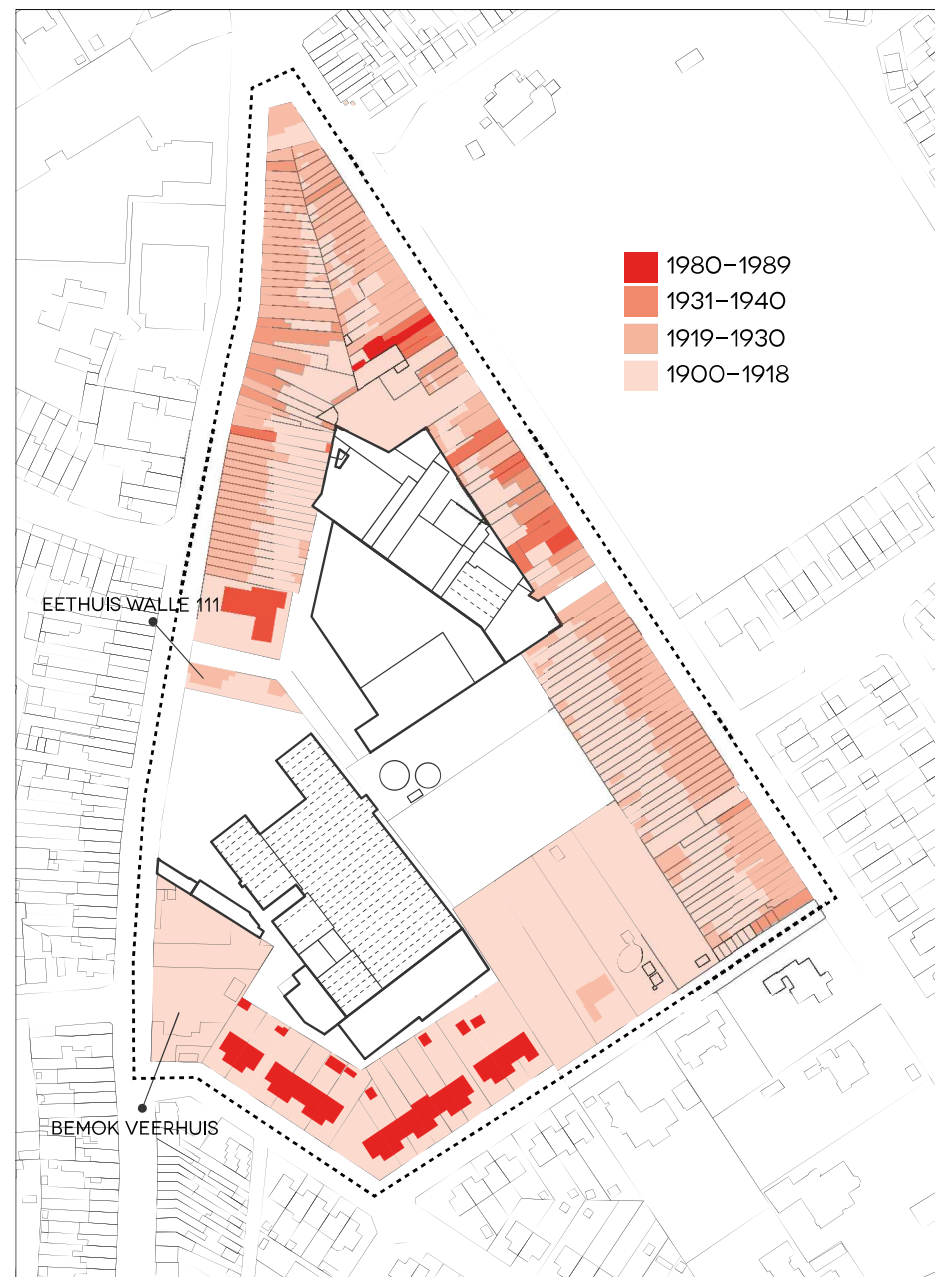
In het plangebied bevinden zich drie vrijstaande woningen: één in Walle naast de inritten van Walle 109 en Walle 113, en twee in de Wallemolenstraat. Deze laatste twee hebben een bijzonder diepe achtertuin met ecologische waarde. Naast beide vrijstaande woningen situeert zich een vrijstaand perceel waarop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

- 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 werd in de lente van 2018 een buurttuin gerealiseerd op het perceel gelegen tussen Walle 171 en Walle 179. Deze tuin is 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
- TWEEDE 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

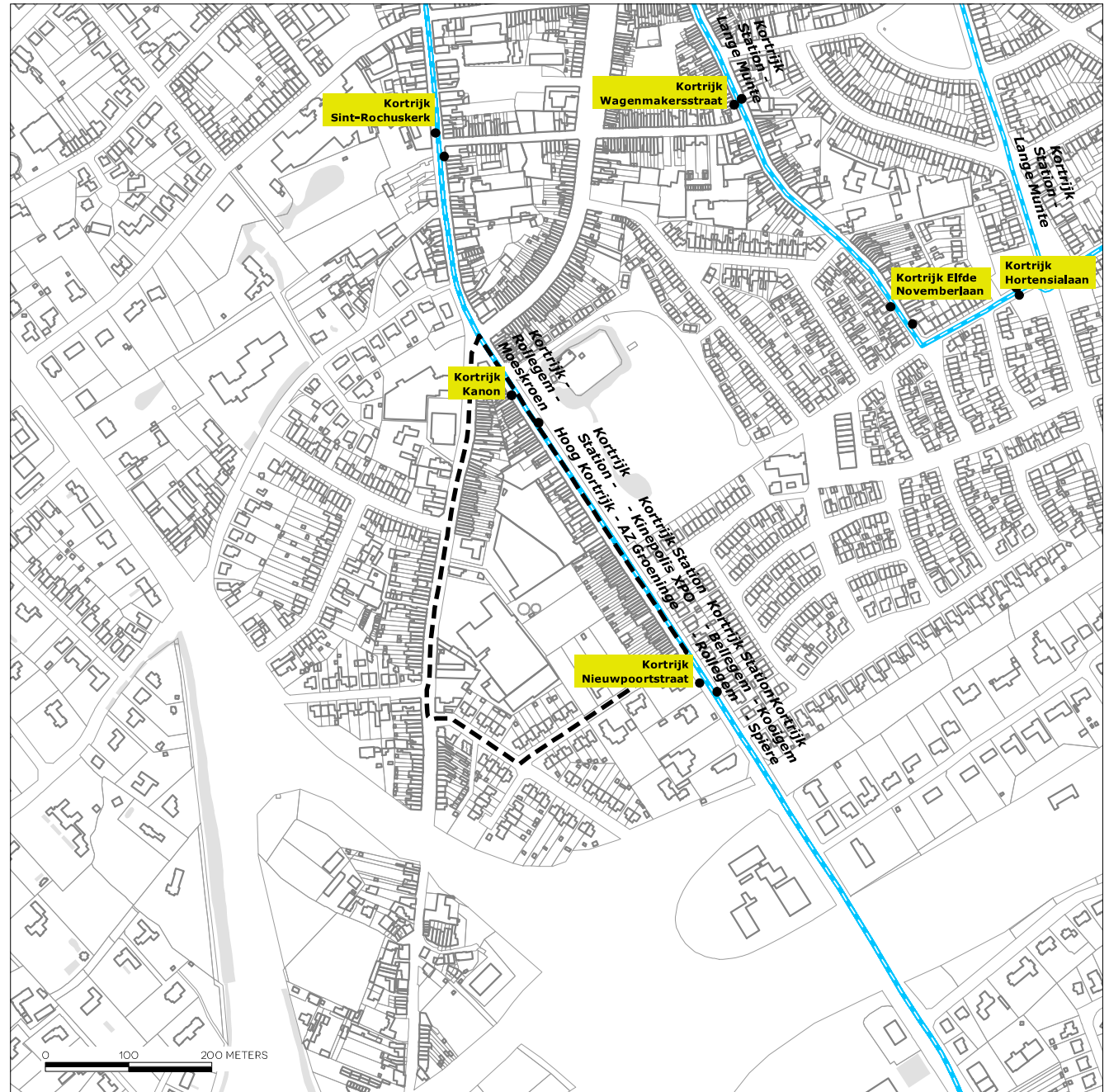
De stad Kortrijk heeft de ambitie om een hoogwaardige openbare vervoerslijn (HOV-lijn) uit te bouwen tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. Het onderzoek van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn omtrent deze HOV-lijn is intussen afgerond. De Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse (MKBA) heeft 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

IRON: DE LIJN/INFORMATIE VLAANDEREN, JUNI 2020

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 lokale gewestweg type lokale I die een belangrijke rol speelt in het ontsluiten van gebieden naar de primaire wegen en de hoofdwegen (= verzamelfunctie 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:

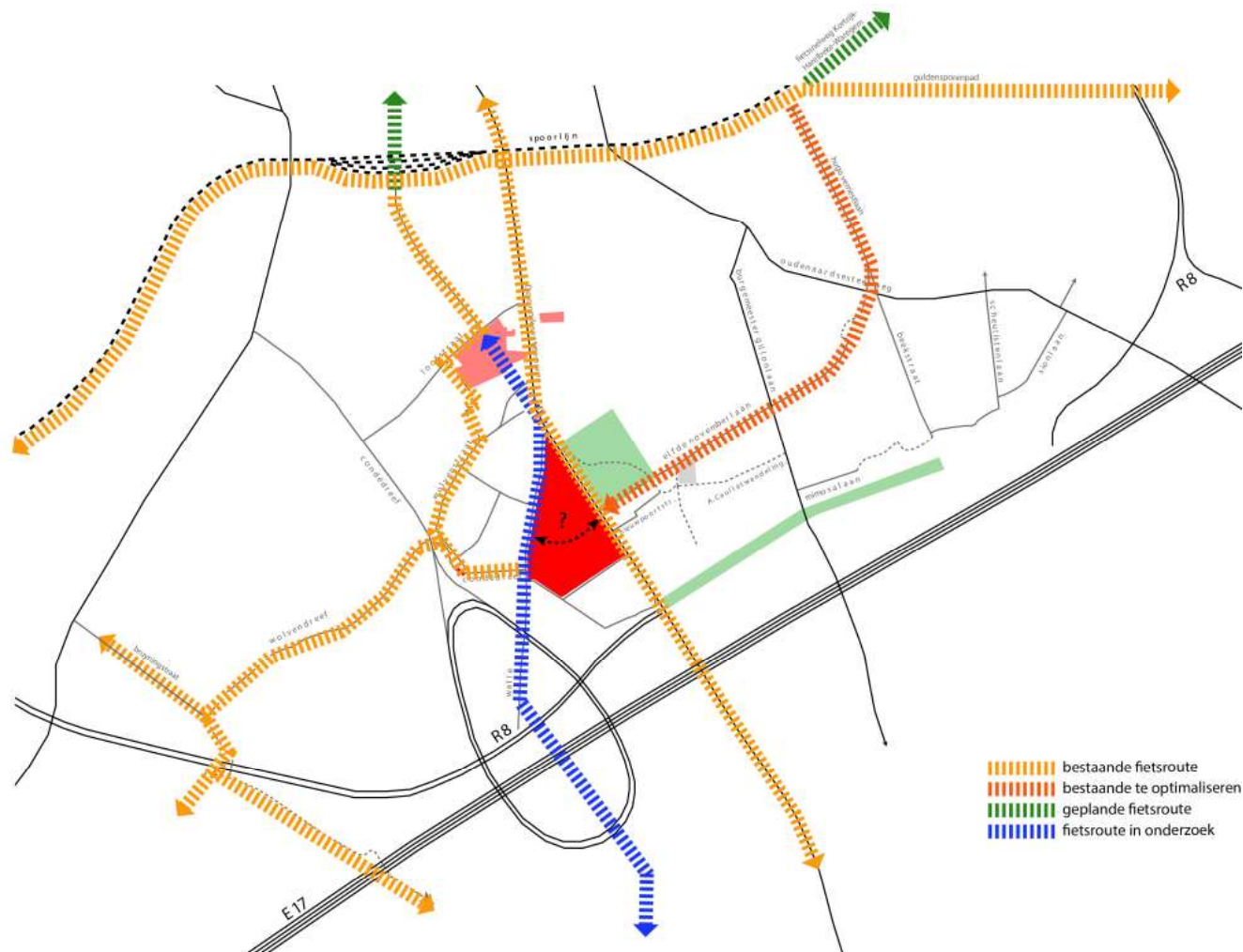
1. Door de Doorniksesteenweg af te rijden, of
2. Door het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de Doorniksewijk te gebruiken. Het plangebied is vanaf het station bereikbaar via de Bloemistenstraat en de Loofstraat. In de Loofstraat maakt een apart fietspad de link met de Wolvenstraat. De Wolvenstraat is geselecteerd als functionele fietsroute en ingericht als fietsstraat. Via de Wolvenstraat en de F. van Eeckhoutstraat bereik je Walle. Vanuit Walle kan je via de Condédreef het kruispunt met de Wolvendreef bereiken. De Wolvendreef is een belangrijke fietsverbinding die je naar het Bruyningpad 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.

De aansluiting vanuit Walle via de Condédreef met de Wolvendreef doet nadenken over een oost-westverbinding door het bovenmaatse bouwblok van Walle. 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 worden gemaakt 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.



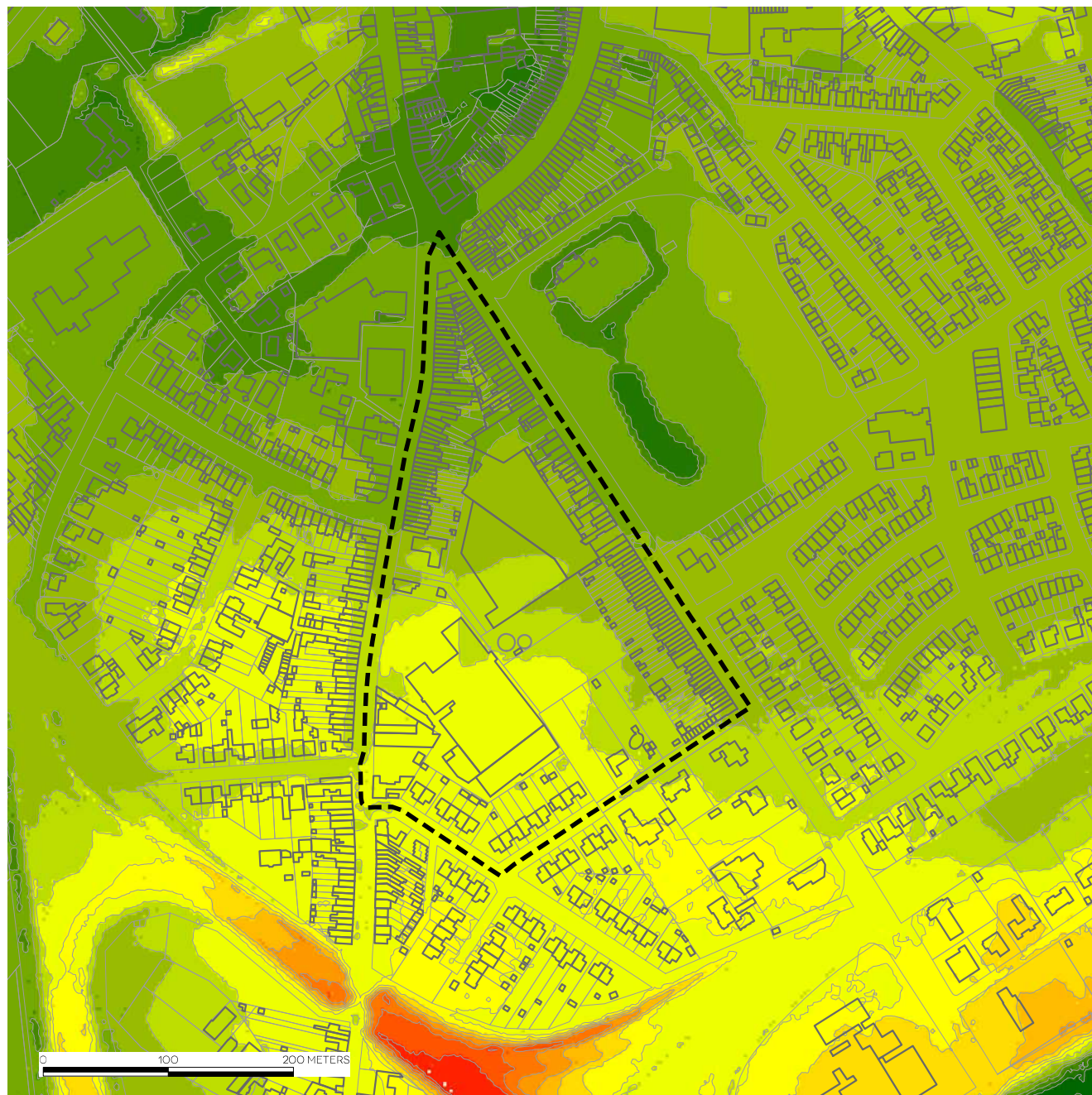
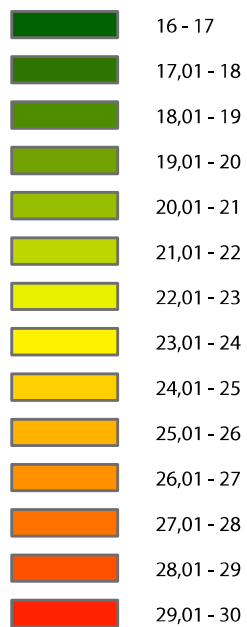
2.1.4. Reliëf

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

RELIËF

BRON: VMH/AGIV, MEI 2004

LEGENDE



2.2. HISTORISCHE TOESTAND

FERRARIS, 1777 >

Op de Ferrariskaart zijn reeds volgende elementen af te lezen:

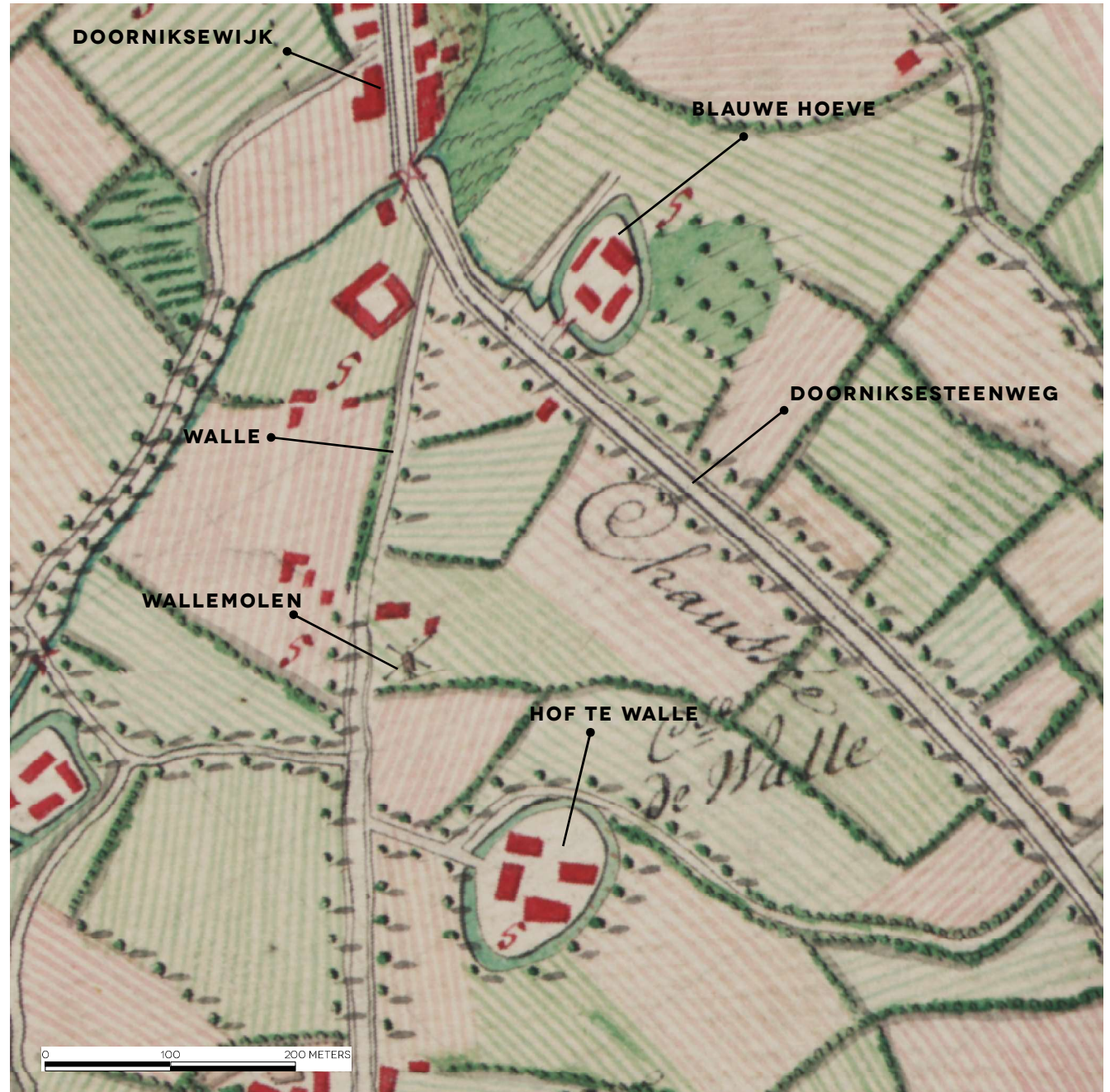
- De Doorniksewijk
- De Blauwe Hoeve
- De Doorniksesteenweg
- Walle
- Hof te Walle
- Wallemolen, gesloopt in 1904



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: • Woongebied • Zone voor milieubelastende industrie type II
BPA	In het plangebied: n.v.t.
RUP	In het plangebied: n.v.t.
Goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen	In het plangebied: • KOR 23 1/2
Milieuvergunningen	In het plangebied per kadastraal nummer: Walle: • 1F8: Walle 37, een bergplaats stro (1927), een werkatelier met electromotoren 6 HP (1962) • 1A10: Walle 41, een bakkerij - electromotoren 3 HP (1952), het verder exploiteren van een brood- en banketbakkerij (1983) • 1S8: Walle 47, een bakkersoven (1916) • 2W2: Walle 57, een beenhouwerij 1 HP (1947) • 2P: Walle 63, een bakkersoven (1922) • 2L3: Walle 83, het houden van reptielen, lozen van huishoudelijk afvalwater in de riolering (1995) • 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) • 3F3: Walle 113, uitbaten 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),

TYPE PLAN	REFERENTIE
Milieuvergunningen	bovengrondse propaangastank van 2.700 liter (2017) Doorniksesteenweg: • 1B4, Doorniksesteenweg 8, schaaftmachine en electromotor (1928) • 1F9, Doorniksesteenweg 30, benzinedepot (1930) • 1X2, Doorniksesteenweg 40, mechanische schrijnwerkerij (1923) • 1Y8, Doorniksesteenweg 44, landbouwbedrijf met 10 runderen (1977) • 1P8, Doorniksesteenweg 64, zaal voor gemakelikheden en bals (1952), exploitatie feestzaal (2002) • 1A9, Doorniksesteenweg 68, haarkapperssalon (1950) • 1B5, Doorniksesteenweg 72, weverij (1922) • 1K8, Doorniksesteenweg 88, electromotor (1931) • 12S, Doorniksesteenweg 134, beenhouwerij (1920) • 12X, Doorniksesteenweg 144, gastank 500 liter (1994) • 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/cm² en 120 m² (1974), stoomketel druk 11.7 bar (stookwijze aardgas) en verwarmingsoppervlakte 147 m² (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)

TYPE PLAN	REFERENTIE
Bouwkundig erfgoed, Beschermd monumenten, landschappen, beschermd stads- en dorpsgezichten	In het plangebied bevinden zich 7 relictten: • 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)
Buurtwegen	Doorheen het plangebied lopen 2 buurtwegen: • Chemin nr. 2 • Sentier nr. 66
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 erfdienstbaarheidsgebieden 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

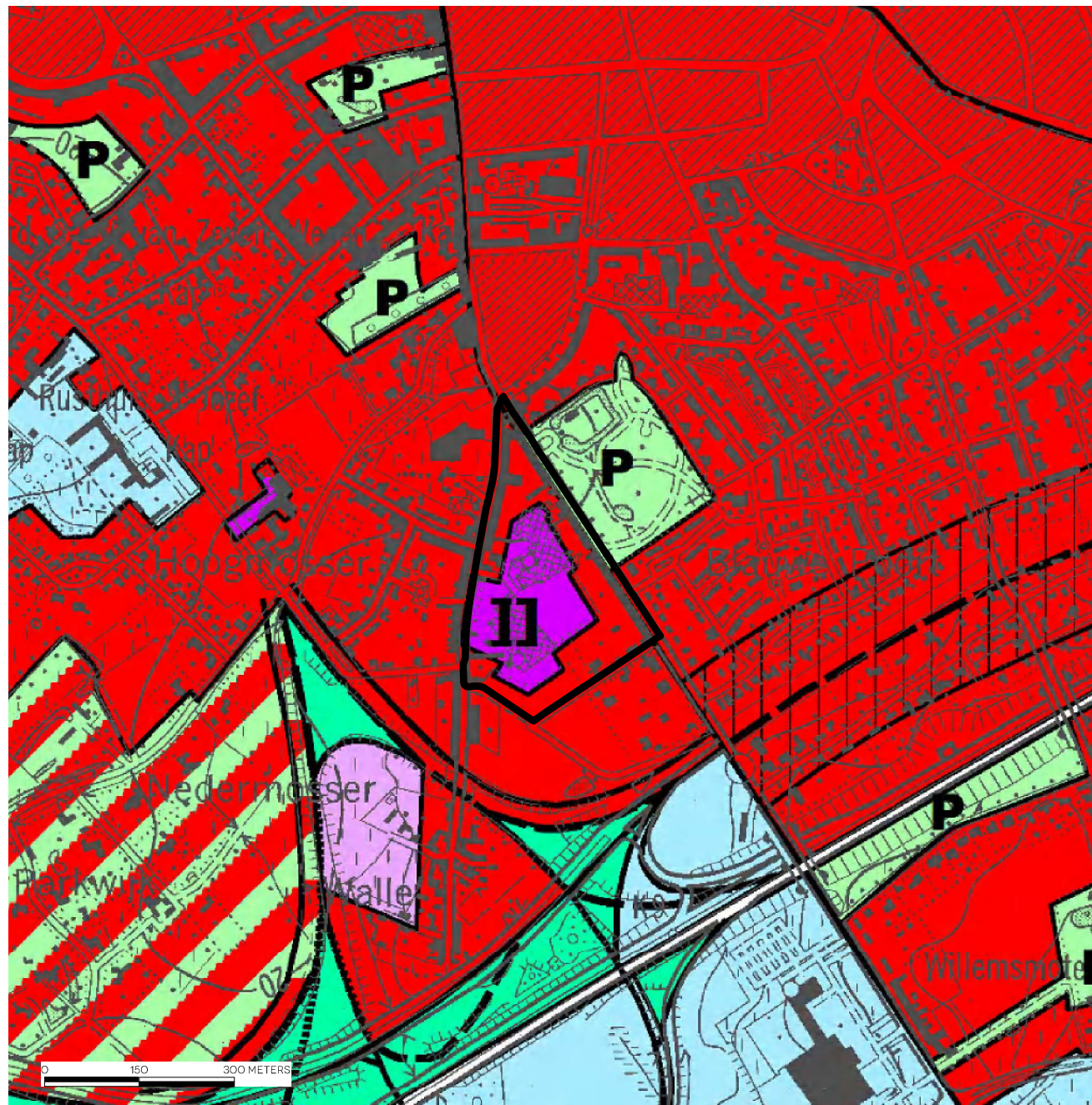
GEWESTPLAN

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

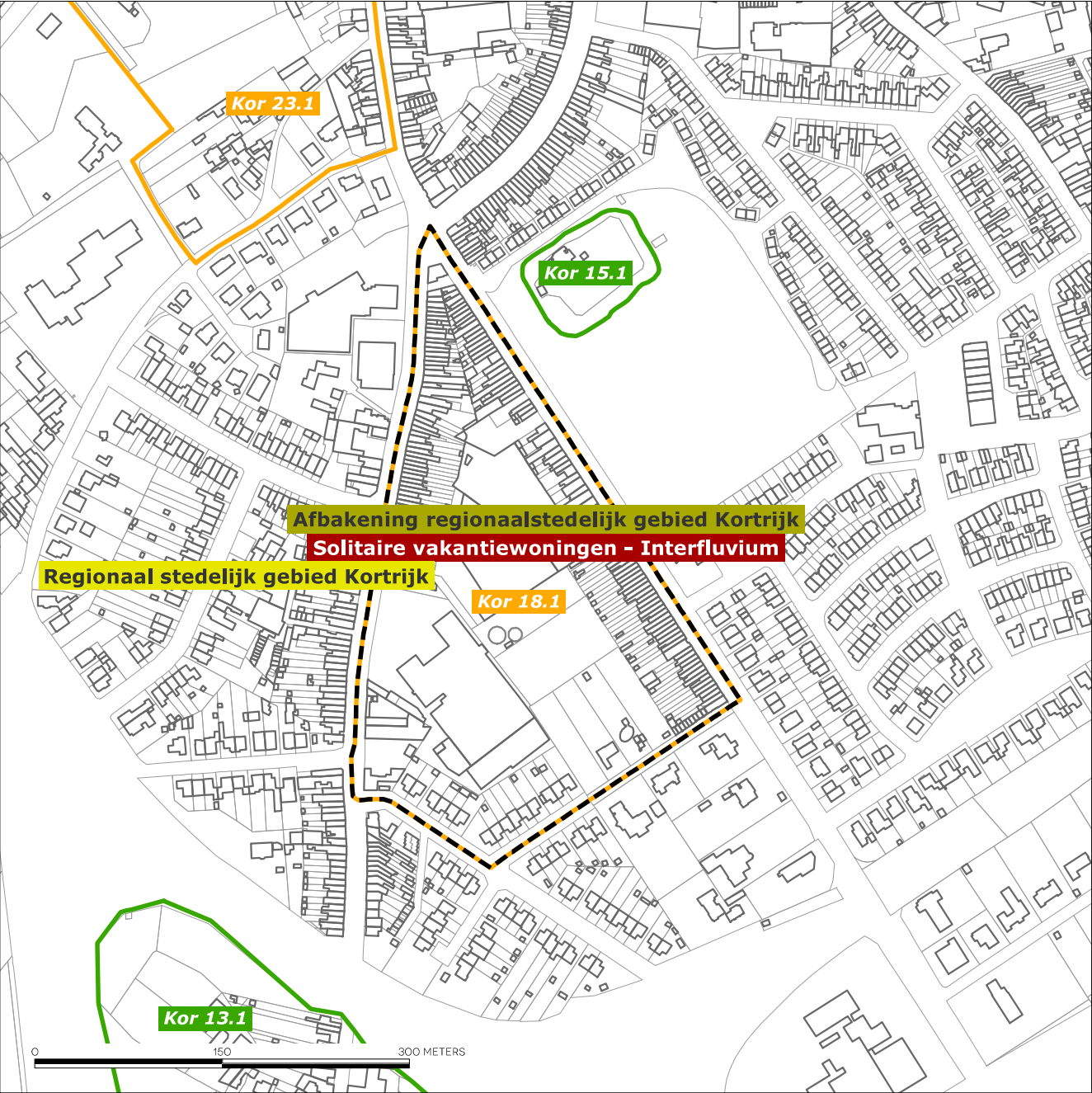
In het plangebied bevinden zich geen bestaande BPA's of RUP's. Het plangebied valt binnen de afbakening van het Regionaalstedelijk Gebied Kortrijk, maar er is geen specifiek deelplan van kracht.

OVERZICHT RUP'S EN BPA'S

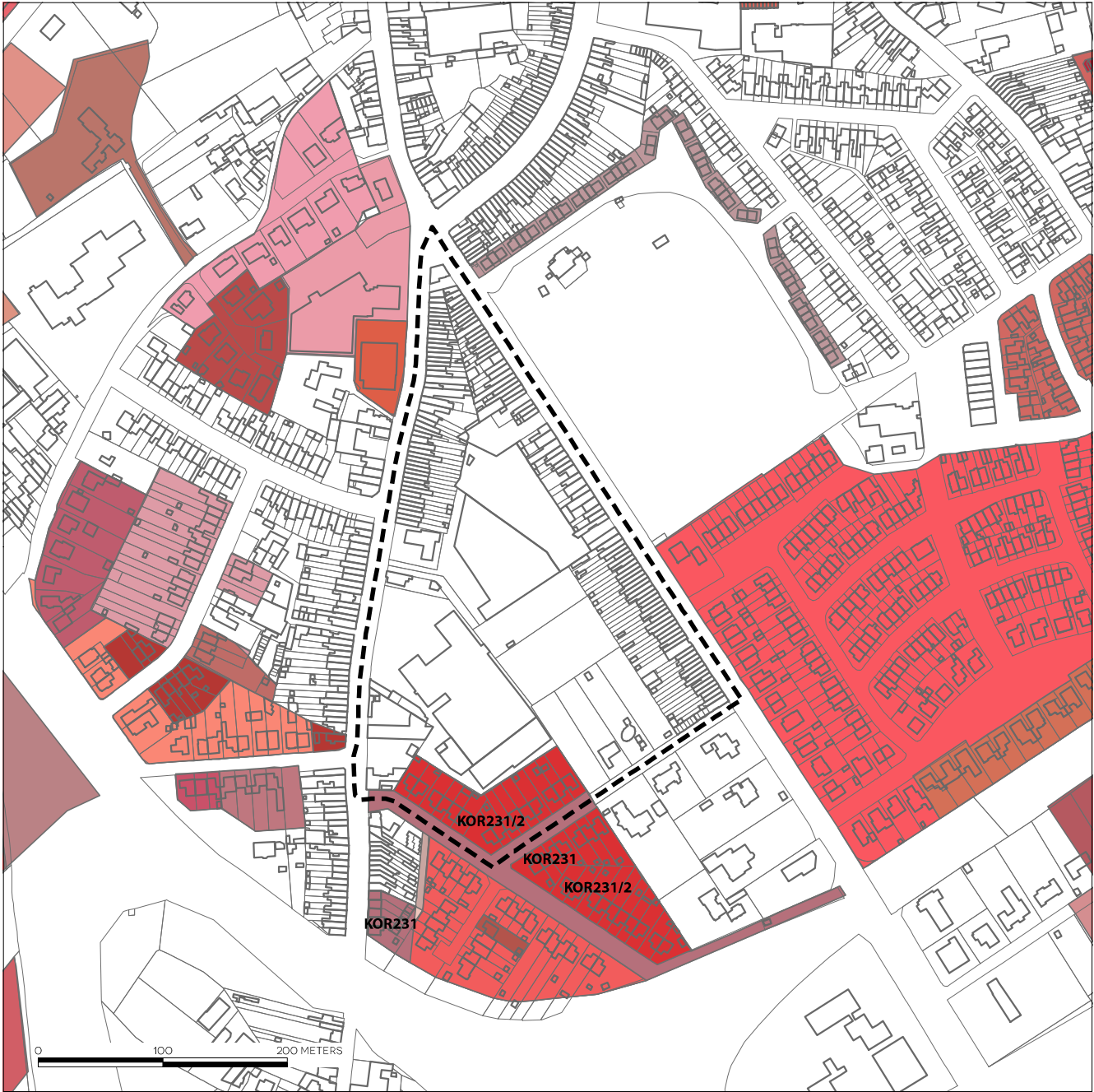
BRON: GEM. RUP'S EN BPA'S/ LEIEDAL, JULI 2021 – GRUP'S/GISWEST, JULI 2014 – PRUP'S/OSI JUNI 2021

LEGENDE

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



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 de 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



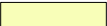
3.6. RELATIE M.B.T. HET HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED

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), MAART 2019

LEGENDE

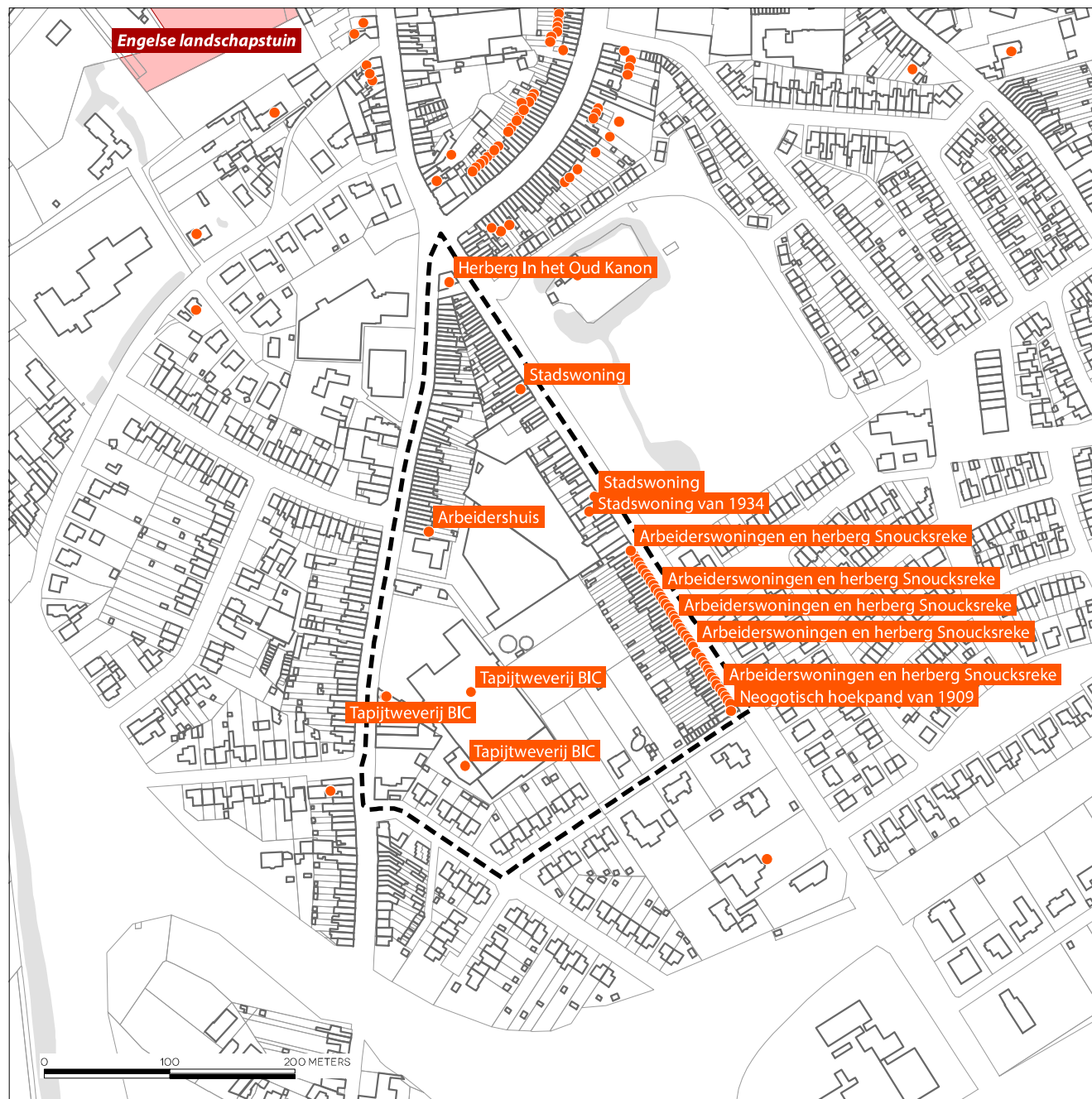
- vastgestelde relictten
- vastgestelde gehelen

BESCHERMD ONROEREND ERFGOED

BRON: AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), MAART 2019

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 OUD 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

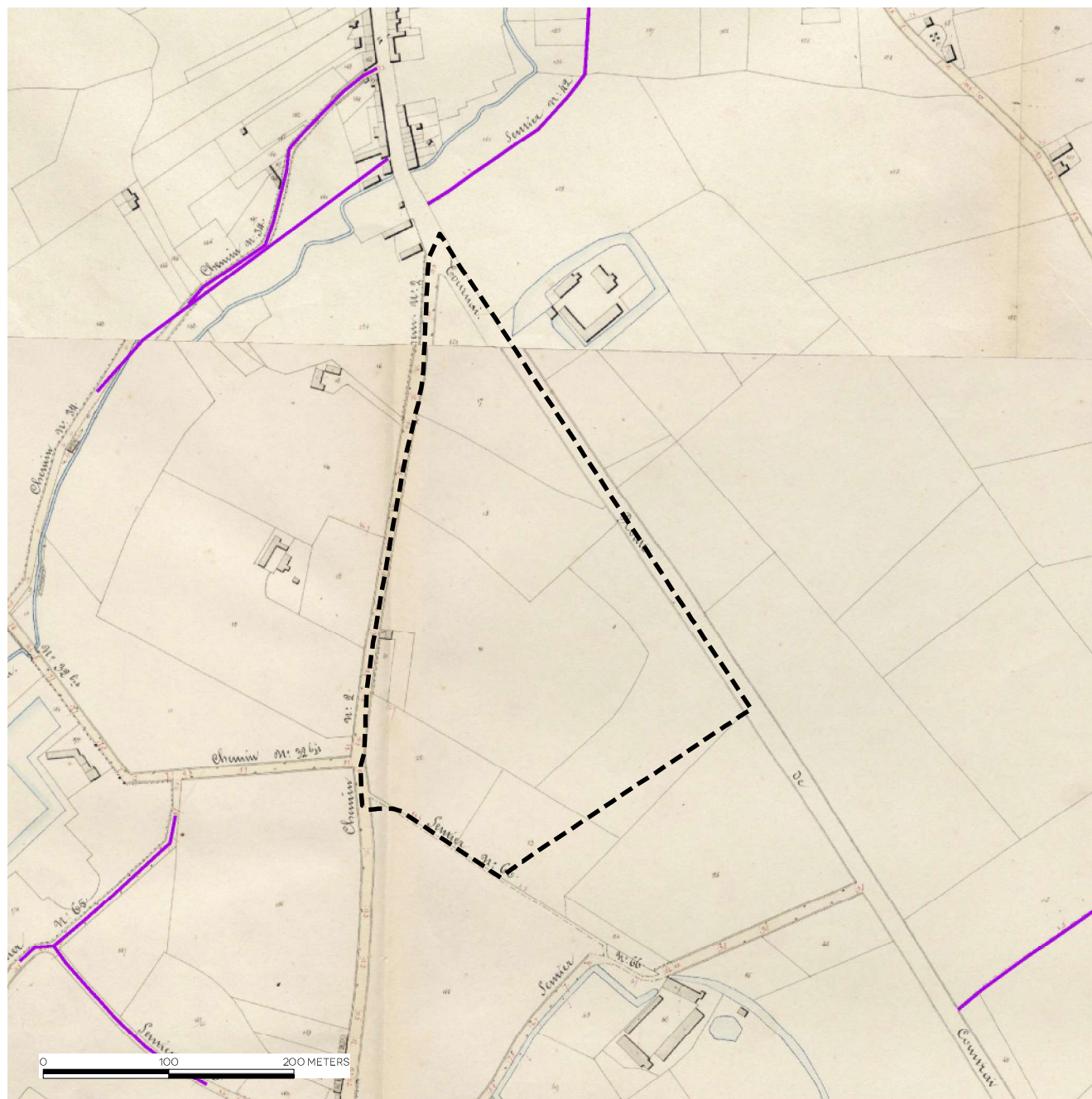
ATLAS DER BUURTWEGEN
BRON: GISWEST, INFORMATIE VLAANDEREN, JULI 2021



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 vervoerssysteem (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.”

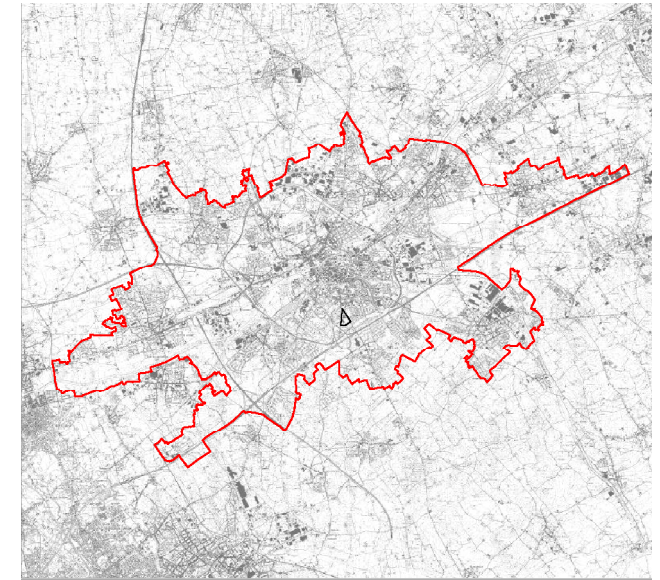
4.2. AFBAKENING STEDELIJK GEBIED

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

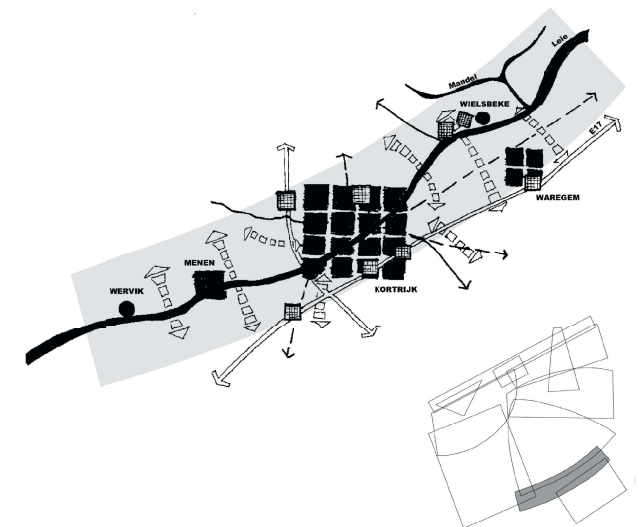
Met dit plan stelt de Vlaamse Regering twee zaken vast:

- Een afbakeninglijn 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 (parallelle 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 te worden vastgelegd 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 en leegstaande woningen gestimuleerd.

• Stadswijken (RG, blz R34)

De aanwezigheid van leegstaande fabrieksgebouwen wordt 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 infrastructuren 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 het 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)**

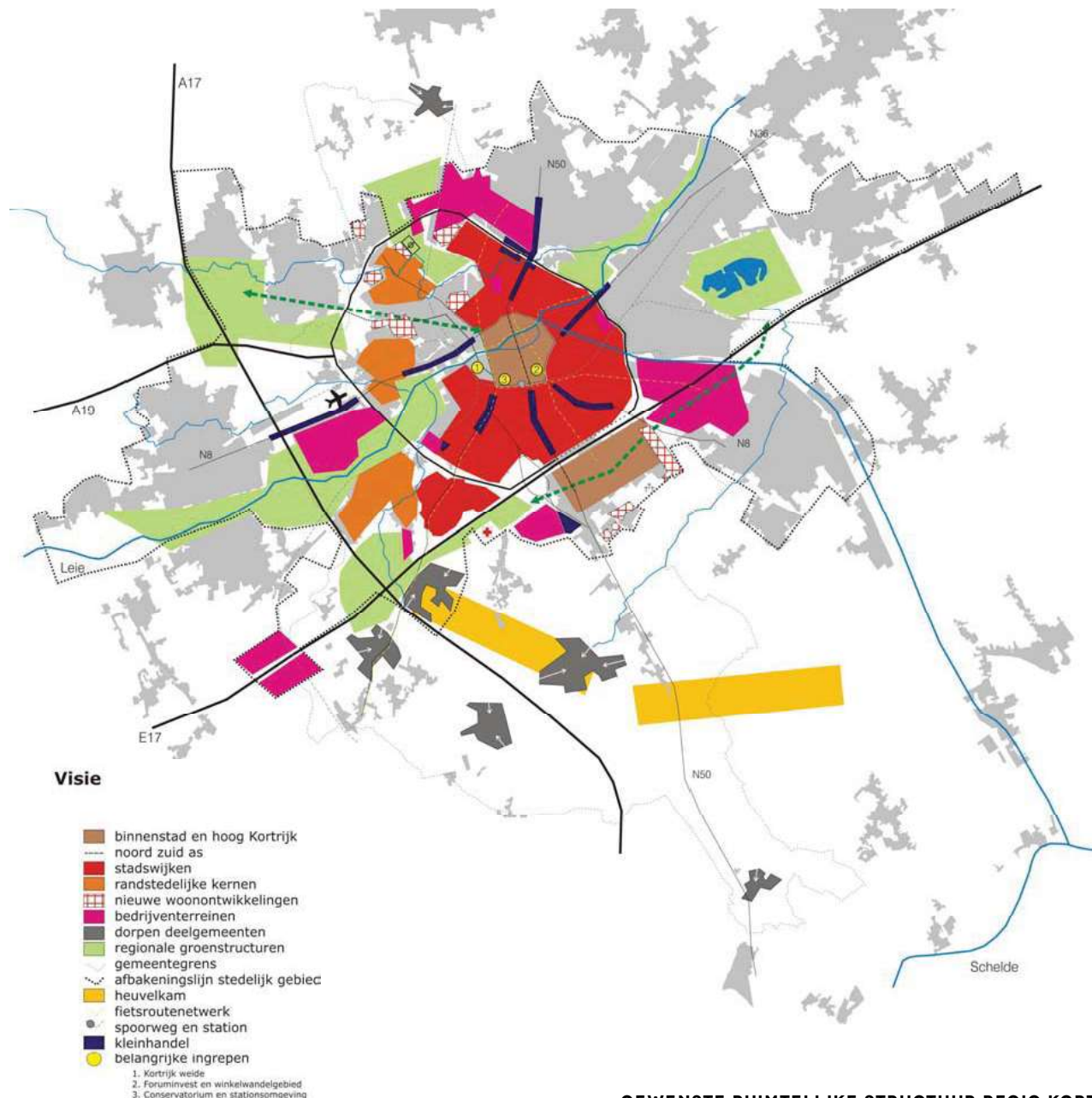
Kortrijk wenst de laat 19de eeuwse en vroeg 20ste eeuwse woonwijken die palen aan de binnenring te ontwikkelen als kwalitatieve stadswijken. De maatregelen zijn gericht op: reconversie van de verlaten bedrijfsgebouwen, het inbrengen van groen, het verbeteren van het wooncomfort, het stimuleren van een sociale mix. Daarnaast worden particuliere initiatieven tot reconversie van leegstaande panden ondersteund en worden de mogelijkheden van privaat-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. Momenteel is er een nieuw mobiliteitsplan in opmaak, waar o.a. de wegcategorisering en circulatie in de stad wordt herbekeken.

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

4.6. FIETSRROUTEPLAN KORTRIJK

De stad Kortrijk heeft recent het fietsrouteplan (van juli 2004) geactualiseerd tot een nieuwe Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. Binnen deze toekomstvisie werden 16 prioritaire fietsroutes geselecteerd.

Voor dit RUP zijn volgende fietsroutes relevant:

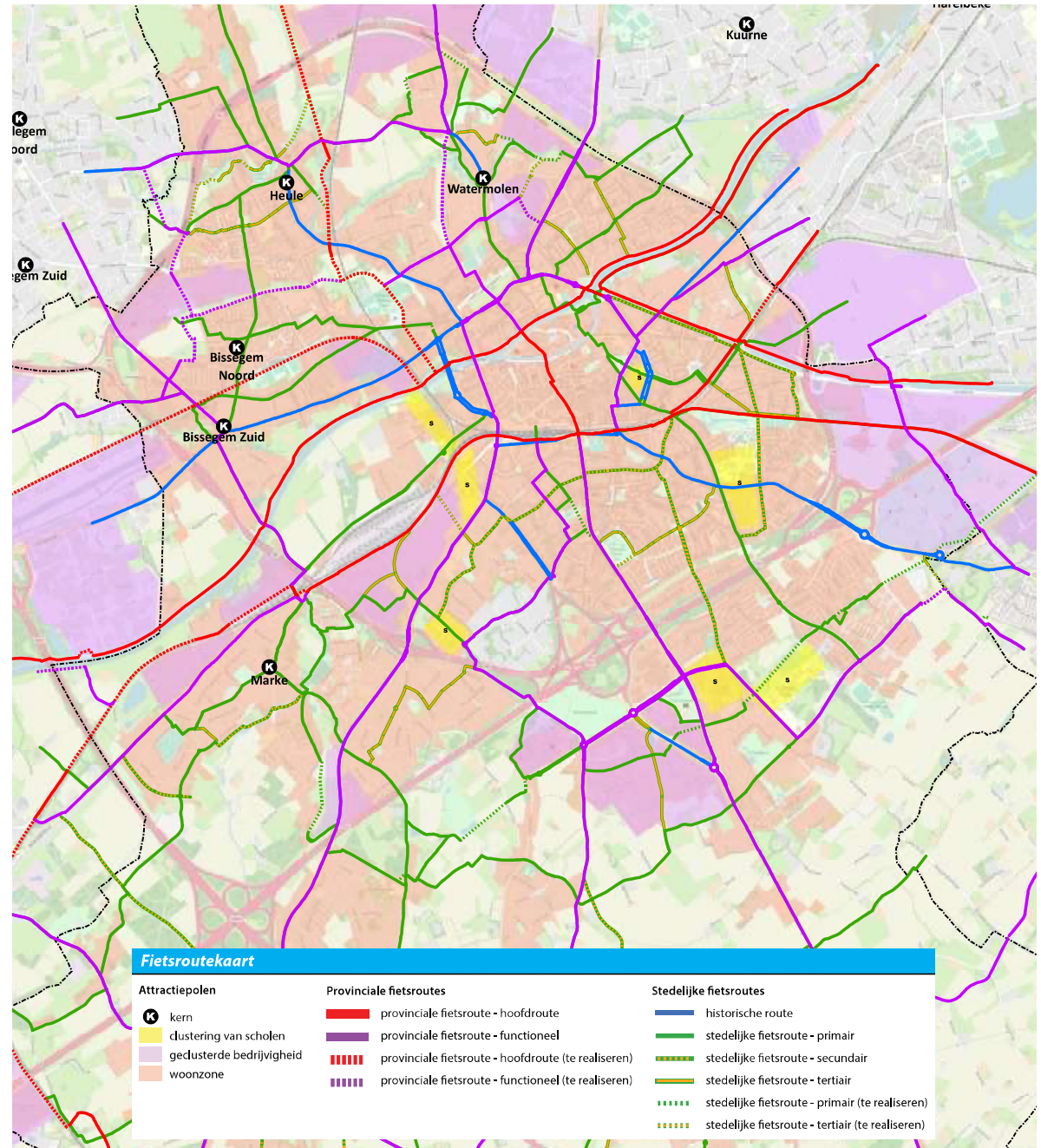
- Wolvendreef maakt deel uit van route IX die loopt van het centrum van Kortrijk naar Moeskroen. Dit is een provinciale functionele fietsroute.
- Elfde-Novemberlaan is aangeduid als tertiair stedelijke fietsroute.
- Doorniksesteenweg is aangeduid als provinciale functionele fietsroute.

4.7. GEWESTELIJK RUP K-R8

In het geïntegreerd planproces GRUP K-R8 'Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost' worden mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen geïntegreerd aangepakt en op elkaar afgestemd met het verbeteren van de leefbaarheid als overkoepelende doelstelling.

Het project focust op het inzetten op een mobiliteitsverschuiving van de wagen naar duurzame mobiliteitsalternatieven (modal shift), het evalueren en mogelijks (deels) heroriënteren en/of beperken van ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied, de realisatie van een verbindende groenstructuur en het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de ringweg R8 al dan niet gesloten wordt tussen deze complexen.

Het planproces is momenteel lopende. Meer info op de projectwebsite www.K-R8.be



4.8. KORTRIJK 2025

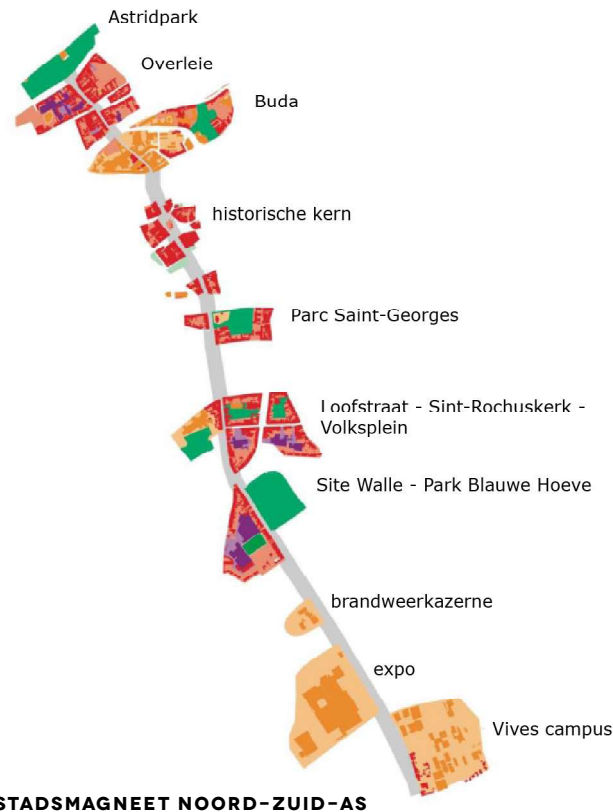
De stad publiceerde in juli 2018 het eindrapport 'Kortrijk 2025, de stad die we kunnen willen'. Dit rapport bevat de actuele visie van de stad op de verdere ruimtelijke ontwikkeling. Het kwam tot stand na een breed studie- en inspraaktraject.

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-Zuid-as". In dit type gebied is de hoofddoelstelling om "slim te verdichten" met respect voor de bestaande omgevingskwaliteiten. Dat geldt ook voor de voormalige BIC-site. Daarmee is dit gebied een prioriteit 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 vormt de basis voor het ruimtelijk beleidsplan Kortrijk dat in opmaak is.

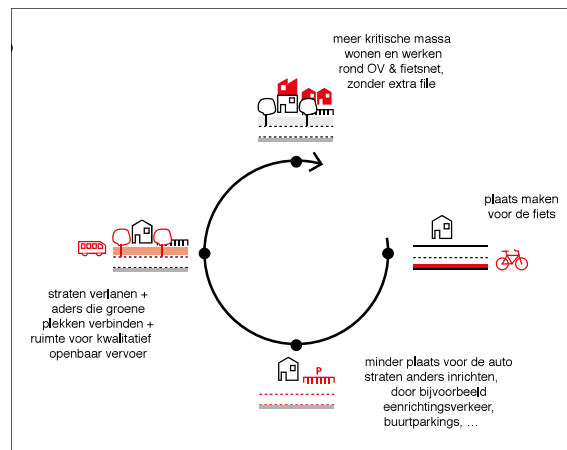
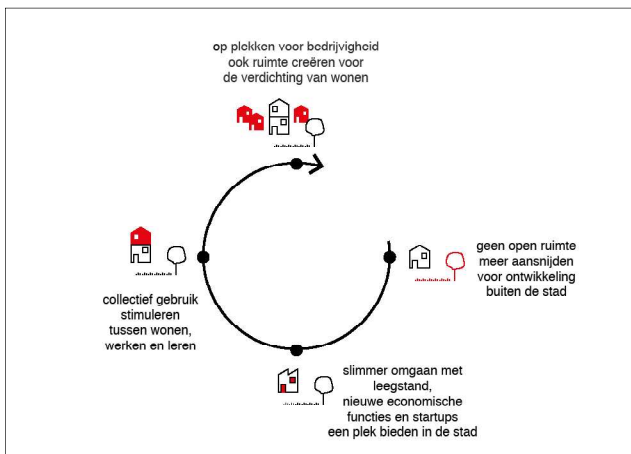


STADSMAGNEET NOORD-ZUID-AS

4.9. 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.



4.10. BEELDKWALITEITSPLAN STAD KORTRIJK

Met het beeldkwaliteitsplan (BKP) zet Kortrijk in op de kwaliteit van de architectuur in de stad, met respect voor erfgoed en met ruimte voor hedendaagse architectuur. Het beeldkwaliteitsplan (BKP) is opgevat als een bindend beleidskader, in aanvulling op de stedenbouwkundige verordening van de stad en de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Het is een beleidsinstrument dat ruimtelijke keuzes maakt over de omgang met het waardevolle erfgoed in onze stad en dat de stedenbouwkundige randvoorwaarden en nieuwbouwmogelijkheden vastlegt in een samenspel tussen oud en nieuw.

Het beeldkwaliteitsplan geldt voor 21 zones die de historische identiteit van Kortrijk het meest bepalen. Voor elke zone wordt een fiche opgemaakt. De studie geeft de potentiële projectontwikkelaar/bouwer het kader waarbinnen een bouwproject moet worden uitgewerkt. Op basis van de lezing van de plek, de opportuniteiten van de omgeving en de bouwplaats worden kwaliteiten vastgelegd en worden de ontwerpcriteria bepaald.

Huidig plangebied is gelegen in de zone "Zuidelijke 19de eeuwse stadsuitbreiding". Er wordt voor die zone nog een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de Doorniksewijk, woonlanen gekenmerkt door burgerwoningen, en anderzijds woonstraten gekenmerkt door kleine (arbeiders)woningen. Het plangebied van dit RUP, en dan meer bepaald de Doorniksesteenweg, Wallemolenstraat, Hof te Walle en Walle, maakt deel uit van deze laatste categorie. Hier vinden we heel wat voormalige 19e-eeuwse arbeiderswoningen terug in eenheidsbebouwing opgebouwd uit vooral rode bakstenen lijstgevels van twee traveeën. Daarnaast zijn hier vaak ook burgerwoningen te vinden.

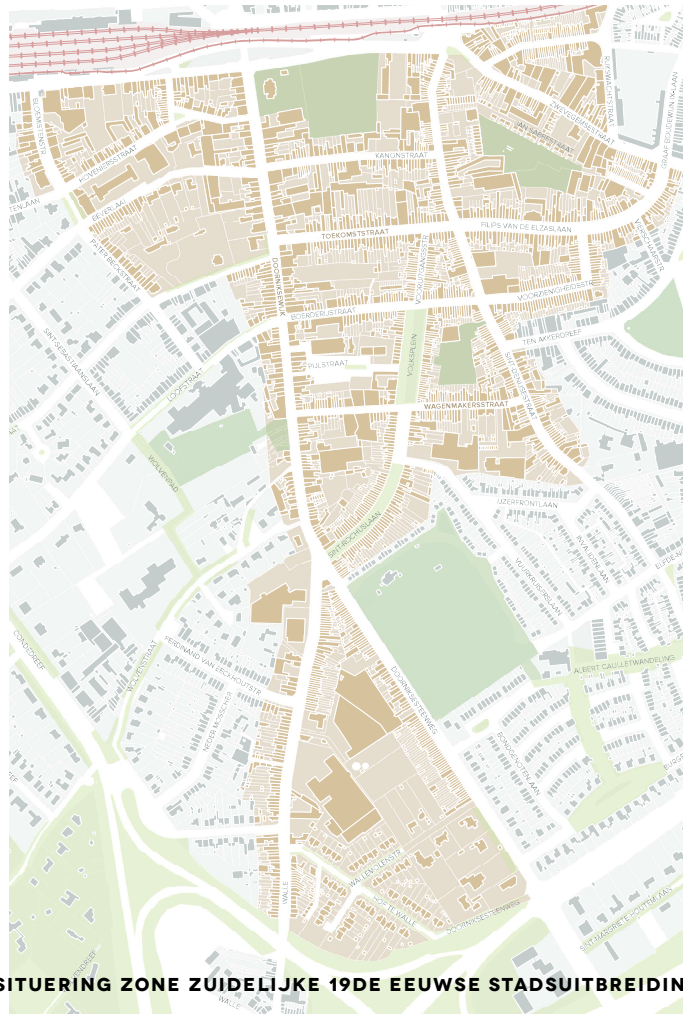
Typologische elementen:

- Verticale geleding (2 traveeën)
- 2 à 3 lagen met hellend dak
- Bakstenen metselwerk of geverfd parement
- Sterk gemodelleerde kroonlijst
- Perceelsbreedte: 3 à 4 meter

In het beeldkwaliteitsplan wordt er ook een waarde toegekend aan de panden die op de inventaris bouwkundig erfgoed zijn opgenomen (3.7 op pag. 25). De meeste geïnventariseerde panden in dit plangebied hebben een middelhoge locuswaarde. Dit betekent dat behoud de voorkeur geniet. Vernieuwbouw kan enkel als het nieuwe een hogere locuswaarde heeft. Sloop kan enkel als er structurele redenen zijn die het belang van het individuele erfgoedpand overstijgen. Herberg Snoucksreke heeft een hoge locuswaarde. Dit pand moet bijgevolg worden behouden.

Er werden ook richtlijnen opgesteld voor nieuwbouw voor de categorie woonstraten gekenmerkt door kleine (arbeiders)woningen. De smalle woningen en geringe bouwhoogte van twee lagen met een hellend dak geven deze straten een kleinschalig karakter.

- Kroonlijsthoogte: 2 bouwlagen in harmonie met het referentiebeeld.
- Dakvorm: hellend dak.



SITUERING ZONE ZUIDELIJKE 19DE EEUWSE STADSUITBREIDING

- Perceelsbreedte: 3 à 5 meter. Bij het samenvoegen van percelen zullen de schaal en maatvoering van de oorspronkelijke bebouwing en/of het referentiebeeld in het ontwerp gearticuleerd worden in een gelijk aantal traveeën.
- Bouwdiepte: hiervoor refereren we aan de diepte van de bestaande en de aanpalende bebouwing, rekening houdend met de perceelsdiepte en de kwaliteit van de bebouwde en niet-bebouwde ruimte.
- Gevelopbouw: bij het te renoveren of nieuw te bouwen pand zullen de verhoudingen van de gevelopeningen en raamverdelingen in overeenstemming zijn met de verticale geleding van het referentiebeeld. Er is een geprononceerde kroonlijst.
- Gelijkvloerse invulling: de gelijkvloerse invulling moet een meerwaarde zijn voor het straatbeeld. Garagepoorten zijn niet toegestaan. Een raamopening op het gelijkvloers naast de voordeur zorgt voor de verbinding met het straatleven.
- Publiciteit: sober en beperkt tot de 1e bouwlaag (cfr. de algemeen stedenbouwkundige verordening). Op waardevolle gevels moet gebruik worden gemaakt van losse indirect verlichte letters of banners. Banners kunnen niet hoger komen dan de dorpel van de vensters van de eerste verdieping.
- Dakuitbouw/erker/balkon/dakterras: mogelijk indien in overeenstemming met het referentiebeeld en geïntegreerd binnen de architecturale opbouw van het gebouw. Kroonlijsten worden niet doorbroken en dakuitbouwen blijven ondergeschikt aan het dakvlak.
- Bij voorkeur bakstenen gevels met een zorgvuldige detaillering die refereert aan het referentiebeeld.
- Buitenschrijnwerk dient zich qua materiaal en raamindeling te integreren in het straatbeeld. Bij voorkeur houten schrijnwerk.
- Zonnepanelen, zonnecollectoren, technische installaties (zoals aircotoestellen) en technische verdiepingen kunnen enkel voor zover die op een architecturaal verantwoorde manier geïntegreerd worden in het ontwerp en zich integreren in het referentiebeeld.
- Voor historisch waardevolle panden dient er extra aandacht te gaan naar de integratie van duurzaamheidselementen en -technieken, met behoud van het historische karakter van het gebouw en zonder aantasting van belangrijke historische elementen.

4.11. MARKTVERKENNING KANTOREN

Het marktsegment 'kantoren' maakt een belangrijk onderdeel uit van het werken in de stad Kortrijk. Het is ook een markt die continu in verandering is. In 2020 stelden de stad Kortrijk en de intercommunale Leiedal daarom studiebureau's City D/WES en JLL aan voor de opmaak van een 'marktverkenning Kantoren' voor de regio Kortrijk. Hieronder wordt een overzicht gegeven van meest relevante conclusies uit de studie voor dit traject.

De kantorenmarkt bestaat uit verschillende segmenten, waarbij voor ieder segment andere randvoorwaarden spelen:

- Kleinere ondersteunende kantoren die onderdeel uitmaken van het stedelijk weefsel (kleine oppervlakte, kleine dienstverlening zoals een verzekeringskantoor of een architect die baat hebben bij visibiliteit bij particuliere eindklanten...);
- Koopmarkt die gericht is op grote autobereikbaarheid. Het gaat hier vaak om bedrijven waar de wagen een essentieel onderdeel is van hun werking. Men moet vaak op de baan in kader van hun opdrachten maar het personeel moet ook regelmatig en vlot op kantoor kunnen raken. Het gaat hier vaak om dienstverleners die bij verschillende bedrijven hun diensten moeten leveren.
- Huurmarkt die meer inspeelt op nationale en regionale spelers
- Onderdeel van specifiek project. Specifieke locaties kunnen, ondersteund door een specifiek economisch beleid of in het kader van een herontwikkeling van deze locaties, leiden tot een project met een eigen identiteit. Sommige ontwikkelingsprojecten hebben de mogelijkheid om een zeer unieke identiteit voor een kantoor te creëren. Het kan gaan om een inhoudelijke/thematische sturing (bv. Corda Campus in Hasselt) maar het kan ook een zeer specifieke functie zijn waar een kantoor sterk aanvullend op kan werken zoals bv. De Ghelamco Arena in Gent.

Daarnaast zijn ook onderstaande conclusies belangrijk om te vermelden:

- De kantorenmarkt in Kortrijk en de regio is vooral een lokale markt.
- De kwaliteit van de werkomgeving is een belangrijke factor in het aantrekken van personeel en zo ook de werkgevers.
- Er is nood aan kritische massa om in te kunnen spelen op de verschillende randvoorwaarden van een succesvol kantoorproject – versnippering is nefast voor een verdere ontwikkeling als kantoorlocatie.
- De grote hoeveelheid aan ontwikkelings- en

herontwikkelingspotentieel binnen de stad biedt de opportuniteit om strategische keuzes te maken waar nog te ontwikkelen en op specifieke randvoorwaarden voor kantoorontwikkelingen versterkt in te zetten:

- Innovatie en aangename werkomgeving
- Samenwerking en samenbrengen van bedrijven en activiteiten
- Zones met ver doorgedreven verweving van functies

Stad Kortrijk heeft door zijn ligging, bestaand economisch weefsel en historische ontwikkeling de potentie om een plaats te bieden aan elk type van kantoorontwikkeling. Er zijn binnen de studie 4 indicatieve gebieden gedetecteerd die door hun specifieke sterktes en zwaktes specifieke potenties hebben naar kantoorontwikkelingen:

- De binnenstad
- Stationsomgeving
- Noord-Zuid-as
- Hoog Kortrijk

Het projectgebied van dit RUP is gelegen langs de Noord-Zuid-as. De Noord-Zuid-as verbindt verschillende projectgebieden met eigen identiteit aan elkaar. Afhankelijk van de ligging kan er worden ingespeeld op specifieke aspecten van de kantorenmarkt. De realisatie van een hoogwaardige openbaarvervoercorridor door middel van een trambus zal de mogelijkheden van deze as als kantorenlocatie versterken.

Voor het projectgebied worden volgende aanbevelingen gedaan:

De site 'Walle' is gelegen op de Noord-Zuid-as tussen de kantoorlocaties stationsomgeving en de kantorenparken van 'Hoog Kortrijk'. De afstand tot beide polen is te groot om te kunnen genieten van de positieve en/of negatieve elementen bij beide sites. De sterkte van de site 'Walle' zit hem vooral in het bestaand economisch weefsel en het verwevingspotentieel van de site. Daarenboven beschikt de site 'Walle' over een unieke architecturale waarde door de aanwezigheid van historische gebouwen die ook een bepaald doelpubliek kunnen aanspreken.

Het potentieel van de site bestaat uit het aanspreken van het 4de segment van de kantorenmarkt, namelijk de kantoren die aanvullend kunnen ingepast worden op een bestaand project. In deze gaat het dan over een aanvulling op de herontwikkeling van een stedelijke economische zone met specifieke historische gebouwen. Deze invulling kan in de vorm van eindgebruikers maar evengoed in de

vorm van een soort bedrijventrum waar kantoor- en atelierruimtes elkaar versterken. Hier kunnen bedrijven opstarten en eventueel doorgroeien naar andere ruimtes in het project.

We zouden adviseren om hier te streven naar een minimum van 3.000 tot maximaal 5.000 m² kantoren.

4.12. PROJECT KLIMAATWIJKEN

In het voorjaar 2020 lanceerden het Departement Omgeving, het Team Vlaams Bouwmeester en het Vlaams Energie en Klimaat Agentschap een projectoproep klimaatwijken aan lokale besturen en publieke opdrachtgevers. Aanleiding voor deze oproep is de koppeling van de energietransitie aan de ruimtelijke opgave van kernversterking en verdichting. Via een "learning by doing"-onderzoekstraject worden 3 concrete reconversieprojecten op schaal van een wijk ondersteund in hun duurzaamheidstransitie. Het plangebied van dit RUP werd geselecteerd onder de case: Klimaatwijk Kortrijk – bouwblok Walle: energetische symbiose tussen bedrijfssite en omliggend stadsweefsel.

Het project is opgestart in februari 2021 en loopt nog tot eind augustus 2022.

De ambitie van de stad Kortrijk bestond er in om voor het bouwblok Walle een herontwikkelingsplan uit te werken voor een zelfvoorzienende en CO₂-neutrale wijk, waarbij energie uitgewisseld wordt tussen de bedrijfssite aan de binnenzijde van het bouwblok en het omliggende woonweefsel. Daarbij wordt de vraag onderzocht of het bouwblok een van de 'warmteparels' kan worden in een verder uit te bouwen regionaal warmtenet.

4.12.1. Opgave

Het Europese FIT-for-55-package (<https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/package-fit-for-55>) dwingt ons om de CO₂-uitstoot tegen 2030 met 55% te reduceren ten opzichte van 1990. Voor België legt de EU 47% op. Dit normatief kader zal ons land de komende jaren tot ingrijpende beslissingen dwingen en stelt alle stakeholders – overheidsdiensten, ontwerpers, bestuurders, ontwikkelaars, ... voor moeilijke maar noodzakelijke beslissingen.

In oktober 2021 werd bovendien onderkend dat we, met momenteel slechts 5 procent reductie, geenszins al op het spoor zitten om de ambities te halen.

Tegen 2030 kunnen we ook niet de hele bebouwde omgeving aanpakken. Om dan tot een landelijk gemiddelde van 47% te komen zal in bepaalde stadsdelen een hogere reductie tot nuluitstoot moeten gehaald worden. Om dit mogelijk te maken zullen we moeten evolueren van eenvoudige, individuele en korte-termijnoplossingen naar maar complexe, collectieve en lange-termijn oplossingen.

Het klimaatwijken-project is een zoektocht naar de future-proof transitie van de bebouwde omgeving, een labo als het ware dat bestaande methodieken en (beleids)instrumenten evalueert, zo nodig bijstuurt en nieuwe methodieken en beleidsaanbevelingen ontwikkelt. Het doorlopen van de trajecten en het betrekken van de juiste actoren,

kabinetten en administraties vormt een waardevol leerproces, dat toelaat om de drempels – in beleid of uitvoering – te detecteren en waar nodig bij te sturen om ook de reguliere werking te verbeteren.

Binnen het project klimaatwijk Walle werd reeds een hele weg afgelegd m.b.t. het energievraagstuk. Belangrijke struikelblokken daarbij zijn de transitie naar een gasloze verwarming, waarbij het gebrek aan een restwarmtebron op hoge temperatuur in de nabije omgeving, de huidige juridische onmogelijkheid tot het delen van elektriciteit over perceelsgrenzen heen en de huidige discrepantie tussen de wijze waarop gas en elektriciteit belast worden, de opmaak van werkbare business-cases voor collectieve verwarmingssystemen in renovatieprojecten bemoeilijkt.

In het vervolgetraject zullen enkele energiescenario's en mogelijke business-cases verder onderzocht worden en proberen we de barrières weer te geven waar in de 3 klimaatwijkprojecten (Kortrijk, Mechelen en Leuven) op gebotst wordt en waardoor bepaalde doestellingen niet kunnen gehaald worden. De resultaten van het onderzoek worden later nog gecommuniceerd.

Meer info op <https://omgeving.vlaanderen.be/klimaatwijken> en

<https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/instrumenten/pilootprojecten/klimaatwijken>

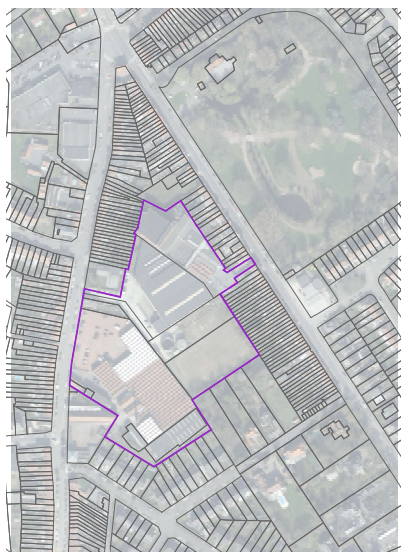
5. PLANNINGSOPTIES

5.1. MASTERPLAN

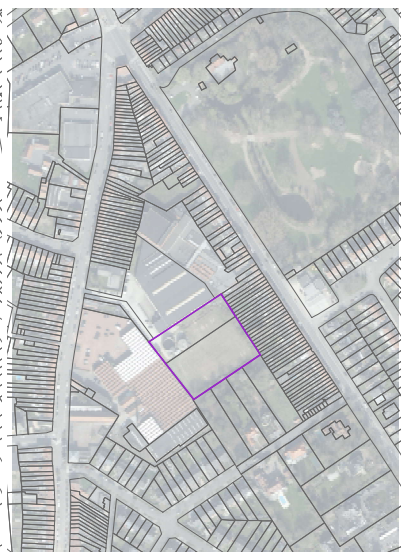
In februari 2018 vond in opdracht van de stad Kortrijk en in samenwerking met de intercommunale Leiedal een workshop ontwerpend onderzoek plaats in het kader van de aangekondigde private ontwikkelingen op site Walle 113. Dit in samenwerking met de architecten aangesteld door de eigenaar van site Walle 113: Bogdan & Van Broeck architecten.

Deze workshop behandelde volgende vijf ontwerp vragen:

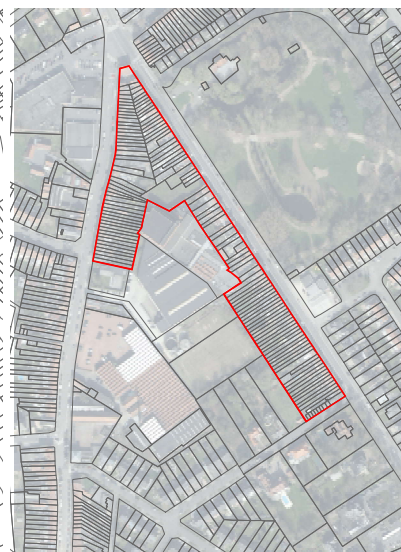
1. Wat is het toekomstig programma van de paarse sproet?
2. Wat met de twee braakliggende percelen van Walle 113?
3. Hoe omgaan met de mindere woonkwaliteit in de schil van het bouwblok enerzijds en het erfgoedkarakter anderzijds?
4. Wat met de doorwaadbaarheid van de site en de relatie met haar nabije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



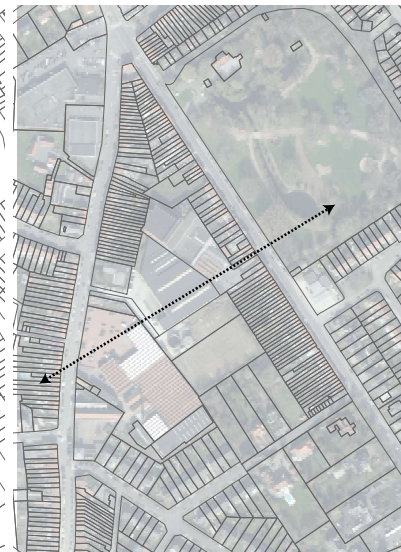
OPGAVE 1



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 worden aangesneden 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 moet worden gegaan 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 vervat 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 bedrijfsite. 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-westverbinding 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 Bruyningspad. 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 zal binnen het gewestelijk RUP K-R8 worden onderzocht of het wenselijk en haalbaar is om een kortere fietsverbinding te realiseren doorheen het "Ei". Mocht deze verbinding op termijn worden gerealiseerd, 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

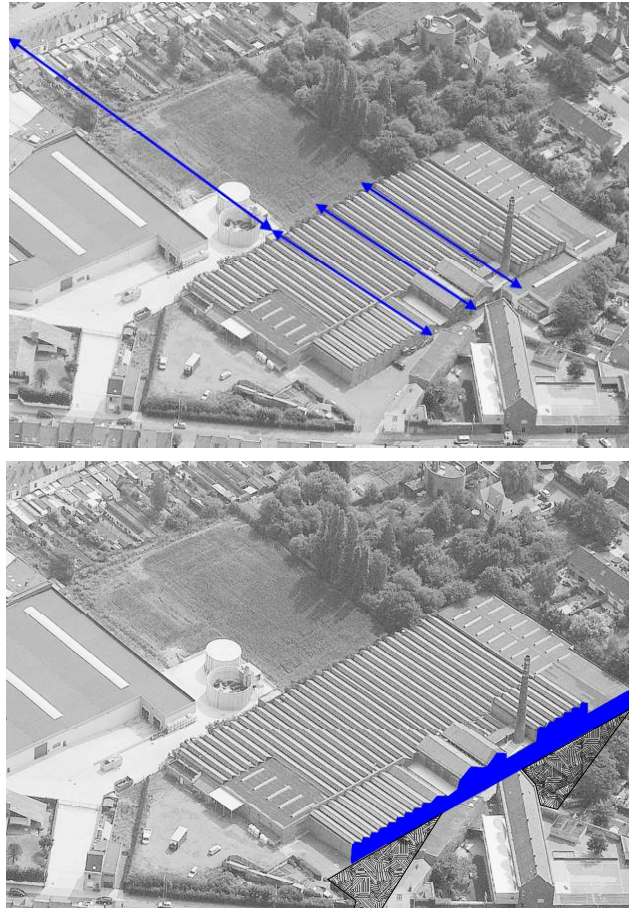
De herontwikkeling van de site biedt de opportuniteit om ook de leefbaarheid in de dichtbevolkte Doorniksewijk te verhogen. Het masterplan wenst een deel van het bouwblok toegankelijk te maken voor de inwoners. Het masterplan buigt zich over de vraag of een passage doorheen het bouwblok ook kan worden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



FIGUREN OPGEMAAKT DOOR BOGDAN & VAN BROECK

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

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

5.4. WORKSHOP 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 stedelijk plein van waarop de bedrijvigheid van het hart van het bouwblok voelbaar wordt, en er gelegenheid is voor woonontwikkelingen met levendige plint. De aanknoping van een potentiële HOV-halte ter hoogte van de doorsteek is cruciaal voor het functioneren van de publieke ruimte langs de doorsteek.

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

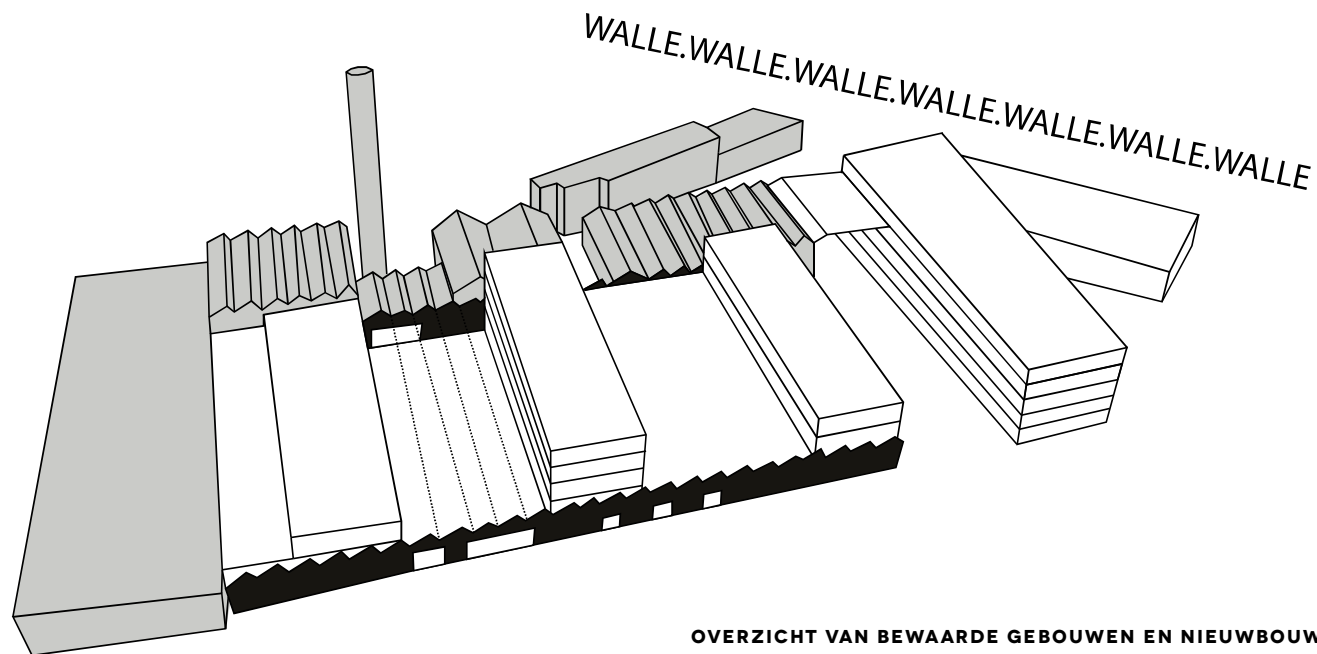
Alvorens dieper in te gaan op de drie scenario's bespreken we de inrichting van het bedrijventerrein dat min of meer gelijk is voor de drie scenario's.

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 bedrijfspandvolumes indalen.



OVERZICHT VAN BEWAARDE GEBOUWEN EN NIEUWBOUW BIC-FABRIEK

GRIJS: BEWAARDE GEBOUWEN

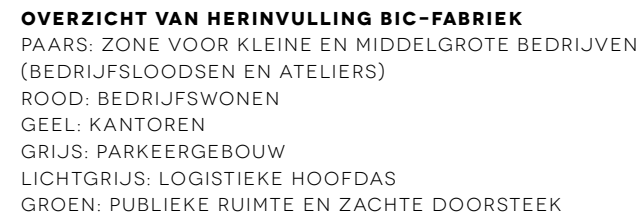
WIT: NIEUWBOUW

ZWART: BEWAARDE HULS BIC-FABRIEK

De toegang tot deze ontwikkeling voltrekt zich via twee assen.

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.

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.



Inrichting Walle 109 en Doorniksesteenweg 100A-102

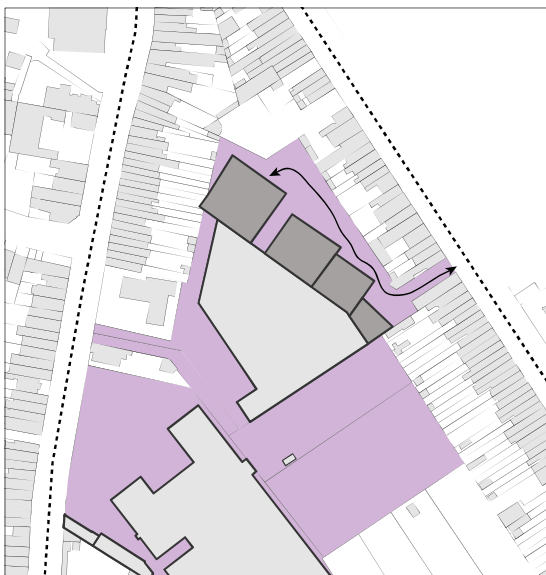
Op vandaag zijn er vanuit de bedrijven Drukta NV, Formail BVBA en depannage Coeman geen ruimtelijke vragen voor (her)ontwikkeling. Naar aanleiding van de herontwikkeling van site Walle 113 ambieert het masterplan het doel om van de bedrijvenzone één samenhangend functioneel geheel te maken om zo de toekomstige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

De braakliggende terreinen van Walle 113 worden als bedrijventerrein ontwikkeld. Er is ruimte voor een ruim, opsplitsbaar bedrijfspand. 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.

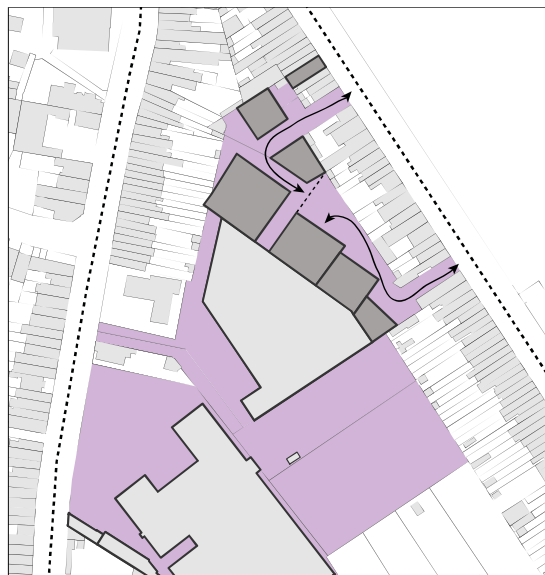
Daarnaast gaat het masterplan uit van een reorganisatie van het perceel in de Doorniksesteenweg 100A-102. Het chaotisch lappendeken van verouderde loodsën wordt uitgedund tot de gebouwen met toekomstwaarde: het vierkanten torenvolume in het noorden en de karakteristieke industriële loodsën gesitueerd 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 worden gerealiseerd via een gefaseerde aanpak.

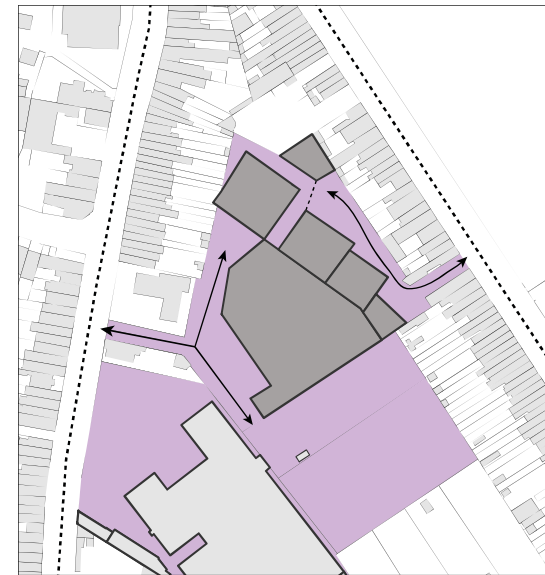
1. Optie 1: het perceel is een op zichzelfstaand geheel dat volledig los van de omliggende percelen functioneert. De in- en uitrit situeert zich ter hoogte van de huidige toegang tot het perceel.
2. Optie 2: gaat uit van een samenspel tussen het perceel van de Doorniksesteenweg 100A-102 en met het braakliggend 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. Optie 3: gaat uit van een activatie van de westzijde van het bedrijfspand 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 Walle. Dit ontlast de mobiliteitsdruk in de Doorniksesteenweg. Dit scenario kan pas gerealiseerd worden na de gedeeltelijke 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.



OPTIE 1

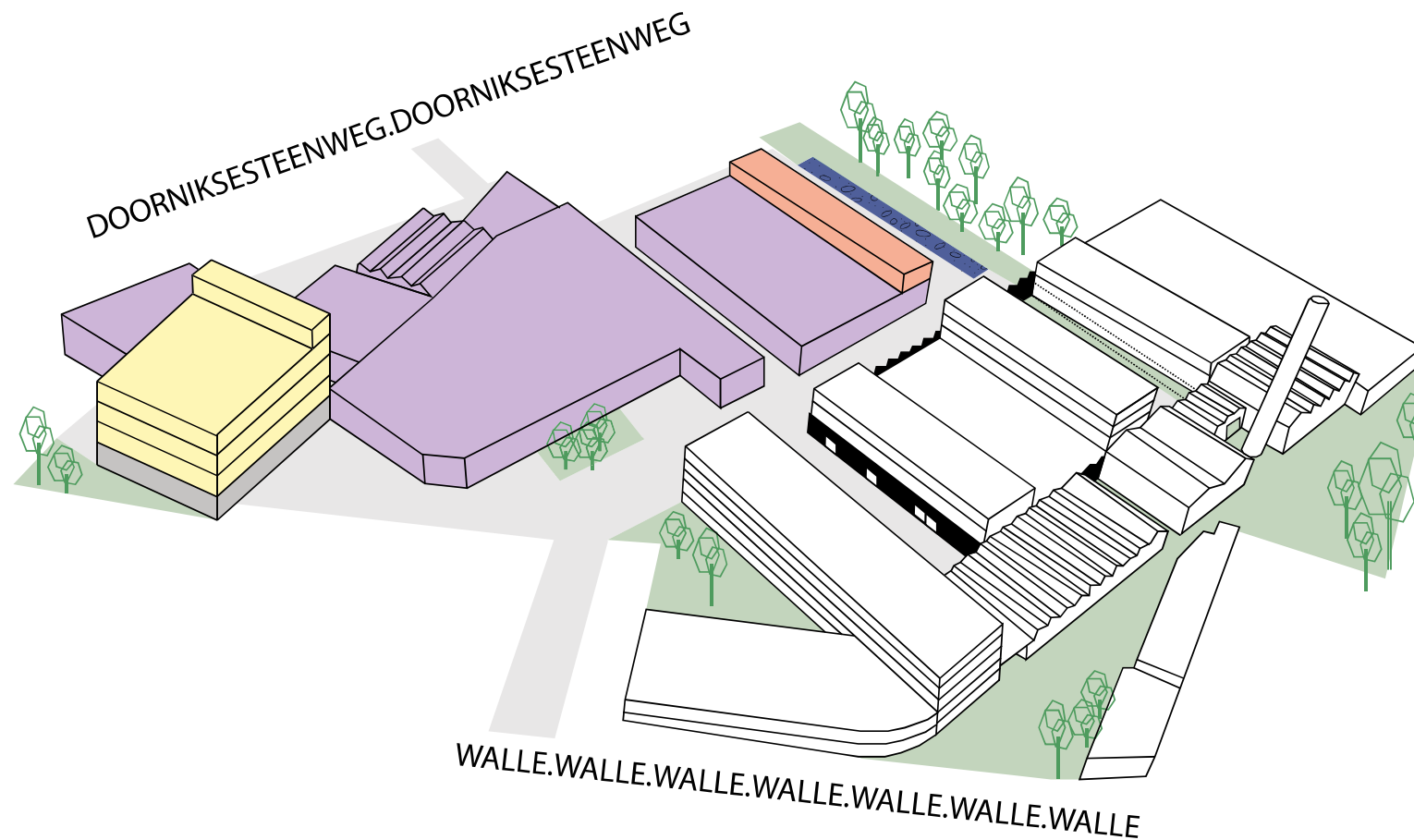


OPTIE 2



OPTIE 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 ATELIEREN)

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-westverbinding
- 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 opengebroken 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



INRICHTINGSPLAN WALLE SCENARIO 1: MINI DOORSTEK
APRIL 2018
SCHAAL 1/1000



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.

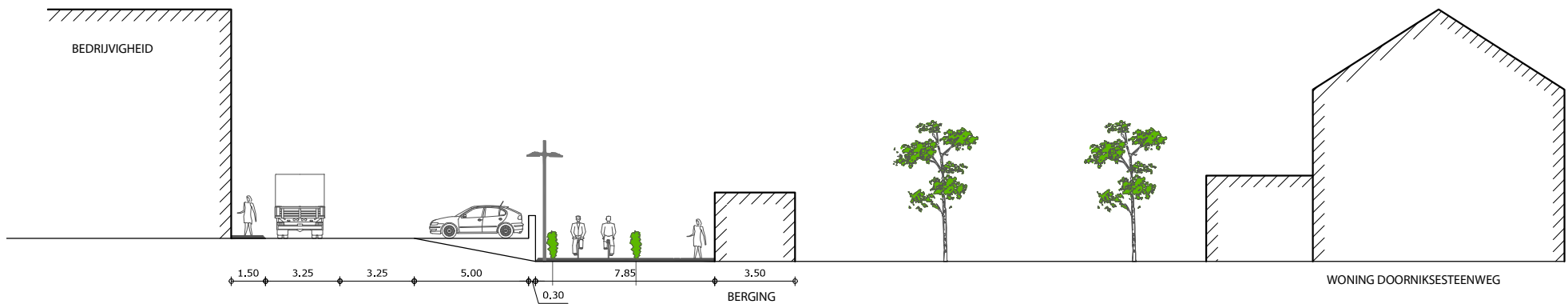
De voordelen van dit scenario zijn:

- 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.





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



INRICHTINGSPLAN WALLE SCENARIO 3: STEDELIJK PROJECT
APRIL 2018
SCHAAL 1/1000

5.5. EVALUATIE MASTERPLAN EN VERDER ONDERZOEK

De resultaten van het masterplan werden opgenomen in de startnota van dit RUP. Na de periode van de eerste raadpleging werden de verschillende scenario's geëvalueerd op basis van de opmerkingen en de adviezen uit de raadpleging enerzijds en op basis van de programmatorische vragen (5.1 op pag 37) anderzijds. Op basis daarvan werd er bijkomend onderzoek uitgevoerd voor bepaalde thema's. Er werd ook bekeken of de opmaak van een RUP het meest geschikte instrument was voor realisatie van de ambities en programmatorische vragen. Het bijkomend onderzoek en de evaluatie van het instrumentarium worden in dit onderdeel besproken. De concrete uitwerking van de verschillende onderzoeken komt aan bod in het volgende onderdeel (5.6), meer bepaald het alternatievenonderzoek.

5.5.1. Evaluatie van het instrumentarium

In het plangebied zijn er verschillende problematieken en ambities aanwezig. Er werd onderzocht welk instrumentarium het best wordt gebruikt om de verschillende ambities te realiseren en deze met elkaar te verzoenen.

Er werd in eerste instantie onderzocht in hoeverre de opmaak van een RUP wel het meest aangewezen instrument is om de verschillende ambities waar te maken. Voor de ontwikkeling van Walle 113 werd er bekeken of de plannen konden worden gerealiseerd via het aanvragen van een planologisch attest of via een aanvraag tot omgevingsvergunning voor herontwikkeling. Aangezien er voor de gewenste ontwikkeling zowel een functiewijziging als een volumewijziging nodig is, bleken die instrumenten niet geschikt te zijn hiervoor. De opmaak van een RUP bleek de enige optie.

5.5.2. Koppeling van een samenwerkingsovereenkomst aan het RUP

De kwaliteit van de ontwikkeling op Walle 113 hangt nauw samen met een goede multi-modale bereikbaarheid en doorwaadbaarheid van het bouwblok. Een fiets- en wandeloorsteek met koppeling aan een halte voor (hoogwaardig) openbaar vervoer betekent dan ook een meerwaarde voor deze ontwikkeling. Anderzijds is een fiets- en wandeloorsteek door het bouwblok ook een meerwaarde voor de omwonenden en de stad. De doorsteek is dan ook een gezamenlijke opportuniteit. Ook het gedeeld gebruik van de parkeerinfrastructuur

kan voor verschillende partijen interessant zijn. Overdag kan het worden gebruikt in functie van de ontwikkeling op Walle 113 en 's avonds en 's nachts kan de parkeer- en oplaadinfrastructuur gebruikt worden door omwonenden.

Conform art. 2.2.5 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan de bevoegde overheid voorafgaandelijk aan of gelijktijdig met de beslissing over een RUP overeenkomsten afsluiten met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen om het ruimtelijk uitvoeringsplan te kunnen realiseren.

Gelet op de gezamenlijke opportuniteiten is het interessant om deze mogelijkheid te gebruiken. Een bijkomend voordeel van een gekoppelde overeenkomst is dat beide trajecten enigszins apart kunnen verlopen op hun eigen tempo maar bij de definitieve goedkeuring wel aan elkaar worden gekoppeld.

5.5.3. Onderzoek naar de geschikte locatie van de fiets- en wandeloorsteek

Het belang om een fiets- en wandeloorsteek door het plangebied te voorzien, werd onderschreven. De doorsteek zorgt voor een waardevolle aanvulling binnen het fietsplan van de stad. Het biedt immers een fietsvriendelijker alternatief voor de oost-westverbinding door de stad dan de bestaande situatie. Daarnaast kan het ook zorgen voor een revitalisatie van het plangebied. Er werd onderzocht welke locatie en tracé van de fiets- en wandeloorsteek de meest ideale is in overeenstemming met de ambitieniveaus voor het plangebied. Bij het alternatievenonderzoek werden er 3 opties onderzocht:

- (A) Een zachte doorsteek in het noorden van het plangebied: Een doorsteek op die locatie vereist heel wat sloopwerk en moet worden geflankeerd door een nieuw stadsproject op die locatie.
- (B) Een zachte doorsteek centraal in het plangebied: Deze doorsteek kan worden gerealiseerd in combinatie met de geplande ontwikkelingen van Walle 113. Deze locatie vereist een doorsteek ter hoogte van de rij arbeiderswoningen met erfgoedwaarde langs de Doorniksesteenweg.
- (C) Een zachte doorsteek in het zuiden van het plangebied: Deze doorsteek kan worden gerealiseerd in combinatie met de geplande ontwikkelingen van Walle 113. Deze locatie vereist een doorsteek ter hoogte van de rij arbeiderswoningen met erfgoedwaarde langs de Doorniksesteenweg.
- Een combinatie van bovenvermelde opties.



5.5.4. Onderzoek naar de impact van het plan op het bouwkundig erfgoed

Er is een hele rij arbeiderswoningen langs de Doorniksesteenweg opgenomen op de inventaris bouwkundig erfgoed. Er werd gezocht naar een locatie voor de zachte doorsteek door het plangebied waarbij het erfgoedkarakter van die woningen maximaal wordt behouden. Er zijn in totaal 41 aaneensluitende woningen opgenomen op de inventaris. Het erfgoedkarakter zit hem vooral in het geheel van deze woningen. Het is daarom het meest aangewezen om de doorsteek ofwel net aan de rand van de woningenrij te voorzien ofwel in het midden van de woningenrij te realiseren. Op die manier blijft het erfgoedkarakter van het geheel het best bewaard.

5.5.5. Onderzoek naar geschikt programma voor de paarse sproet

De stad gaat uit van het principe "paars blijft purper". Dit principe bestaat erin dat bestaande bedrijfspervenken zo veel mogelijk opnieuw voor bedrijvigheid worden ingezet. Op die manier wil de stad vermijden dat er nieuwe open ruimte voor bedrijvigheid moet worden aangesneden. Bijgevolg krijgt het binnengebied in het plangebied opnieuw een invulling voor bedrijfsactiviteiten. Gelet op de ligging van dit gebied omrand door woningen, is het noodzakelijk om de toegelaten bedrijfsactiviteiten te verzachten van milieubelastende industrie naar zone voor kleine en middelgrote bedrijven - ambachtelijke zone. Industriële en hinderlijke productiegerichte activiteiten worden uitgesloten.

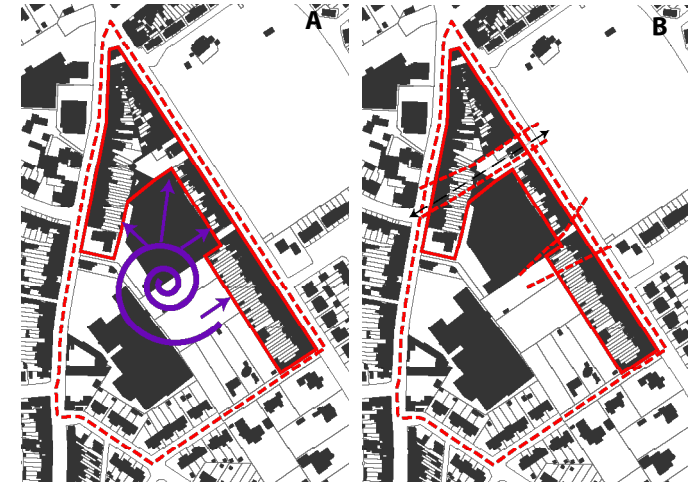
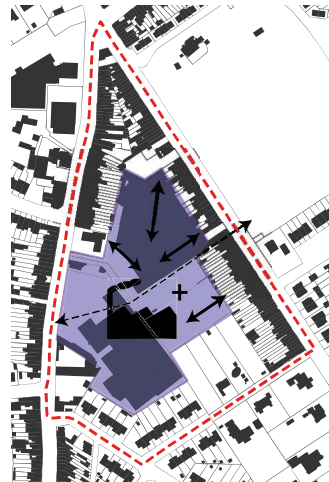
Gelet op de stedelijke ligging van het plangebied, werd er onderzocht of er naast bedrijvigheid nog nevenfuncties kunnen worden verweven binnen de paarse sproet. Dit enerzijds om de verenigbaarheid met de omliggende woonomgeving te verbeteren en anderzijds om de site op elk moment van de dag levendig te houden. Het is de bedoeling om de inplanting van die nevenfuncties vooral te voorzien aan de rand van het binnengebied en ter hoogte van de zachte doorsteek.

Er werd ook onderzocht welk aandeel deze nevenbestemming zou kunnen hebben. Dit werd gebaseerd op de ruimtemonitor wonen en de kantorenstudie van de stad Kortrijk.

5.5.6. Onderzoek om het woonweefsel aan de rand van het plangebied te optimaliseren

Aan de rand van het plangebied zijn rijwoningen aanwezig op relatief beperkte percelen. Er werd onderzocht op welke manier er een revitalisering van deze woonpercelen kon gebeuren. Dit gebeurde op twee verschillende manieren:

- (A) Eerst en vooral werd er onderzocht hoe er vanuit de nieuwe ontwikkelingen in de paarse sproet een meerwaarde kan worden gecreëerd voor de omringende woningen. De nieuwe ontwikkelingen kunnen immers ook voordelen opleveren voor de buurt (vb. het voorzien van een buurtparking voor de omwonenden, achteruitgangen voor percelen...). Binnen het project klimaatwijken wordt onderzocht om van het plangebied een zelfvoorzienende en CO₂-neutrale wijk te maken waarbij er energie wordt uitgewisseld tussen de bedrijvenzone en het omliggende woonweefsel.
- (B) In tweede instantie werd er onderzocht of er nog een stap verder kon worden gegaan. Er werd onderzocht of het blok van woonpercelen kon worden doorbroken door een nieuw stadsproject te koppelen aan de zachte doorsteek. In dat project zouden vernieuwende woonvormen kunnen worden gerealiseerd. Op die manier wordt het economische hart van het plangebied ook voelbaar langs de Doorniksesteenweg.



5.5.7. Onderzoek site Doorniksesteenweg 100A-102 en 2 aanpalende onbebouwde percelen

In het masterplan en de startnota werd er enkel rekening gehouden met een gedeeltelijk behoud van de bebouwing. In dit onderzoek worden de verschillende opties bekeken van volledig behoud tot volledige sloop van de gebouwen op de site Doorniksesteenweg 100A-102.

Optie 1 gaat voor de site Doorniksesteenweg 100A-102 uit van volledig behoud van de gebouwen en de site als zone voor bedrijvigheid met één toegang = de bestaande toegang tot de site. Bij behoud van de bestaande bebouwing, blijft het perceel volledig bebouwd tot tegen de perceelsgrenzen met de aanpalende woningen. Dit heeft een negatieve impact op de woonkwaliteit van die woningen en is bijgevolg niet aangewezen. Er moet worden aangestuurd om een groenzone te voorzien tussen het bedrijfsperceel en de aanpalende woonpercelen. Door de specifieke vorm van de site, de verplichte groenbuffer en het behoud van een decentrale toegang, zal dit perceel naar bedrijfsvoering wellicht weinig interessant zijn.

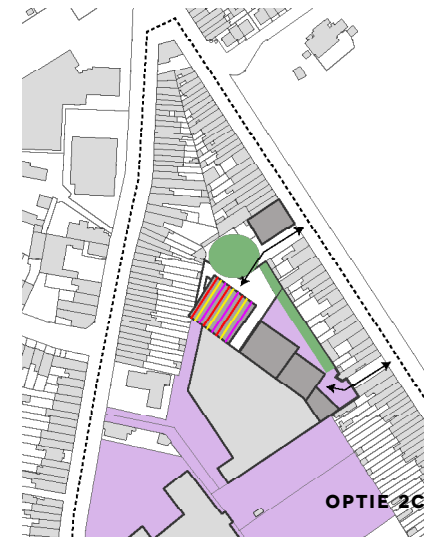
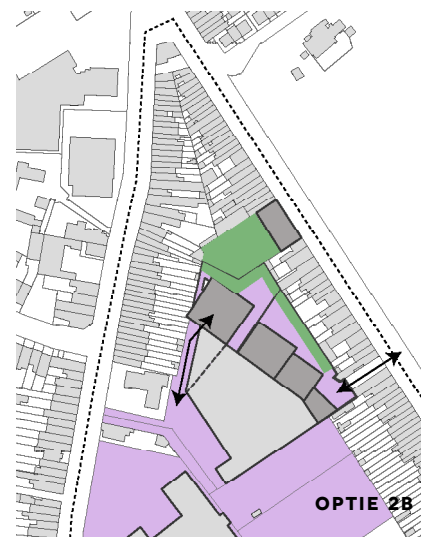
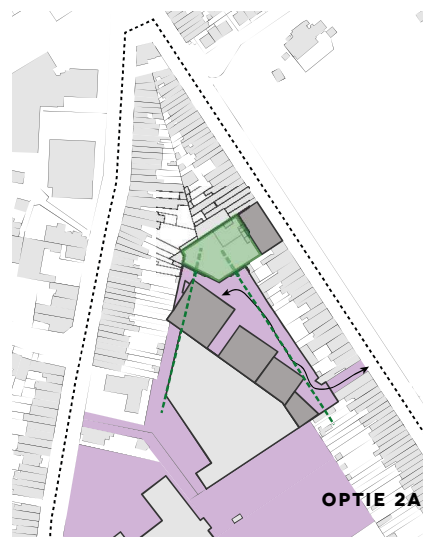
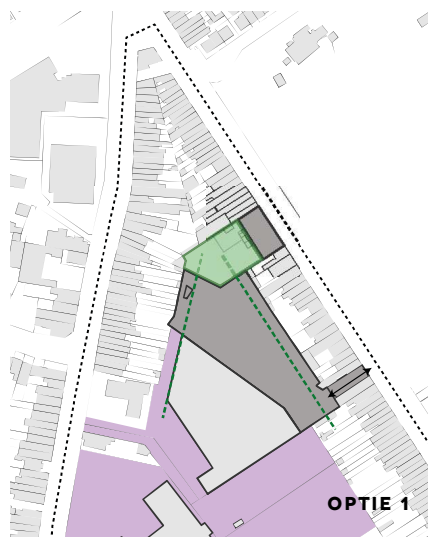
In deze optie wordt er op de onbebouwde percelen langs de Doorniksesteenweg een invulling gegeven met een woonfunctie. Er moet hierbij worden voldaan aan de richtlijnen van het beeldkwaliteitsplan van de stad.

Optie 2 gaat voor de site Doorniksesteenweg 100A-102 uit van een gedeeltelijk behoud. Enkel het vierkante torenvolume in het noorden en de karakteristieke industrieloosden ter hoogte van de bestaande inrit worden bij dit onderzoek behouden. Bij gedeeltelijk behoud zijn er verschillende scenario's mogelijk. Hieronder worden 3 mogelijkheden besproken.

Optie 2A: 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. De bedrijfsvoering op het perceel is echter niet ideaal door de lange smalle vorm van het perceel en de decentrale inrit. Om de woonkwaliteit van de aangrenzende woonpercelen te optimaliseren, moet er in de toekomst een groenzone worden voorzien tussen het bedrijfsperceel en de woonpercelen. Dit zal de bedrijfsvoering nog moeilijker maken.

Optie 2B: In deze optie wordt de site in twee opgedeeld. Het zuidelijk deel behoudt de bestaande toegang. Het noordelijk deel wordt bij de site van Walle 109 gevoegd. Om tot een praktische bedrijfsvoering te komen zou er in dat scenario wel een deel van de bestaande bebouwing op Walle 109 moeten worden gesloopt om het torengedouw vlot toegankelijk te maken. In deze optie wordt er op de onbebouwde percelen langs de Doorniksesteenweg een invulling gegeven met een woonfunctie.

Optie 2C: In deze optie wordt de site in twee opgedeeld. Het zuidelijk deel behoudt de bestaande toegang. Het noordelijk deel krijgt een toegang via het braakliggend perceel ten noorden daarvan. Door het samenspel van de twee sites, kan er een kwalitatief project worden ingeplant met ruimte voor een publieke groenzone in functie van de buurt. Door het nieuw project kan de magazijntoren zichtbaar worden gemaakt vanaf de Doorniksesteenweg. Hierdoor kan het gebouw eventueel ook een andere functie krijgen dan bedrijvigheid en kan het bijvoorbeeld worden ingeschakeld in de zoektocht naar een buurtparking in het plangebied.



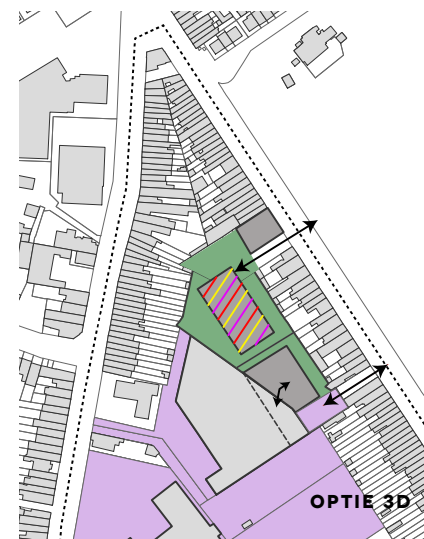
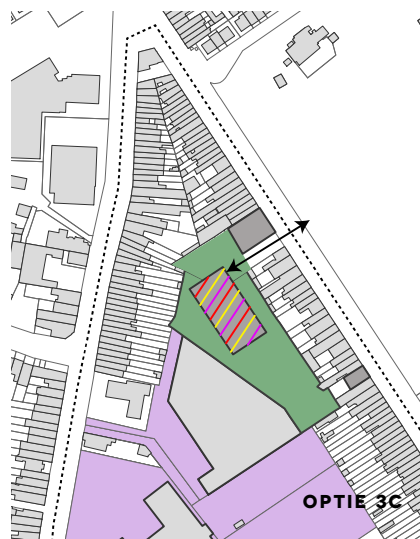
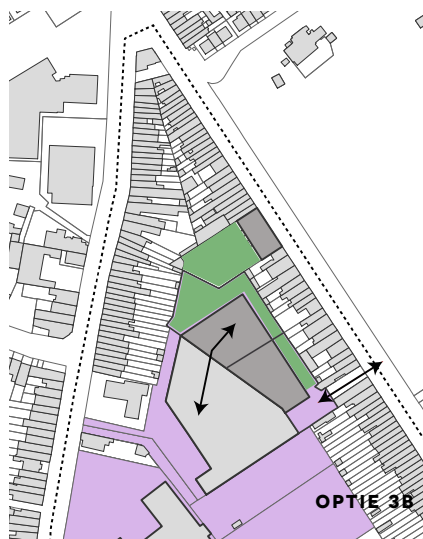
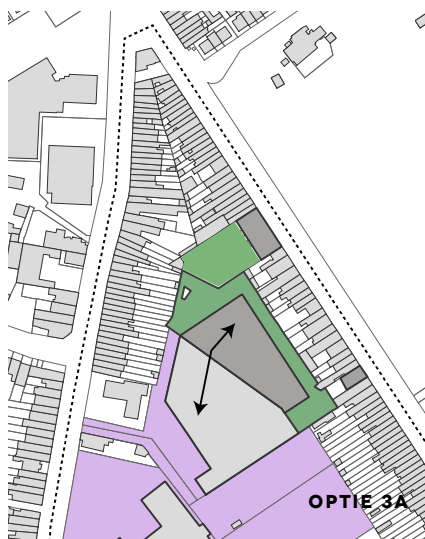
Optie 3 gaat voor de site Doorniksesteenweg 100A-102 uit van volledige sloop van de bestaande bebouwing. Na volledige sloop zijn er verschillende scenario's denkbaar. Hieronder worden er 3 mogelijkheden besproken. Er zijn weliswaar nog meer scenario's denkbaar of combinaties van de scenario's die hieronder worden opgesomd. Bij eender welk scenario zal er worden onderzocht of de site kan worden ingeschakeld in de zoektocht naar een buurtparking in het plangebied.

Optie 3A voorziet dat de site volledig bij de site van Walle 109 wordt gevoegd. Op die manier zouden de bedrijfsgebouwen op Walle 109 kunnen worden uitgebreid op de site van Doorniksesteenweg 100A-102. Een andere mogelijkheid is dat er op de twee percelen een volledig nieuw bedrijfsgebouw wordt gebouwd dat eventueel kan worden opgedeeld in kleinere entiteiten. Het deel van de site Doorniksesteenweg 100A-102 dichtst bij de woonkavels wordt als groenzone ingericht. Door deze zone voldoende breedte te geven kan deze dienen als bufferzone voor de bedrijvigheid en als gemeenschappelijke groenzone voor de woonkavels langs de Doorniksesteenweg.

Optie 3B deelt de site op in twee delen. Een deel wordt bij de site van Walle 109 gevoegd. Het zuidelijk deel blijft als een aparte bedrijfssite bestaan. Net als bij de vorige optie wordt er een groenbuffer voorzien met de woonkavels langs de Doorniksesteenweg.

Optie 3C: In deze optie wordt de site zichtbaar en toegankelijk gemaakt voor autoverkeer via de onbebouwde percelen langs de Doorniksesteenweg. De bebouwing op de site wordt bekeken in samenhang met de mogelijkheden op de onbebouwde percelen langs de Doorniksesteenweg. Door het nieuw project op die percelen kan de bebouwing erachter zichtbaar worden gemaakt vanaf de Doorniksesteenweg. Hierdoor kan het gebouw eventueel ook een andere functie krijgen dan bedrijvigheid en kan het bijvoorbeeld worden ingeschakeld in de zoektocht naar een buurtparking in het plangebied. Een groot deel van de site zou kunnen worden ingericht als publieke groenzone voor de buurt.

Optie 3D is een variante van optie 3B en 3C waarbij de site in twee delen wordt opgedeeld. Het noordelijk deel van de site wordt ontwikkeld in samenhang met de onbebouwde percelen langs de Doorniksesteenweg. Het zuidelijk deel van de site wordt ingezet voor bedrijvigheid. Er kan worden onderzocht of een deel van de bebouwing van site Walle 109 kan worden toegevoegd aan deze site.



5.5.8. Onderzoek ontsluiting logistiek voor bedrijvigheid op site Walle 113

In de startnota werd er vanuit gegaan dat de logistieke ontsluiting voor de site Walle 113 via Walle zou verlopen. Tijdens het overleg met de betrokken eigenaars van het binnengebied werd de vraag gesteld om ook de optie te onderzoeken of deze via de Doorniksesteenweg kon worden voorzien. Bijgevolg worden in het alternatievenonderzoek twee opties opgenomen:

- (A) Logistiek voor het binnengebied volledig via Walle.
- (A + B) Logistiek voor het binnengebied deels via Walle en deels via de Doorniksesteenweg. Voor deze optie werd bijkomend onderzocht hoe de toegang via de Doorniksesteenweg zou kunnen worden voorzien in combinatie met een zachte doorsteek op die locatie. Om een logistieke ontsluiting op een veilige manier met een zachte doorsteek te combineren, is er wel wat ruimte nodig. Dit vraagt meer aanpassingen aan de bestaande percelen langs de Doorniksesteenweg.

5.5.9. Onderzoek naar optimalisatie van de mobiliteit en het stimuleren van meer duurzame vervoerwijzen (modal shift) in het plangebied

Het voorzien van een bijkomend programma naast bedrijvigheid voor de paarse sproet kan zorgen voor een revitalisering van het volledig plangebied maar heeft ook een impact op de mobiliteit. Er werd dan ook onderzocht hoe deze impact tot een minimum kan worden herleid en hoe de ontwikkeling van die paarse sproet naar mobiliteit toe positief kan worden ingezet in functie van het volledig projectgebied. Volgende opties werden onderzocht:

- Kan de nodige parking die moet worden voorzien voor het programma in de paarse sproet gedeeld worden gebruikt met de bewoners van de omgeving?
- Het bijkomend programma in de paarse sproet wordt zo veel mogelijk aan de rand en ter hoogte van de zachte doorsteek voorzien. Op die manier wordt er gestimuleerd dat het vervoer van en naar dit bijkomend programma op een duurzame manier gebeurt met de fiets of te voet.
- Door het voorzien van een zachte doorsteek door het gebied, is er een snelle en directe verbinding naar de HOV-lijn die in de toekomst langs de Doorniksesteenweg zal worden uitgebouwd. Die verbinding komt niet alleen ten goede van de mensen die in het projectgebied wonen en werken maar ook voor de ruimere omgeving ten westen van Walle.



5.6. ALTERNATIEVENONDERZOEK

5.6.1. Alternatief 1

Bij het eerste alternatief worden er twee zachte doorsteken voorzien. Er wordt een doorsteek voorzien in het zuiden van het plangebied, meer bepaald in het midden van de rij arbeiderswoningen langs de Doorniksesteenweg en via de site van Walle 113. De tweede doorsteek wordt voorzien in het noorden van het plangebied. Deze doorsteek wordt gekoppeld aan een gemengde stedelijke ontwikkeling rond een woonerf en takt aan bij de fietsroute doorheen het park Blauwe Poort.

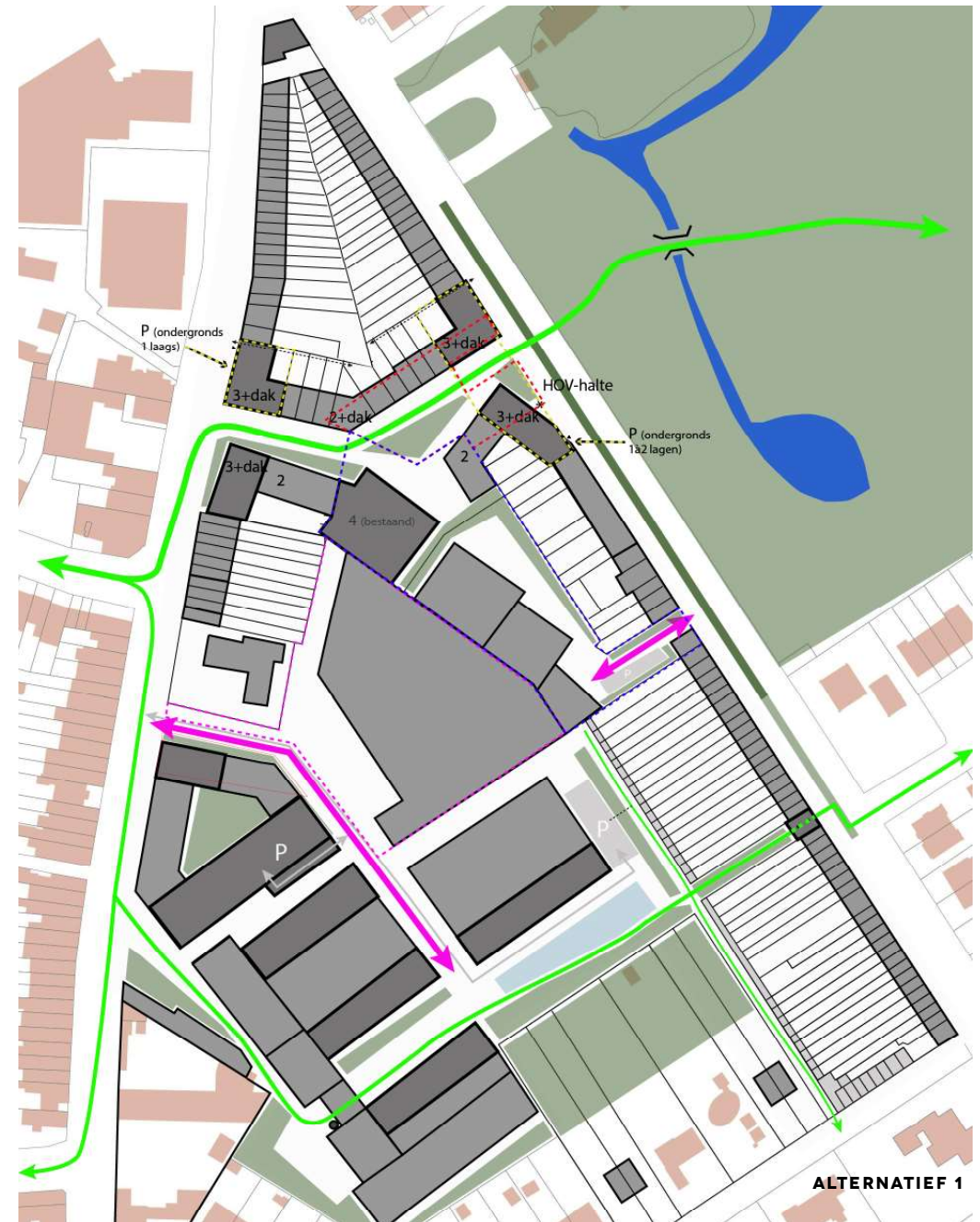
Naast de grote doorsteken door het gebied voor fietsers en voetgangers, wordt er ook een toegang voor aangelanden voorgesteld achter de achterperceelsgrenzen van de woningen langs de Doorniksesteenweg vanaf de Wallemolenstraat.

Voordelen:

- Ter hoogte van de noordelijke doorsteek worden de woonhuizen aan de rand van het plangebied gesaneerd en vervangen door nieuwe kwaliteitsvolle en hedendaagse wooneenheden.
- De onbebouwde percelen langs de Doorniksesteenweg worden ingezet in de nieuwe ontwikkeling.
- Site Doorniksesteenweg 100A-102 kan beter worden ontsloten en krijgt zo meer mogelijkheden om verder te ontwikkelen.
- De zachte doorsteek kan aantakken op de F. van Eeckhoutstraat die volgens de reacties uit de raadpleging een betere fietsverbinding is dan de Condédreef.
- De zachte doorsteek is een volwaardige doorsteek langs voorgevels.
- Het scenario biedt kansen voor een betere oversteekbaarheid van de Doorniksesteenweg en betere toegankelijkheid van het park voor bewoners van Walle en F. Van Eeckhoutstraat.
- Er is een achteruitgang mogelijk voor de woonpercelen langs de Doorniksesteenweg.

Nadelen:

- Er worden twee doorsteken door het plangebied voorzien.
- Er moeten heel wat eigendommen worden verworven in dit scenario. In het zuiden is het aantal te verwerven woningen beperkt. In het noorden moeten heel wat eigendommen worden verworven om het bouwblok op die locatie te saneren. Naast het financiële luik is er ook de vraag wie het noordelijk project (doorsteek + sanering) kan/wil leiden.
- De noordelijke doorsteek takt ten oosten ervan niet aan op een bestaande fiets - en voetgangersstructuur.
- Er is een aanpassing aan het park vereist.



ALTERNATIEF 1



ALTERNATIEF 1 - FIETSROUTING MESO

5.6.2. Alternatief 2

In dit voorstel wordt de zuidelijke fiets- en voetgangersdoorsteek uit alternatief 1 verlaten en wordt er enkel in het noorden een doorsteek voorzien. In dit voorstel wordt de noordelijke doorsteek voorzien onder het magazijngebouw door. Dit voorstel werd financieel ook doorgerekend.

Naast de grote doorsteken door het gebied voor fietsers en voetgangers, wordt er ook een toegang voor aangelanden voorgesteld achter de achterperceelsgrenzen van de woningen langs de Doorniksesteenweg vanaf de Wallemolenstraat.

Voordelen:

- Ter hoogte van de zachte doorsteek worden de woonhuizen aan de rand van het plangebied gesaneerd. Er kunnen nieuwe kwalitatieve woongelegenheden worden voorzien.
- De onbebouwde percelen langs de Doorniksesteenweg worden ingezet in de nieuwe ontwikkeling.
- Site Doorniksesteenweg 100A-102 kan beter worden ontsloten en krijgt zo meer mogelijkheden om verder te ontwikkelen.
- De zachte doorsteek kan aantakken op de F. van Eeckhoutstraat die volgens de reacties uit de raadpleging een betere fietsverbinding is dan de Condédreef.
- Het voorstel biedt ontwikkelingskansen voor Walle 109 en zorgt voor een betere zichtbaarheid van het bedrijf op de site.
- De zachte doorsteek is een volwaardige doorsteek langs voorgevels.
- Het scenario biedt kansen voor een betere oversteekbaarheid van de Doorniksesteenweg en betere toegankelijkheid van het park voor bewoners van Walle en F. Van Eeckhoutstraat.
- Er is een achteruitgang mogelijk voor de woonpercelen langs de Doorniksesteenweg.

Nadelen:

- De doorsteek door Walle 113 vervalt waardoor een grote troef voor de ontwikkeling verdwijnt.
- De resultaten van de financiële doorrekening gaven aan dat de realisatie van het scenario onvoldoende evenwichtig was. Naast het financiële luik was er ook de vraag wie dit project kan/wil leiden rekening houdend met de complexe eigendomssituatie. Omwille van deze redenen werd beslist om niet verder te werken op dit scenario.
- De noordelijke doorsteek takt ten oosten ervan niet aan op een bestaande fiets- en voetgangersstructuur.
- Er is een aanpassing aan het park vereist.





ALTERNATIEF 2 - FIETSROUTING MESO

5.6.3. Alternatief 3

Bij dit alternatief wordt de zachte doorsteek centraal in het plangebied voorzien. De logistieke ontsluiting voor Walle 109-113 wordt via Walle voorzien. De logistieke ontsluiting voor Doorniksesteenweg 100A - 102 gebeurt via de Doorniksesteenweg. Naar programma toe blijft de hoofdbestemming bedrijvigheid aanwezig maar worden er bijkomende nevenfuncties toegelaten.

In dit alternatief wordt de site Doorniksesteenweg 100A-102 langs de Doorniksesteenweg op 2 locaties ontsloten. Naast de huidige inrit wordt er een toegang voorzien via de onbebouwde percelen ter hoogte van Doorniksesteenweg 60. Dit vereist een samenwerking tussen de eigenaars van beide sites. Door een tweede toegang te voorzien, ontstaat er op de site Doorniksesteenweg 100A-102 de mogelijkheid om andere functies te voorzien dan bedrijvigheid. Hiervoor moet de bestaande bebouwing op de site wel enigszins worden aangepast. De bestaande bebouwing kan volledig worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw of gedeeltelijk worden behouden en aangepast naar de nieuwe functie.

Op Walle 113 blijft de hoofdbestemming bedrijvigheid maar worden er langs de zachte doorsteek en langs Walle bijkomende nevenfuncties voorzien. Het is de bedoeling om deze nevenfuncties te koppelen aan de bedrijfsgebouwen door ze te integreren naast of op de bedrijfsgebouwen. Op het onbebouwd perceel wordt er nieuwe bebouwing ingeplant. De bestaande bedrijfsbebouwing met erfgoedwaarde wordt aangevuld met nieuwe volumes zodat er een nieuw multifunctioneel gebouw ontstaat. Langs Walle wordt er ook nieuwe bebouwing voorzien om de site een entree te geven.

Zowel op de site Doorniksesteenweg 100A-102 als op de site van Walle 113 wordt er parkeren voorzien. Deze voorziening moet voldoen aan de bepalingen uit de verordening van de stad. De parkeervoorziening biedt mogelijkheid tot medegebruik voor de bewoners uit de omgeving.



Vanuit het ontwerp van dit alternatief werd er getracht om het programma voor de paarse sproet te vertalen in richtinggevende cijfers:

Site	Oppervlakte	Programma	V/T	Totaal
Walle 111+113	21.630 m ²	Bedrijvigheid	0,66	14.276 m ²
		Wonen	0,15	3.245 m ²
		Kantoren	0,18	3.893 m ²
Walle 109 + DSSW 100A-102 + onbebouwd perceel rond DSSW 60	13.003 m ²	Bedrijvigheid	0,50	6.502 m ²
		Wonen	0,35	4.551 m ²
		Kantoren	0,15	1.950 m ²
Totaal	34.633 m ²	Bedrijvigheid		20.777 m ²
		Wonen		7.796 m ²
		Kantoren		5.844 m ²

Voordelen:

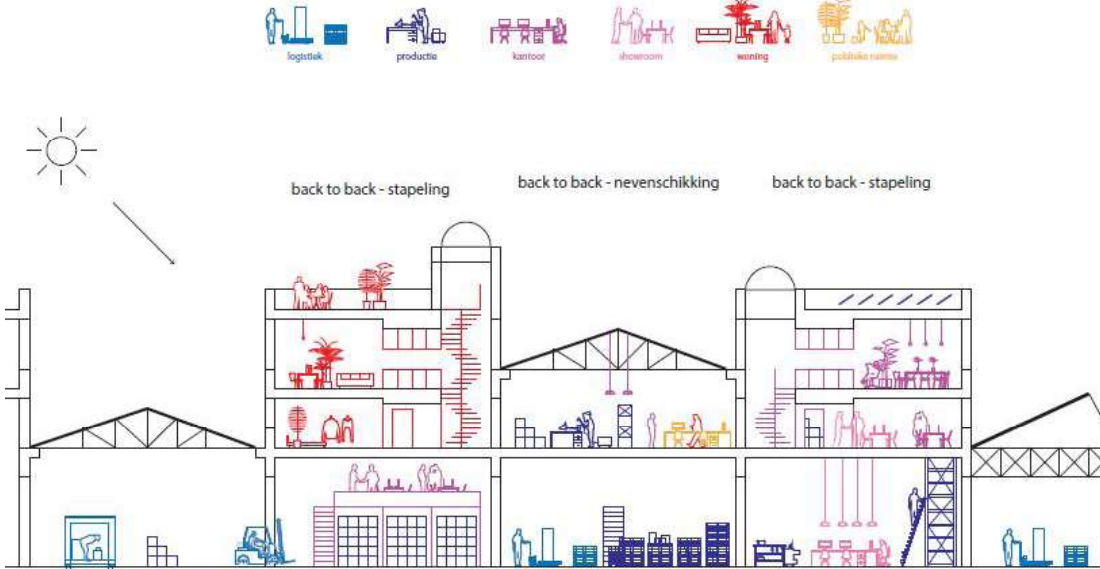
- Het aantal woningen die verworven moeten worden, blijft beperkt.
- De rij arbeiderswoningen met erfgoed wordt (nagenoeg) volledig in stand gehouden.
- De site Doorniksesteenweg 100A-102 krijgt meer flexibiliteit naar toekomstige invulling toe door de bijkomende toegang.
- Er worden op verschillende locaties parkeermogelijkheden voorzien die ook kunnen worden gebruikt door de buurtbewoners.
- De beperkte woonpercelen langs Walle en Doorniksesteenweg krijgen de mogelijkheid tot achteruitgang. Op de site Doorniksesteenweg 100A-102 zou zelfs de mogelijkheid van een buurttuin kunnen worden voorzien.
- De zachte doorsteek passeert langs levendige functies waardoor er op elk moment voldoende sociale controle zal zijn en er geen onveiligheidsgevoel is bij het gebruik ervan.

Nadelen:

- De site is geen toplocatie voor kantoren en naar de woonfunctie toe is er reeds heel wat aanbod in de stad aanwezig. Er moet over gewaakt worden dat deze nevenfuncties relatief beperkt blijven op deze site en de paarse sproet effectief verder als paarse sproet blijft bestaan.



FIGUUR BOGDAN & VAN BROECK
IMPRESSIE VAN DE ZACHTE DOORSTEEK



FIGUUR BOGDAN & VAN BROECK
SCHEMA MOGELIJKE STAPELING VAN PROGRAMMA

5.6.4. Alternatief 4

Bij dit alternatief wordt de zachte doorsteek centraal in het plangebied voorzien. Ter hoogte van de Doorniksesteenweg wordt de zachte doorsteek gekoppeld aan de logistieke ontsluiting voor Walle 113 en Doorniksesteenweg 100A-102. De logistieke ontsluiting voor Walle 109 wordt via Walle voorzien. Naar programma toe wordt hetzelfde programma voorop gesteld als bij alternatief 3. Voor de beschrijving van het programma wordt dan ook verwezen naar wat er is opgenomen onder het alternatief 3.

Voordelen:

- Op site Walle 113 is de logistieke ontsluiting volledig gescheiden van de zachte doorsteek.
- De site Doorniksesteenweg 100A-102 krijgt meer flexibiliteit naar toekomstige invulling toe, wat ook voor de aangrenzende woonpercelen positief kan zijn.
- Er worden op verschillende locaties parkeermogelijkheden voorzien die ook kunnen worden gebruikt door de buurtbewoners.
- De beperkte woonpercelen langs Walle en Doorniksesteenweg krijgen de mogelijkheid tot achteruitgang. Op de site Doorniksesteenweg 100A-102 zou zelfs de mogelijkheid van een buurttuin kunnen worden voorzien.
- De zachte doorsteek passeert langs levendige functies waardoor er op elk moment voldoende sociale controle zal zijn en er geen onveiligheidsgevoel is bij het gebruik ervan.

Nadelen:

- De site is geen toplocatie voor kantoren en naar de woonfunctie toe is er reeds heel wat aanbod in de stad aanwezig. Er moet over gewaakt worden dat deze nevenfuncties relatief beperkt blijven op deze site en de paarse sproet effectief verder als paarse sproet blijft bestaan.
- Voor de uitwerking van dit alternatief moeten er meer panden verworven worden langs de Doorniksesteenweg om daar de logistieke ontsluiting te kunnen voorzien.
- Er moeten meer woningen worden gesloopt in de rij arbeiderswoningen met erfgoed.
- De nieuwe logistieke ontsluiting kan voor overlast zorgen voor de aanpalende woningen langs de Doorniksesteenweg.
- De combinatie van de logistieke ontsluiting en de doorsteek voor fietsers en voetgangers kan ter hoogte van de oversteek aan de Doorniksesteenweg resulteren in verkeersonveilige situaties.
- Een bijkomende logistieke ontsluiting op de Doorniksesteenweg zal voor problemen zorgen naar verkeersdoorstroming toe op die weg en meer specifiek voor de doorstroming van de HOV-lijn.



5.6.5. Alternatief 5

Bij dit alternatief wordt de zachte doorsteek centraal in het plangebied voorzien. Ter hoogte van de Doorniksesteenweg wordt de zachte doorsteek gekoppeld aan een nieuw publiek plein. In dit alternatief wordt er bijgevolg teruggegrepen naar scenario large uit de startnota (zie "5.4.4. Scenario Large: stedelijk project" op pag. 47). Het publiek plein biedt een zicht op de economische activiteiten in het hart van het plangebied. De randen van het plein kunnen worden afgewerkt met een mix van wonen, diensten en economische activiteiten. Het programma van het binnengebied is hetzelfde programma zoals voorop gesteld bij alternatief 3. Voor de beschrijving van het programma wordt dan ook verwezen naar wat er is opgenomen onder het alternatief 3.

Voordelen:

- De bedrijvigheid krijgt een volwaardig front en is voelbaar vanuit de Doorniksesteenweg.
- Ter hoogte van het plein kan er een ruime en veilige oversteek van de Doorniksesteenweg worden voorzien.
- De woningen langs de Doorniksesteenweg met beperkte breedte en beperkte woonkwaliteit worden doorbroken om een nieuw stedelijk project te kunnen voorzien met meer kwaliteitsvolle, duurzame en energievriendelijke wooneenheden.
- De site Doorniksesteenweg 100A-102 krijgt meer flexibiliteit naar toekomstige invulling toe, wat ook voor de aangrenzende woonpercelen positief kan zijn.
- Er worden op verschillende locaties parkeermogelijkheden voorzien die ook kunnen worden gebruikt door de buurtbewoners.
- De beperkte woonpercelen langs Walle en Doorniksesteenweg krijgen de mogelijkheid tot achteruitgang. Op de site Doorniksesteenweg 100A-102 zou zelfs de mogelijkheid van een buurttuin kunnen worden voorzien.
- De zachte doorsteek passeert langs levendige functies waardoor er op elk moment voldoende sociale controle zal zijn en er geen onveiligheidsgevoel is bij het gebruik ervan.

Nadelen:

- De site is geen toplocatie voor kantoren en naar de woonfunctie toe is er reeds heel wat aanbod in de stad aanwezig. Er moet over gewaakt worden dat deze nevenfuncties relatief beperkt blijven op deze site en de paarse sproet effectief verder als paarse sproet blijft bestaan.
- Voor de uitwerking van dit alternatief moeten er meer panden verworven worden langs de Doorniksesteenweg om een publiek plein te kunnen voorzien.
- Er moeten meer woningen worden gesloopt in de rij arbeiderswoningen met erfgoed.



5.7. BELANGRIJKE PRINCIPES VOOR HET VERVOLGPROCES VAN HET RUP

5.7.1. Afweging van de alternatieven

Tijdens het verder proces van het RUP werden de 5 alternatieven afgewogen tegenover elkaar. Alternatief 1 en 2 zijn financieel niet haalbaar en werden vanaf de scopingnota niet verder meegenomen. De mogelijkheid om een toegang voor aangelanden te voorzien vanaf de Wallemolenstraat achter de woonpercelen langs de Doorniksesteenweg wordt wel verder onderzocht.

Parallel aan de scopingnota werd een plan-Mober opgemaakt met als doel de mobiliteitsbehoefte en impact in beeld te brengen. In deze studie werden de 2 planalternatieven 3 en 4 verder onderzocht. Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat de verkeersgeneratie van het project een minimale impact heeft op het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle. Het verkeer wikkelt in beide scenario's goed af op het kruispunt. Er moet echter wel aandacht geschonken worden aan de leefbaarheid van Walle. Deze zou tijdens de ochtend-als avondspits onder druk staan ter hoogte van de Carrefour Supermarkt (punt plangebied). Ter hoogte van de zone voor economische activiteiten kan de verkeersleefbaarheid in Walle gegarandeerd worden.

Bij het verder uitwerken van het RUP werd er een keuze gemaakt uit de 3 resterende planalternatieven. Er werd gekozen om het gros van het site gerelateerd auto- en vrachtverkeer via Walle te laten verlopen. De keuze hiervoor is enerzijds gebaseerd op de resultaten van de Mober waaruit blijkt dat het niet noodzakelijk is om een bijkomende ontsluitingsweg naar de Doorniksewijk te realiseren. Daarnaast vergt een nieuwe logistieke doorsteek een zware ingreep waarvan de maatschappelijke meerwaarde niet in verhouding staat tot de nadelige effecten:

- De nieuwe logistieke ontsluiting kan voor overlast zorgen voor de aanpalende woningen langs de Doorniksesteenweg.
- De combinatie van de logistieke ontsluiting en de doorsteek voor fietsers en voetgangers kan ter hoogte van de oversteek aan de Doorniksesteenweg resulteren in verkeersonveilige situaties.
- Een bijkomende logistieke ontsluiting op de Doorniksesteenweg zal voor problemen zorgen naar verkeersdoorstroming toe op die weg en meer specifiek voor de doorstroming van de HOV-lijn.
- De mogelijkheden om een kwalitatieve halteinfrastructuur voor de HOV-verbinding wordt bemoeilijkt en die halte is net van belang om het autogebruik van de activiteiten binnen het plangebied beperkt te houden.

Uit de afweging van de voor- en nadelen van de verschillende planalternatieven werd beslist om alternatief 3 en 5 verder mee te nemen in het vervolgproces van het RUP.

5.7.2. Belangrijke ontwerpprincipes

Op basis van bovenvermelde afweging blijken volgende uitgangspunten van belang om op te nemen in het ontwerp - RUP:

Paars blijft purper:

Het binnengebied krijgt opnieuw een invulling voor bedrijfsactiviteiten. Gelet op de ligging van dit gebied omrand door woningen, is het noodzakelijk om de toegelaten bedrijfsactiviteiten te verzachten van milieubelastende industrie naar zone voor kleine en middelgrote bedrijven - ambachtelijke zone. Industriële en hinderlijke productiegerichte activiteiten worden uitgesloten. Daarnaast is het aangewezen om ook zachtere functies toe te laten. Dit enerzijds om de verenigbaarheid met de omliggende woonomgeving te verbeteren en anderzijds om de site op elk moment van de dag levendig te houden. De site is weliswaar geen toplocatie voor kantoren en naar de woonfunctie toe is er reeds heel wat aanbod in de stad aanwezig. Er moet bijgevolg over gewaakt worden dat deze nevenfuncties relatief beperkt blijven op deze site en de paarse sproet effectief verder als paarse sproet blijft bestaan. Bedrijvigheid blijft bijgevolg de hoofdfunctie. Naar nevenfuncties toe worden storende activiteiten zoals luidruchtige horeca uitgesloten. Detailhandel wordt eveneens vermeden om concurrentie te vermijden met de detailhandelsconcentraties in de buurt (Doorniksewijk, 't Kanon, Halenplein).

Volume bebouwing binnengebied:

In het beeldkwaliteitsplan van stad Kortrijk is opgenomen dat de woningen langs Walle maximum 2 bouwlagen met hellend dak mogen zijn. Langs de Doorniksesteenweg zal het gabariet afhankelijk zijn van de directe context. Waar het binnengebied dicht bij de rand van het plangebied komt, moet het gabariet van de bebouwing in dat binnengebied aansluiten bij het gabariet van de bebouwing aan de rand van het plangebied. Op een grotere afstand van de woonranden is het ruimtelijk verantwoord om, rekening houdend met de principes van ruimtelijk rendement, een hoger gabariet toe te laten. Er wordt voor de site Walle 113 ook toegelaten om aan Walle een hoger gabariet te voorzien dan de 2 bouwlagen met hellend dak om een duidelijke

entree naar de site te maken. Het is niet de bedoeling dat er over de volledige perceelsbreedte hoger wordt gebouwd maar dat het om een accentbebouwing gaat en er dus voldoende afstand wordt gehouden naar de omliggende bebouwing.

Zachte doorsteek met lokale en bovenlokale betekenis:

Het voorzien van een doorgang voor fietsers en voetgangers blijkt uit bovenvermelde afweging cruciaal zowel lokaal als bovenlokaal. In het ontwerpend onderzoek werd de locatie van die fietsdoorsteek gedetailleerd onderzocht. Uiteindelijk bleek de doorsteek het meest efficiënt en praktisch realiseerbaar centraal in het plangebied. Daar takt de doorsteek ook best aan op het groter fietsnetwerk in de stad.

Groen en blauw:

Aangezien het plangebied net naast het park is gelegen, wordt er niet bijkomend ingezet op het voorzien van een grote groenstructuur in het plangebied. Het is daarom belangrijk dat er een goede oversteekbaarheid is van de Doorniksesteenweg zodat bewoners van het plangebied op een gemakkelijke en veilige manier van en naar het park kunnen wandelen of fietsen.

In het plangebied zelf wordt er wel een deel publieke ruimte voorzien grenzend aan de zachte doorsteek. Daarnaast zullen er ook bepaalde bufferzones/groenzones nodig zijn tussen de bedrijvigheid en de woningen langs de rand. Er wordt voorgesteld om deze groenzone zo in te richten dat deze niet alleen zal dienen als buffer van de bedrijvigheid maar ook als een ontmoetingsplaats voor de mensen die in het plangebied wonen en werken.

Langs de Wallemolenstraat zijn er woonpercelen aanwezig met heel diepe tuinen met spontane en ecologisch waardevol geachte bosontwikkeling. Het is niet de bedoeling om in deze tuinen een ontwikkeling te voorzien.

Op Walle 113 wordt er een waterbuffer voorzien waar alle regenwater naar afgevoerd wordt. De waterbuffer wordt idealiter als een open waterbuffer aangelegd grenzend aan de zachte doorsteek.

Woonkwaliteit in de schil van het bouwblok:

De ontwikkeling van Walle 113 voorziet ook in een deel publieke ruimte grenzend aan de zachte doorsteek. Dit zorgt ervoor dat het

bouwblok wordt ontpit. Door de ontwikkeling van de publieke ruimte, het voorzien van de zachte doorsteek (W-O) en de toegang voor aangelanden vanaf de Wallemolenstraat, wordt er voor de woningen langs de Doorniksesteenweg ook een mogelijkheid geboden om een achteringang via de tuin te verkrijgen evenals een fiets- en/of tuinberging. Op die manier moeten fietsen en ander materiaal niet meer in de woning worden geplaatst en wordt er meer ruimte gegeven aan de woonfunctie an sich. Door de achteruitgang verbeterd de functionaliteit van de woningen en worden bepaalde stadsdelen sneller bereikbaar, wat een positieve invloed heeft op de woonkwaliteit. Het biedt ook mogelijkheden tot een betere sociale controle op de site.

Er wordt onderzocht of er in het binnengebied van het plangebied een of meerdere parkings kunnen worden voorzien die ook door de buurt kan worden gebruikt.

Naast de procedure van het RUP loopt ook het project “klimaatwijken”. De stad Kortrijk wil voor dit plangebied een herontwikkelingsplan uitwerken voor een zelfvoorzienende en CO2-neutrale wijk, waarbij energie uitgewisseld wordt tussen de bedrijfssite aan de binnenzijde van het plangebied en het omliggende woonweefsel. Voor het bouwblok zal worden onderzocht of het één van de ‘warmteparels’ kan worden in een verder uit te bouwen regionaal warmtenet. Hiervoor moeten geen specifieke voorschriften worden voorzien in het RUP. Bij de opmaak van de bouwvoorschriften voor de woonzones werden de bouw mogelijkheden echter wel voldoende flexibel gemaakt zodat kwalitatieve en meer prijzefficiënte verbouwingen van de bestaande kleinere woningen of vernieuwbouw mogelijk wordt.

Bouwkundig erfgoed:

Er is een aaneengesloten rij van 41 arbeiderswoningen langs de Doorniksesteenweg opgenomen op de inventaris bouwkundig erfgoed. Er werd gezocht naar een locatie voor de zachte doorsteek door het plangebied waarbij het erfgoedkarakter van die woningen maximaal wordt behouden. Er zijn in totaal 41 aaneensluitende woningen opgenomen op de inventaris. Het is het meest aangewezen om de doorsteek aan het einde van de woningenrij te voorzien.

Daarnaast moet er bij de ontwikkeling op Walle 113 zeker ook rekening worden gehouden met het industrieel erfgoed op die site. De BIC textielweverij is een iconisch en beeldbepalend gebouwencomplex. Die kan wel getransformeerd worden maar met behoud van de erfgoedwaarde.

Er werd onderzocht of er nog beeldbepalende panden in het plangebied aanwezig waren. Tegenover het park de Blauwe Poort zijn enkele panden aanwezig die niet op de inventaris van het bouwkundig erfgoed staan, maar die toch, na overleg met de stedelijke

adviescommissie ABEKO, door hun beeldkwaliteit een belangrijke erfgoedwaarde bleken te hebben. Het gaat meer bepaald om de panden: Doorniksesteenweg 12, 14 en 16 (zeer goed bewaarde eenheidsbebouwing 3 identieke woningen met trapgevel) en Doorniksesteenweg 24, 26, 28, 30, 32, 34 en 36 (zeer goed bewaarde eenheidsbebouwing arbeidershuizen van 3 bouwlagen). Deze panden worden aangeduid op het bestemmingsplan.

Beeldkwaliteit:

Naast de bepalingen uit het beeldkwaliteitsplan, zijn er nog enkele andere richtlijnen van belang voor de invulling van het plangebied. Volgende zaken worden best verankerd in de voorschriften van het RUP:

- Het nieuwe centraal in het gebied liggende bedrijfsgebouw op Walle 113 moet een levendige gevel hebben aan de kant van de doorsteek voor fietsers en voetgangers. Dit is een gevel met een aantrekkelijke en open uitstraling op menselijke maat.
- De transformatie van het erfgoed op Walle 113 en de nieuw te bouwen delen op de site moeten worden gerealiseerd met respect voor het bestaande erfgoed waarbij de erfgoedwaarde behouden blijft in een hoogwaardige architectuur.
- De fabrieksschouw is beeldbepalend voor de site van Walle 113. Beeldbepalende zichten vanuit de stad op de schouw moeten gerespecteerd worden.

Mobiliteit

Bij de verdere opmaak van het RUP is het belangrijk om de ontwikkelingen rond de HOV-lijn langs de Doorniksesteenweg op de voet te volgen. Deze kunnen immers een grote impact hebben op het plangebied. Vooral de locatie van de halte zal een grote invloed hebben. De doorstroming van de HOV beperkt tevens extra ontsluitingen voor de site. Beslissingen over de HOV-lijn die een invloed hebben op het plangebied moeten minstens in de toelichtingsnota en eventueel ook in de voorschriften van het RUP worden opgenomen.

Tijdens de eerste raadpleging waren heel wat opmerkingen over het parkeren. Het zal belangrijk zijn dat er bij nieuwe ontwikkelingen in het binnengebied van het bouwblok voldoende parkeerplaatsen worden voorzien op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen worden na de kantooruren idealiter ook toegankelijk gemaakt voor de bewoners van de woningen langs de rand van het plangebied. Het aantal parkeerplaatsen wordt niet vastgelegd in het RUP. Hiervoor wordt verwezen naar de algemene verordening van de stad.

Optische vezelkabel en ondergrondse hoogspanningsleiding langs de Doorniksesteenweg

In de voorschriften van het RUP wordt opgenomen dat er voor de zone langs de Doorniksesteenweg moet worden voldaan aan de veiligheidsvoorschriften van Elia.

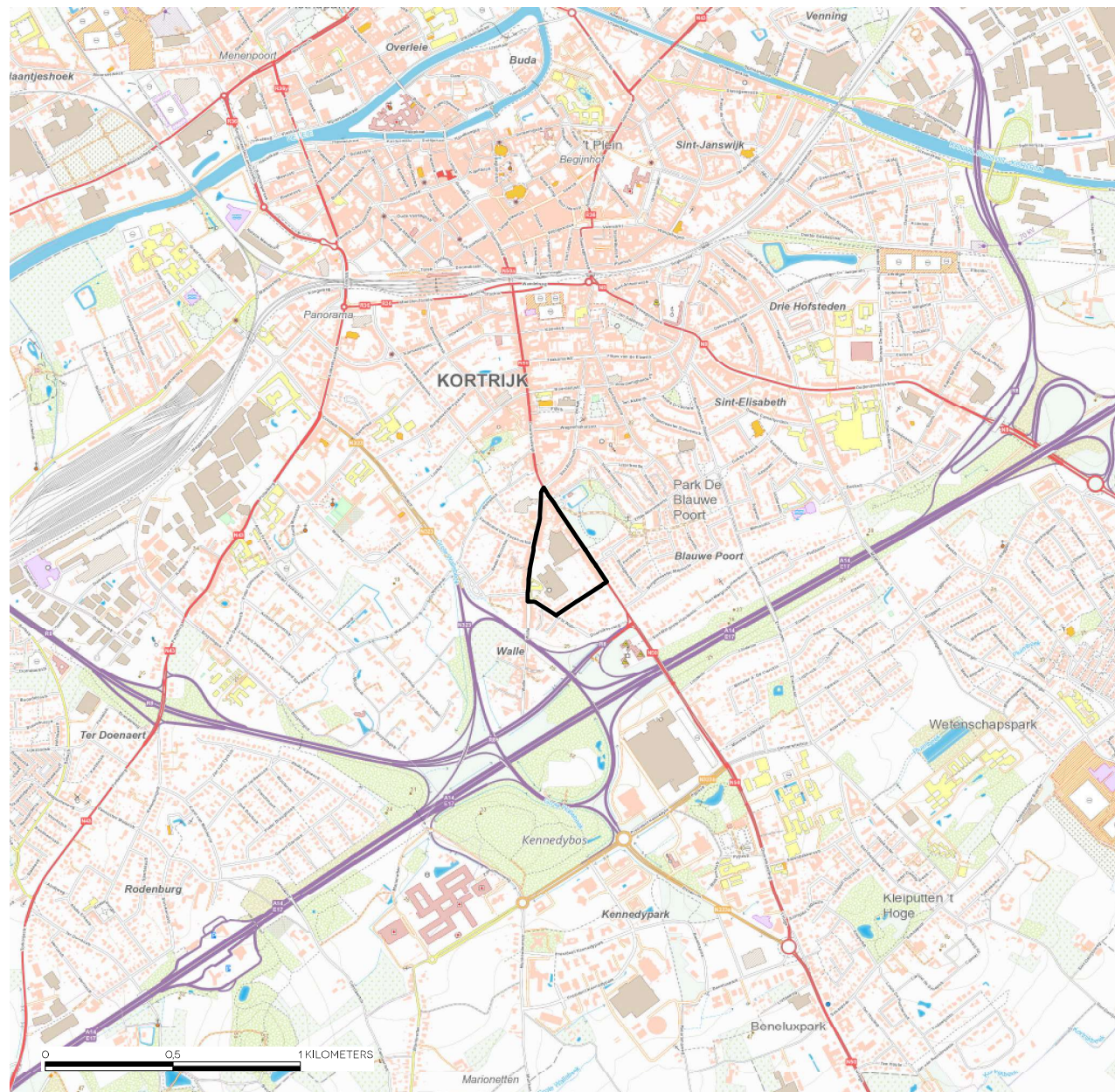
EFFECTENBEOORDELING

TOPOGRAFISCHE KAART

BRON: CARTOWEB.BE MET TOELATING VAN HET NGI VAN 11/12/2015 – WWW.NGIBE, JULI 2021



0 0,5 1 KILOMETERS



6. EFFECTENBEOORDELING GEMEENTELIJK RUP WALLE

RUP niet vereist.

6.1. ONTHEFFING OP DE PLAN-MER-PLICHT

Op 20/11/2021 werd door de Vlaamse Overheid, Departement Omgeving, Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten, dienst Milieueffectrapportage als conclusie bepaald, dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het RUP: 'Walle' (ref. SCRI18098).

Deze conclusie werd o.a. gebaseerd op de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en de verwerking hiervan in de scopingnota. De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten. Er wordt geacht dat de effectenbeoordeling, en de bijhorende beslissing van Team MER om ontheffing op de MER-plicht te verlenen, afgerond is.

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

De inhoud van het plan is niet fundamenteel gewijzigd ten aanzien van de planintenties die voorop werden gesteld in de scopingnota maar enkel verder verfijnd en omgezet in stedenbouwkundige voorschriften. Er kan geconcludeerd worden dat dit geen gevolgen omvat voor de disciplines die besproken worden in de effectenbeoordeling of de omgeving. Aangezien er geen aanzienlijke wijzigingen te verwachten zijn m.b.t. de verwachte effecten is een nieuwe beslissing van Team MER op het definitief

6.2. 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

WIJZE VAN (MILIEU)EFFECTENBEOORDELING

6.2.1. 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.).

6.2.2. 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.

6.2.3. 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 'industrieterreinontwikkeling' 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.

6.3. BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJKING VAN HET PLAN

6.3.1. 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 - (bedrijfs)woningen)
- herontwikkelen bestaande bebouwingen (kantoorfunctie inrichten in bestaande loodsen)
- aanleggen van fiets- en wandelverbinding (doorsteek)

6.3.2. Toelichting i.k.v. fase scoping

Het RUP heeft reeds een publieke raadpleging achter de rug en bevindt zich nu in de fase scoping. Naar aanleiding hiervan werden de oorspronkelijke planintenties verder verfijnd naar 5 alternatieven. Uit verder onderzoek bleek dat het toen aangewezen was om enkel de alternatieven "3" en "4" mee te nemen in het verder procedureverloop. Ondertussen, (sinds maart 2021) werd dit verder verfijnd en ligt nu enkel nog het alternatief "3" voor. Om de leesbaarheid van de effectenbeoordeling te garanderen is het aangewezen deze context specifiek te duiden binnen de effectenbeoordeling.

Binnen het kader van de effectenbeoordeling wordt er verwezen naar het weerhouden alternatief. De vermelding van de voorgaande planintenties werden aangepast om in lijn te zijn met het voorkeursalternatief en de (nieuwe) bijhorende planintenties.

Het behoud van beide zou aanleiding geven tot een zeer onleesbaar document omdat de nieuwe planintenties slechts in beperkte mate verschillen van de oorspronkelijke.

De bespreking van dit voorkeursalternatief en de aanpassingen worden in een blauwe kleur aangeduid. Om de duidelijkheid van het document te waarborgen wordt het voorkeursalternatief hier nog even vergeleken met het ondertussen geschrapte alternatief "4".

De oorspronkelijke planintenties bestonden uit het behoud van de huidige bestemming als woongebied en de omvorming van de paarse sproet naar een zone voor kleine en middelgrote bedrijven met enkele accenten van kantoren en wonen. Deze basisstelling wordt hoofdzakelijk behouden. Het huidige voorkeursalternatief ("3") omvat enkele verfijningen.

Alternatief "3" (voorkeursalternatief): De paarse sproet wordt deels aangeduid als zone voor kleine en middelgrote bedrijven, en gedeelten kunnen nevenfuncties verkrijgen zoals kantoren. Het resterend gedeelte wordt bestemd naar wonen. De logistieke ontsluiting voor Walle 109-113 wordt via Walle voorzien. De logistieke ontsluiting voor de Doorniksesteenweg 100A-102 gebeurt via de Doorniksesteenweg. De zachte doorsteek wordt in het zuiden van het projectgebied voorzien.

Alternatief "4" (geschrapt): Hetzelfde programma als alternatief "3" wordt vooropgesteld, met uitzondering van een bijkomende logistieke ontsluiting via de Doorniksesteenweg waarlangs ook een bijkomende parking te bereiken is.

6.3.3. 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.

6.3.4. 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.

6.3.5. Fase van opmaak van het plan of programma

		Datum goedkeuring
startnota		
scopingnota		
voorontwerp		
ontwerp		

6.3.6. 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...

6.3.7. Bijdrage van het plan tot oplossingen van bestaande milieuproblemen

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

6.3.8. 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.

6.3.9. 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.

6.3.10. 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.

7. INSCHATTING VAN MOGELIJKE AANZIENLIJKE MILIEUEFFECTEN (SCREENING)

7.1. BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

7.1.1. Algemene methodiek

De screening van de milieueffecten verloopt in drie stappen:

1. Voor een eerste inschatting van de milieueffecten worden in een “ingreepeffectschema” 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.

7.1.2. Ingreepeffectschema

Voor de screening van de milieueffecten worden in een “ingreepeffectschema” 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 hoofdstuk 7 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

7.2. PLANALTERNATIEVEN

7.2.1. 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 woonwijken rond de Doorniksesteenweg, 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 doorheen het plangebied kan een aansluiting worden gerealiseerd op het overkoepelend fietsnetwerk. Hierdoor kan een verdere efficiëntie in fietsverbindingen in de stad gerealiseerd worden. 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.

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.

7.2.2. 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 andere vormen van bedrijvigheid zoals kantoren 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.

7.2.3. 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 een zone voor kleine en middelgrote bedrijven. Hierin kunnen nevenfuncties, zoals kantoren of wonen, worden toegelaten. Door voldoende afstemming te voorzien met de omgeving, kan er een hoge ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid voor de omgeving gegarandeerd worden.

Dit heeft zich vertaald naar meerdere uitvoeringsalternatieven, welke in het verloop van het RUP besproken werden. Deze omvatten echter allemaal volgende functies: bedrijvigheid, kantoren en woningen. De verschillen tussen de alternatieven zijn te vinden in de ordening van deze functies in het plangebied en de locatie van de zachte doorsteek en logistieke ontsluiting. Ondertussen werd er een voorkeursalternatief bepaald, met name het alternatief “3”.

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

7.3. BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

7.3.1. 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.

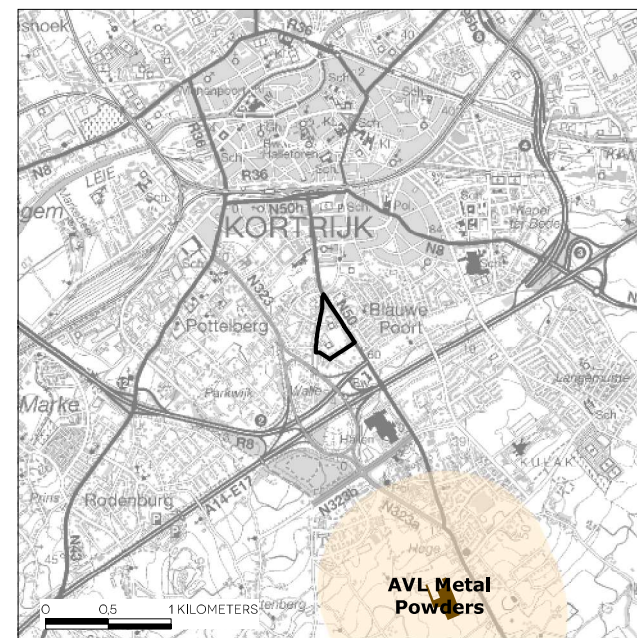
Momenteel zijn volgende bedrijven actief: Drukta NV (een drukkerij) en Formail BVBA (een marketingbureau). Verder zijn er nog een aantal meldingsplichtige activiteiten aanwezig, zoals een elektriciteitscabine (transformatoren), stookolie- en mazouttanks... Er zijn weinig kleinhandelzaken, horeca, kantoren 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 zijn er verder 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.

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

SEVESO BEDRIJVEN

BRON: DEPARTEMENT OMGEVING, JANUARI 2021



LEGENDE



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 kleine en middelgrote bedrijven waarin dat er beperkt kantoren en wonen als nevenbestemming worden toegelaten.

Tevens wordt de invulling van het plangebied 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 en om nieuwe bedrijvigheid toe te laten, indien deze niet onder de noemer 'milieubelastend' valt. Dit zorgt voor een onmiddellijke beperkende factor op potentiële hinder.

Op heden werd er reeds een voorkeursalternatief geselecteerd. Dit omvat het omvormen van het huidige type bedrijvigheid naar een eerder ambachtelijke bedrijvigheid.

Gezien de woonomgeving is het wijzigen van het bestemmingstype van de bedrijvigheid naar laagdynamische bedrijvigheid aangewezen en toe te juichen. Mits er voldoende waarborgen ingebouwd worden in de stedenbouwkundige voorschriften, in combinatie met de geldende wetgeving (vb. normering geluid) is het aanneembaar dat er geen aanzienlijke hinder of gevaar voor de omgeving ontstaat.

Ook kantoren en woningen zijn verenigbaar met de woonomgeving.

Het blijft wel aangewezen om de evolutie van de ruimtelijke 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. Er kan gesteld worden dat de huidige vooropgestelde herbestemming en de hiermee gekoppelde toegelaten activiteiten in overeenstemming zullen zijn met de woonomgeving.

Veiligheidstoets

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

uw bericht van
05/04/2018

uw kenmerk
KOr 18-1 RUP WALLE

ons kenmerk
RVR-AV-0228

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP WALLE"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

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

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 05/04/2018, met ref. RVR-AV-0228), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, gezien het verbod opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. De dienst Veiligheidsrapportering adviseert om dit verbod in de S.V. als volgt te formuleren:

"De inplanting van inrichtingen zoals bedoeld in het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, is niet toegelaten."

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.

Voor verdere informatie kan u terecht bij de dienst Veiligheidsrapportering van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

¹Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

²Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

³Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer	KOr 18-1 RUP WALLE
RUP titel	RUP WALLE
Initiatiefnemer	stad Kortrijk
Plangebied	



Toets uitgevoerd op	05/04/2018
Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

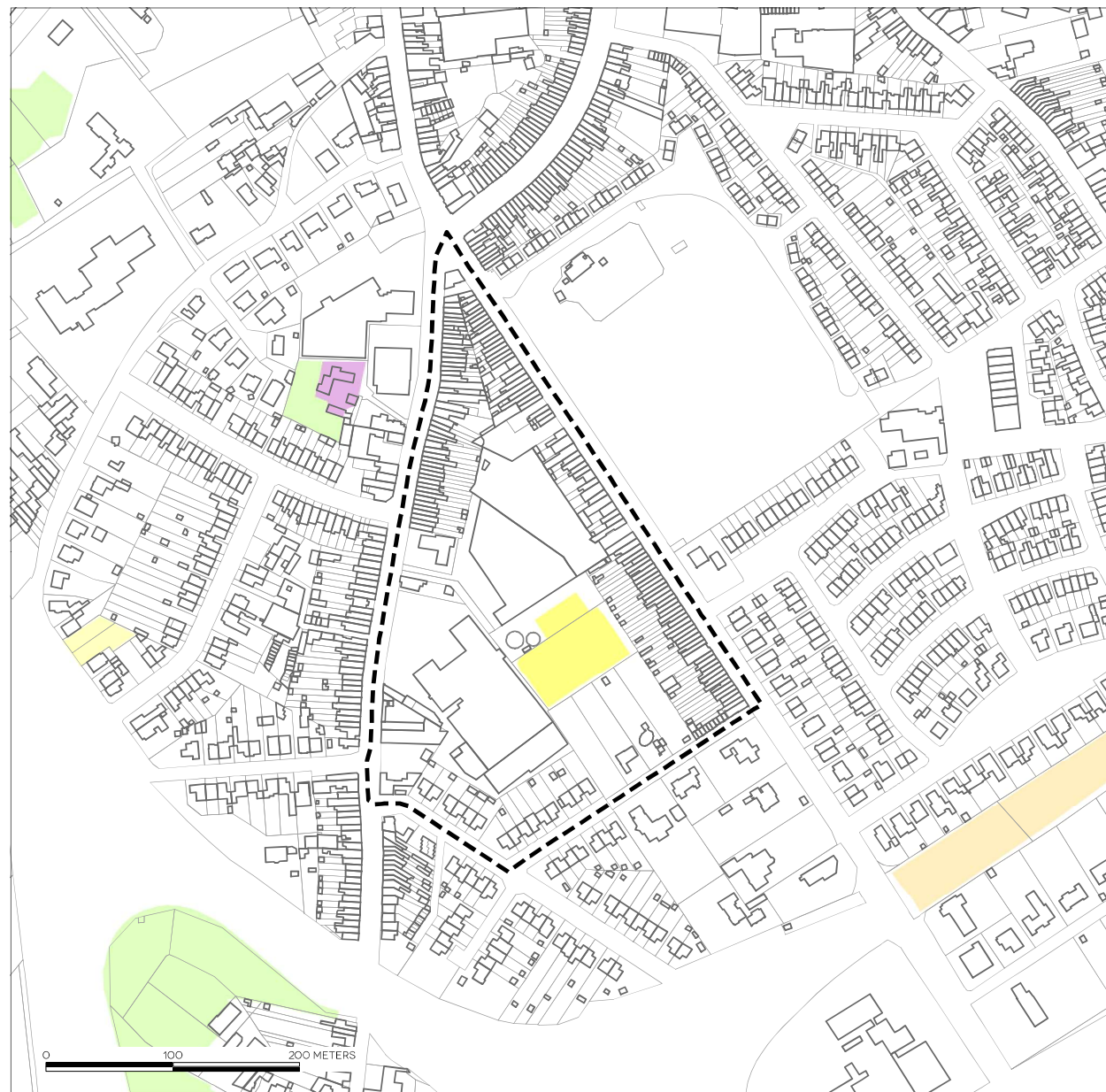
Vraag	Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?
Antwoord	Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland.
Vraag	Voorziet het RUP enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid of ook de mogelijkheid tot nieuwe bedrijvigheid?
Antwoord	Het plan omvat ook nieuwe bedrijvigheid.
Vraag	Kunnen er zich Seveso-inrichtingen in het plangebied vestigen?
Antwoord	Nee, want er is een expliciet verbod op de inplanting van Seveso-inrichtingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

LANDBOUWGEBRUIKSPERCELEN

BRON: DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ/INFORMATIE VLAANDEREN, 2019

LEGENDE

-  Landbouwinfrastructuur
-  Grasland
-  Voedergewassen
-  Granen, zaden en peulvruchten
-  Maïs



7.3.2. 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 plangebied 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 kleine en middelgrote bedrijven. Dit kan worden aangevuld met enkele accenten van kantoren en wonen. Tevens wordt de invulling van het plangebied afgestemd op de bepalingen opgenomen in het RSV, PRS-WL, GRS. 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.

Momenteel is het voorkeursalternatief reeds bepaald: In alternatief "3" wordt de paarse sproet deels aangeduid als zone voor kleine en middelgrote bedrijven en gedeelten kunnen nevenfuncties verkrijgen zoals kantoren. Het resterend gedeelte wordt bestemd naar wonen. De logistieke ontsluiting voor Walle

109-113 wordt via Walle voorzien. De logistieke ontsluiting voor Doorniksesteenweg 100A-102 gebeurt via de Doorniksesteenweg. De zachte doorsteek wordt centraal in het plangebied voorzien. Het plangebied biedt grote potenties inzake fiets- en wandelverbindingen, zowel op lokaal gebied als vanuit een ruimer perspectief. De bereikbaarheid van lokale voorzieningen zal verhogen alsook de aansluiting op de 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. Het perceel is niet opgenomen in herbevestigd agrarisch gebied, dus compensatie t.a.v. het landbouwwareaal is niet vereist.

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. ruimtelijke ordening 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

7.3.3. 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 natuurverbindingsgebieden 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/INFORMATIE VLAANDEREN, TOESTAND 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 ontwikkeld worden.

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 beperkte 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 wordt er in het voorkeursalternatief ook groenbuffers aangelegd als landschappelijke inkleding. Er wordt verondersteld dat dit geen uitgesproken, aanzienlijke invloed zal uitoefenen op de biodiversiteit, gezien het gebruik en de beperkte oppervlakte. Echter, mag het bijkomend groen ook niet helemaal afgeschreven worden. Het is belangrijk zoveel mogelijk groene stapstenen in het stedelijk weefsel te creëren. Gezien het park de “Blauwe Poort” zeer dicht gelegen is, vormt dit een ideale stapsteen in westelijke richting. Binnen deze optiek is dit dus zeker een positief element.

Er wordt 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.

Voor het openbaar groen geldt sinds 2015 een verbod op gebruik van pesticiden. De stad Kortrijk is al 10 jaar voorloper in het beperken van bestrijdingsmiddelen. Binnen enige inbreidingsprojecten voor wonen, wordt een groenaanleg voorzien.

Een algemeen stedenbouwkundig voorschrift, dat zal opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften in het RUP, vermeldt dat bij aanleg van groen moet worden gezorgd dat de beplanting biodiversiteitsrijk is.

Natuurtoets

Er wordt verondersteld dat er geen vermijdbare schade wordt veroorzaakt in het kader van de ontwikkelingen. De locaties van de, in de planningsopties opgenomen, ingrepen betreffen geen zone met uitvoerige natuurwaarden. De zorgplicht wordt gerespecteerd. Eventuele onvermijdbare schade wordt hersteld of gecompenseerd. Er kan gesteld worden dat het plan geen aanzienlijke potentiële biologische waarden of ecologisch potentieel bedreigt of aantast.

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. biodiversiteit 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

7.3.4. 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.

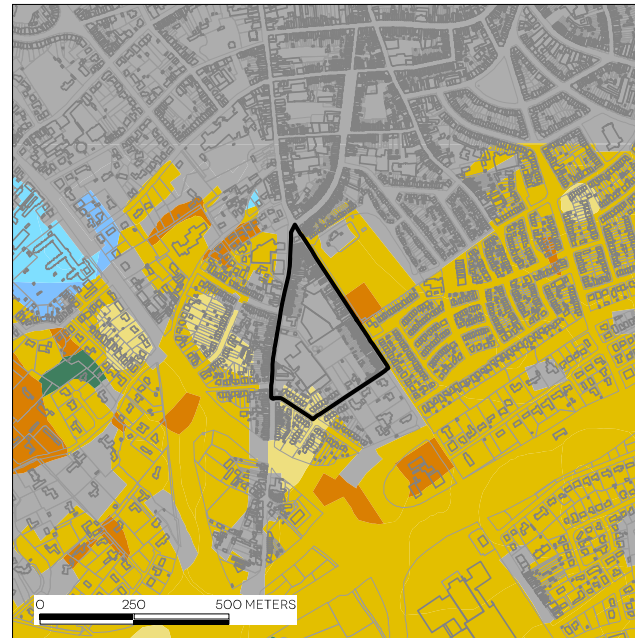
Er wordt ook verwezen naar het lopende project van de klimaatwijken dat een positief effect zal hebben voor het plangebied.

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

BODEMKAART

BRON: VLM/INFORMATIE VLAANDEREN, 2017



LEGENDE

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

BODEMONDERZOEKEN EN SANERING

BRON: OVAM (VIA WMS), JULI 2021



LEGENDE

	sitebesluit
	oriënterende bodemonderzoeken
	beschrijvende bodemonderzoeken
	bodemsaneringsprojecten
	eindevaluatieonderzoek

7.3.5. 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 ook 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 is reeds 1 bodemsanering (lopende) in uitvoering, 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

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 groenzones en groenbuffers voorzien als landschappelijke inkleding.

Het RUP voorziet een bestemmingswijziging, echter betreft het (hoofdzakelijk) geen wijziging van de bestemmingstypes conform Vlarebo. Zo zal de bestemming 'industriegebied voor milieubelastende industrieën' omgezet worden naar 'gebied voor kleine en middelgrote ondernemingen', echter beide vallen onder bestemmingstype V en geven dus geen aanleiding tot gewijzigde bodemsaneringsnormen. Bij elk bestemmingstype wordt het volgende in Vlarebo vermeld: "*ermee vergelijkbare gebieden, aangewezen op de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen die van kracht zijn in de ruimtelijke ordening*". Eveneens wordt in het RUP de bestemming 'woongebied bestendig (bestemmingstype III).

In het zuidwesten van het plangebied wordt de zone voor gemeenschapsvoorzieningen herbestemd naar woongebied. Op deze manier wil men potenties bieden aan de site van de school met oog op de toekomst. Dit omvat wel een wijziging van het bestemmingstype. Van type V voor gemeenschapsvoorzieningen naar woongebied (type III). Voor deze zone zal bij effectieve ontwikkeling naar wonen, nauwgezet moeten nagegaan worden als er gesaneerd moet worden om ook de strenge normen van het bestemmingstype III te halen.

Voor de zones waar wonen als nevenfunctie wordt toegelaten, wordt de onderliggende bestemming niet gewijzigd naar vb. woongebied. Zonder wijziging aan de bestemming, komt er ook geen wijziging aan het bestemmingstype voor.

Bij de bouwwerken kunnen gronden uitgegraven en afgevoerd worden. De regeling op het grondverzet is van toepassing (vanaf 250 m³ of percelen opgenomen in het bodeminformatieregister) waarbij de nodige analyses en bodembeheerrapporten nodig zijn). Op basis hiervan zal, bij de effectieve grond- en graafwerken ter uitvoering van het RUP, er hoogstwaarschijnlijk een erkend bodemsaneringsdeskundige dienen te worden aangesteld. Bepaalde gronden omvatten namelijk verontreiniging en hierbij dienen de bepalingen van het bodemdecreet en het Vlarebo te worden gerespecteerd.

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 Vlarebo II-voorschriften bevatten preventieve maatregelen om het risico op bodemverontreiniging te beperken.

De bodem (vochtig zandleem) is geschikt voor het bouwen van constructies en infiltratie van regenwater. Enige infiltratievoorzieningen dienen met de nodige aandacht voor de aanwezige grondverontreiniging te worden geplaatst of vervangen

door bufferinstallaties met vertraagde afvoer naar de openbare riolering. Idealiter wordt aangesloten op de collectieve waterbuffer die wordt voorzien.

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 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

MOEILIJK INFILTREERBARE BODEMS

BRON: GISWEST (VIA WMS), APRIL 2018

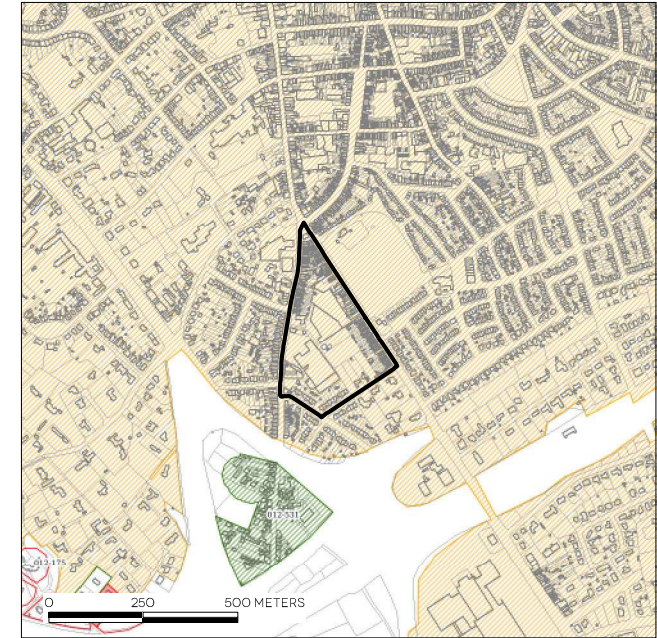


LEGENDE

- goed infiltreerbare bodems
- Moeilijk infiltreerbare bodems

ZONERINGSPLAN

BRON: VMM (VIA WMS), JULI 2021



LEGENDE

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

7.3.6. 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

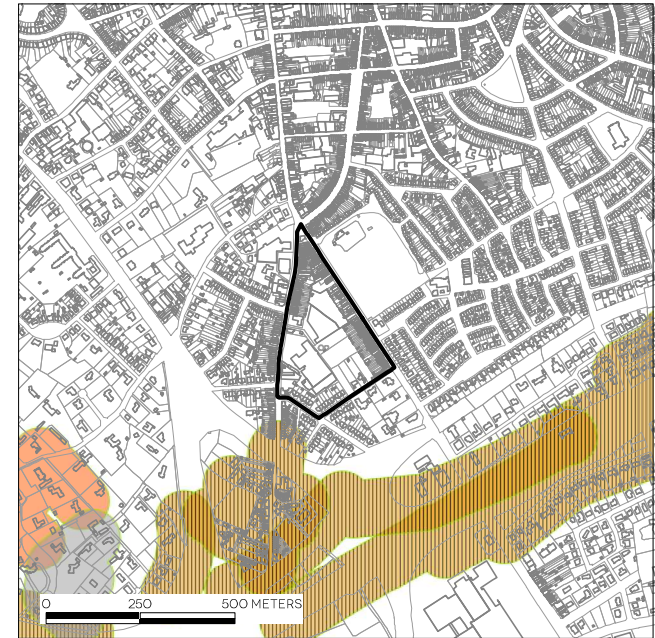
Er zijn geen problemen gekend omtrent wateroverlast in het plangebied. Het plangebied omvat wat schommelingen inzake reliëf, deze beperken zich echter tot het bereik van ca. 2 meter overheen het volledige plangebied.

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.

GEBIEDSDEKKEND UITVOERINGSPLAN

BRON: VMM (VIA WMS), JULI 2021



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/ALV, MEI 2017

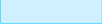
LEGENDE

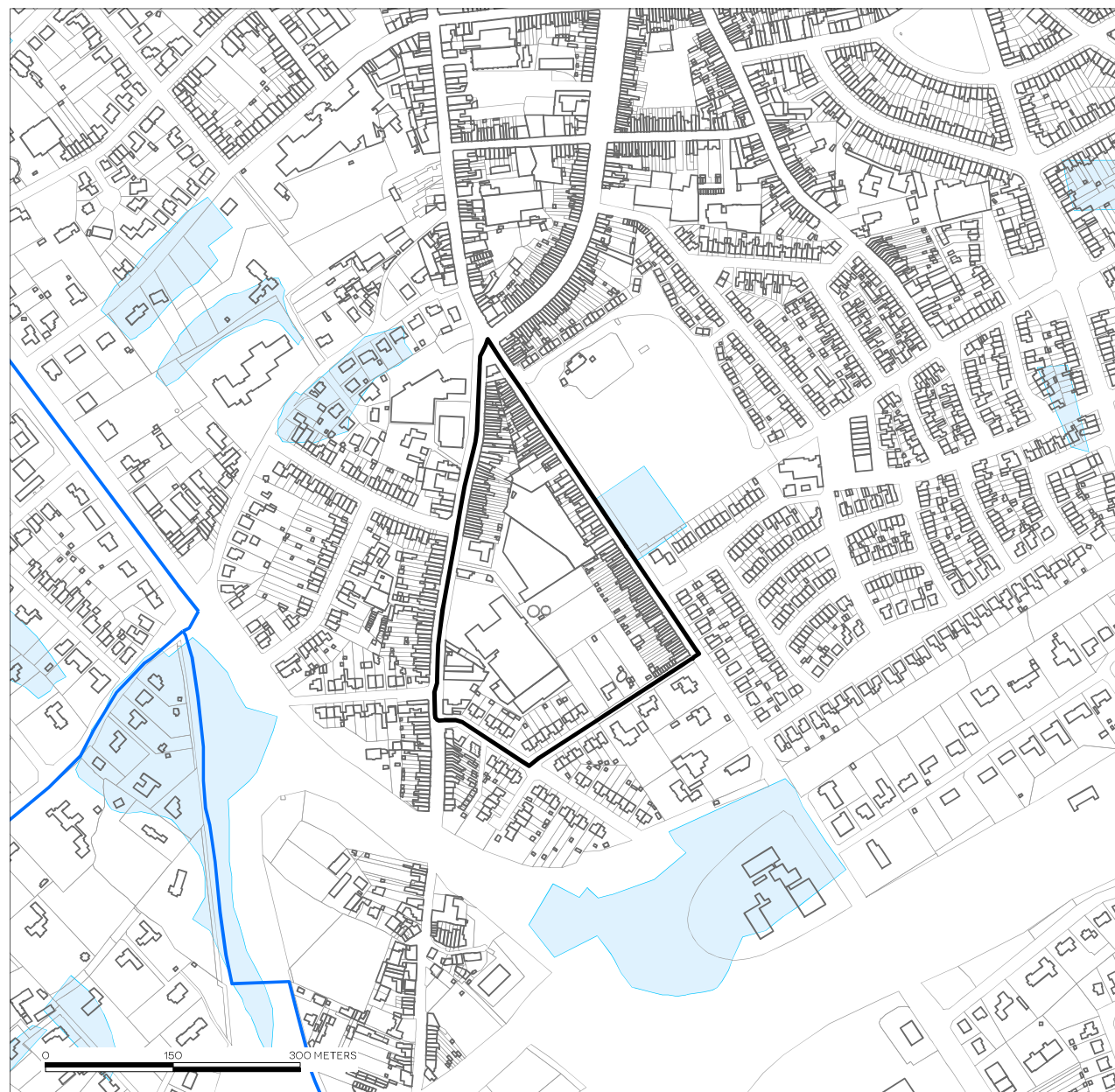
-  bevaarbare waterlopen
-  beek categorie 1
-  beek categorie 2
-  beek categorie 3
-  niet-gecatalogeerde beek

OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN

BRON: VMM/INFORMATIE VLAANDEREN, JULI 2017

LEGENDE

-  niet overstromingsgevoelig
-  effectief overstromingsgevoelig
-  mogelijk overstromingsgevoelig



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 m³ per ha verharding bij projecten > 1.000 m² 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.

De bodem bestaat uit zandleem en deze is goed infiltreerbaar. Dit biedt mogelijkheden naar infiltratie, naast de voorziene buffering. Het is aangewezen om verhardingen zoveel mogelijk aan te leggen in waterdoorlatende materialen.

Enige infiltratievoorzieningen dienen met de nodige aandacht voor de aanwezige grondverontreiniging te worden geplaatst of vervangen door bufferinstallaties met vertraagde afvoer naar de openbare riolering.

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. 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.

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

7.3.7. 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/m³, tussen de 16 en 20 overschrijdingen per jaar van de 50 µg/m³ fijn stof en een gemiddelde NO₂-concentratie van 16-30 µg/m³. 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 verkeersemisatie is enerzijds de R8 (de ring rond Kortrijk) en de E17. Beide kennen een druk verkeer.

Er worden geen nieuwe grootschalige productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende 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 CO₂-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 Vlare II-normen voor emissies naar de lucht.

Binnen het RUP wordt een reconversie van het binnengebied voorzien. Dit brengt mogelijks een beperkte verhoging van luchtemissies met zich mee, door een verhoging van het aantal woningen en verplaatsingsbewegingen. Deze brengen ook meer verkeersgeneratie met zich mee, maar deze zal beperkt zijn (zie verder bij mobiliteit).

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.

De aard van de bedrijvigheid beperkt zich tot een ambachtelijk karakter, waarvan geen aanzienlijke luchtemissies te verwachten zijn. Ook de beperkte toevoeging van kantoren zal niet zorgen voor aanzienlijke luchtemissies of impact op de lokale luchtkwaliteit. De woningen die op termijn mogelijk worden gemaakt omvatten vermoedelijk ook luchtemissies. Echter, deze zullen ook het schoolgebouw vervangen, welke op vandaag ook luchtemissies omvat (verwarmingsinstallatie). Er wordt geacht dat het beperkt aantal woningen geen aanleiding zullen geven tot een aanzienlijke verhoging van de luchtemissies.

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. lucht 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

7.3.8. 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 kleine en middelgrote bedrijven, alleen nieuwe bedrijvigheid toegestaan die verenigbaar is met de (woon)omgeving en de bestemmingen. Dit betekent ambachtelijke activiteiten en dus geen grootschalige industriële of grootschalige productiegerichte activiteiten. Voor ingedeelde inrichtingen gelden de Vlare 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.

De aard van de bedrijvigheid beperkt zich tot een ambachtelijk karakter. Mits het respecteren van de geldende wetgeving (vb. geluidsnormering Vlare II), is deze bedrijvigheid verenigbaar met de woonomgeving. Ook de beperkte toevoeging van kantoren zal niet zorgen voor een aanzienlijke geluidsgeneratie. De woningen die mogelijks worden voorzien zijn logischerwijs verenigbaar met de reeds bestaande woonomgeving.

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.

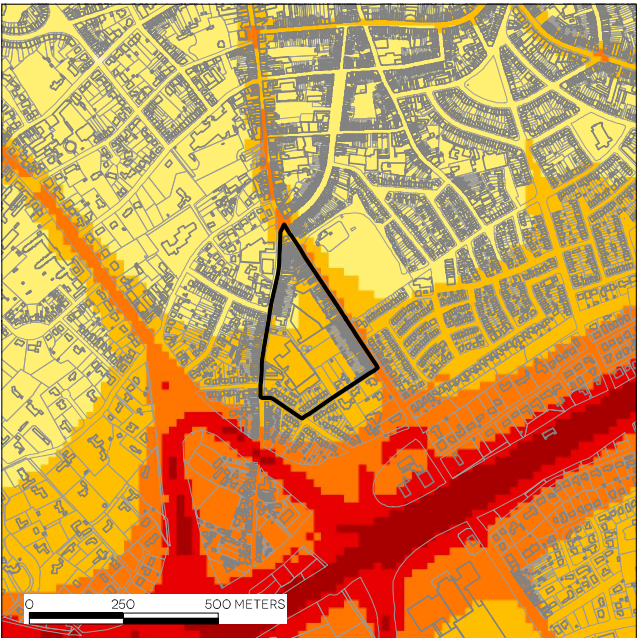
Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- /

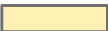
Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

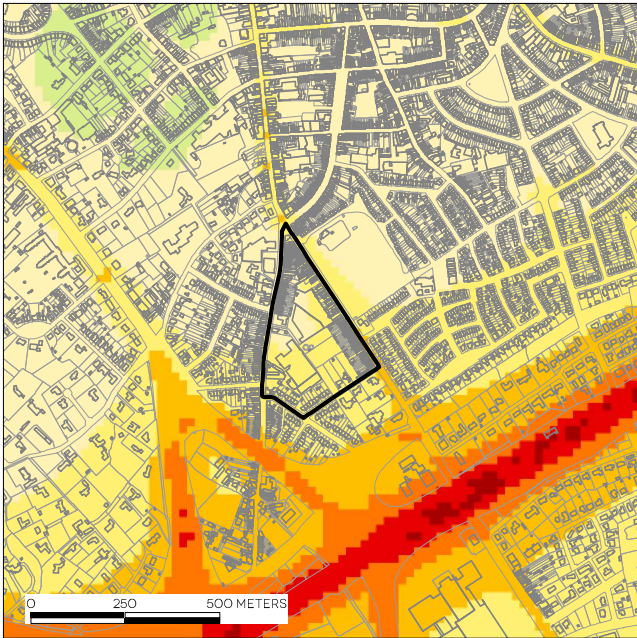
GELUIDSBELASTINGSKAART WEGVERKEER – DAG
BRON: VMM-MIRA, 2018



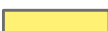
LEGENDE

	50-55 dB		70-75 dB
	55-60 dB		≥ 75 dB
	60-65 dB		≥ 75 dB
	65-70 dB		

GELUIDSBELASTINGSKAART WEGVERKEER – NACHT
BRON: VMM-MIRA, 2018



LEGENDE

	45-50 dB		65-70 dB
	50-55 dB		70-75 dB
	55-60 dB		≥ 75 dB
	60-65 dB		

7.3.9. 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

7.3.10. Effect op de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed en het landschap

Referentiesituatie

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

Relictten:

- 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 relictten 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. Op heden is het voorkeursalternatief duidelijk. Ter hoogte van de Doorniksesteenweg 100 is er reeds een bestaande opening in het bouwblok. Dit zal aangewend worden om de doorsteek te faciliteren. Bijkomende sloop van woningen en dus erfgoed is niet strikt noodzakelijk. Hoewel het niet uitgesloten is dat er in de toekomst toch 1 of 2 woningen gesloopt worden om de leesbaarheid van de doorsteek in het straatbeeld te verhogen. Echter, het voorkeursalternatief omvat geen aanzienlijke negatieve impact m.b.t. de erfgoedwaarden. Potentieel worden er slecht 1 of 2 huizen gesloopt.

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 m². Als de aanvrager publiekrechtelijk is, zal een archeologienota vereist zijn vanaf een bodemingreep > 1.000 m² op een perceel > 3.000 m². 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), MAART 2019

LEGENDE

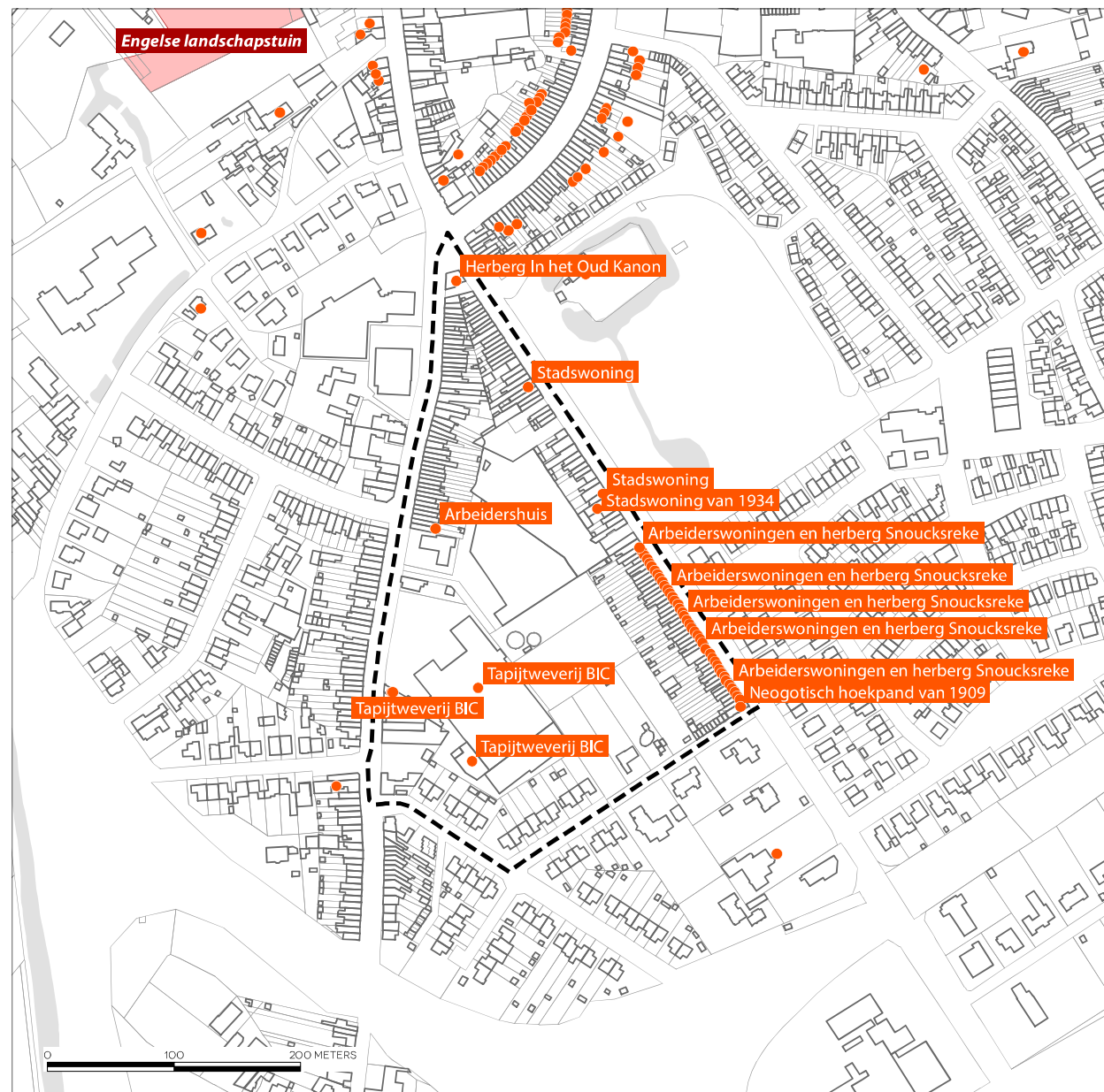
- vastgestelde relicten
- vastgestelde gehelen

BESCHERMD ONROEREND ERFGOED

BRON: AGENTSCAP ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), MAART 2019

LEGENDE

- monument
- stads- en dorpsgezichten
- cultuurhistorische landschappen



7.3.11. 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 tonnenmaatbeperking en in november 2017 door middel van snelheidsbeperkingen.

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 lokale gewestweg type I. 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 type 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

De stad Kortrijk heeft recent het fietsrouteplan (van juli 2004) geactualiseerd tot een nieuwe Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. Binnen deze toekomstvisie werden 16 prioritaire fietsroutes geselecteerd.

Voor dit RUP zijn volgende fietsroutes relevant:

- Wolvendreef maakt deel uit van route IX die loopt van het centrum van Kortrijk naar Moeskroen. Dit is een provinciale functionele fietsroute.
- Elfde Novemberlaan is aangeduid als tertiair stedelijke fietsroute.
- Doorniksesteenweg is aangeduid als provinciale functionele fietsroute.

Intussen werd het netwerk van fietsroutes voor de provincie West-Vlaanderen vernieuwd. 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 plangebied niet doorwaadbaar is, moet men de contour 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 parkeergelegenheid 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 huidige bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te realiseren. Er wordt uitvoerig ingezet op het zachte verkeer door een trage verbinding te voorzien. Het voorkeursalternatief werd reeds bepaald. Dat betekent dat de precieze locatie van de doorsteek is vastgelegd. Deze zal ter hoogte van de reeds bestaande opening in het bouwblok, ter hoogte van de Doorniksesteenweg 100, gelegen zijn. Op vlak van actieve mobiliteit zal het plan een significante verbetering tegenover de huidige situatie betekenen.

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.

Binnen het RUP wordt ook de (her)ontwikkeling van het plangebied voorzien. Dit zal leiden tot de aanbouw van diverse nieuwe gebouwen en mogelijks woningen. Deze nieuwe ontwikkelingen brengen verkeersbewegingen met zich mee. Om de mobiliteitseffecten in kaart te brengen werd een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) opgemaakt. Op deze manier kan er op een zeer accurate manier een inschatting van de mogelijke verkeers- en mobiliteitseffecten van het RUP verkregen worden.

In deze fase zullen de conclusies van de MOBER geïntegreerd worden in de effectenbeoordeling.

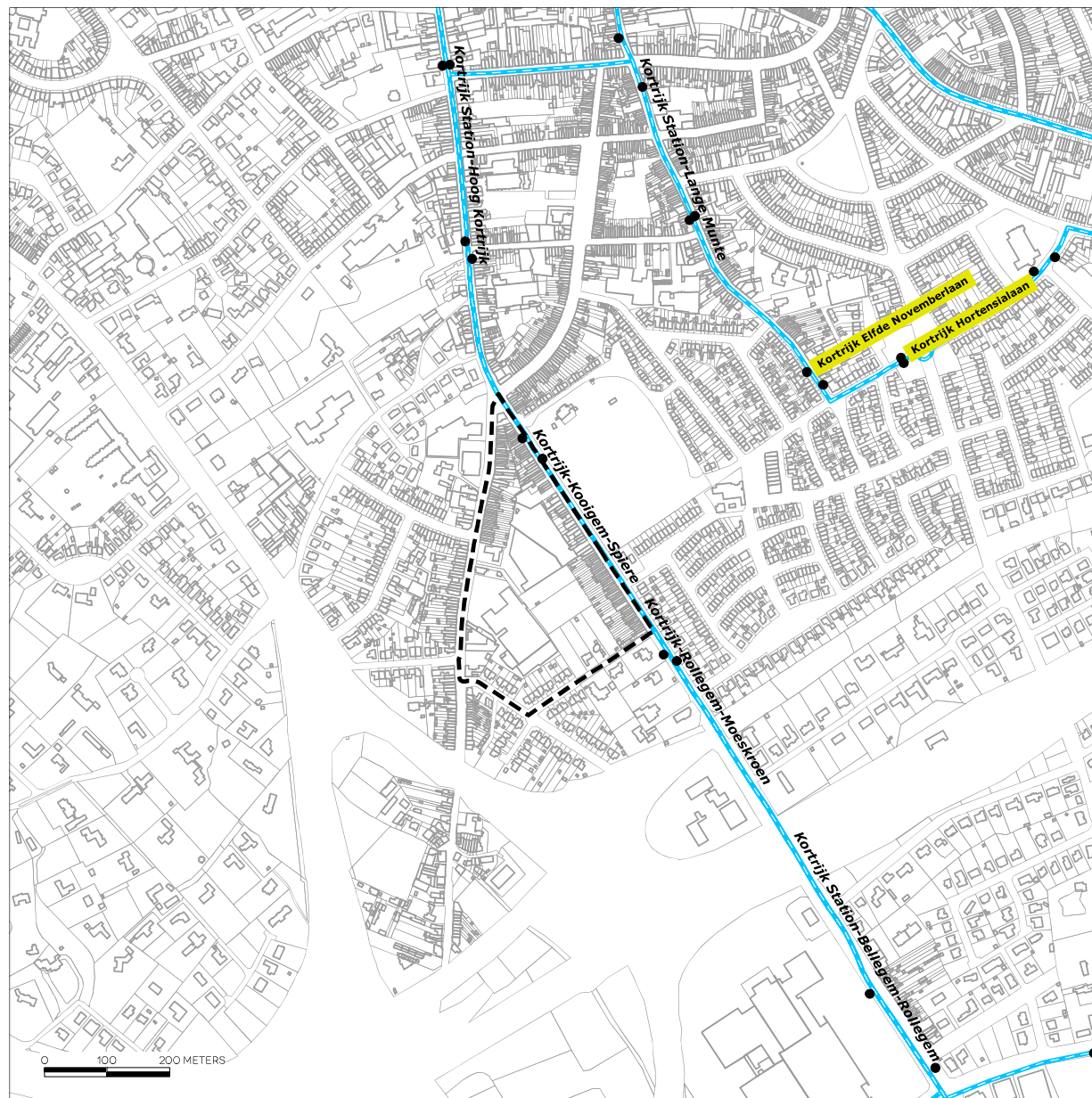
Na de integratie hiervan zal een finale uitspraak worden gedaan over de mobiliteitseffecten, in deze effectenbeoordeling.

OPENBAAR VERVOER

BRON: DE LIJN/AGIV, OKTOBER 2017

LEGENDE

-  buslijnen
-  haltes
-  belbushaltes



Het programma van het voorkeursalternatief ziet er als volgt uit:

Site	Totale opp. (m ²)	Programma	Opp. Programma (m ²)	Aandeel vloer/terrein	Ontsluiting via
Walle 111/Walle113 (zuid)	21.630	Bedrijvigheid Wonen Kantoren	14.276 3.245 3.893	66% 15% 18%	Walle Walle Walle
Walle 109 (noord)	11.522	Bedrijvigheid Wonen Kantoren	6.502 4.200 2.302 4.551 1.950 1.000 950	50% 35% 15%	Walle N50 N50 Walle
Totaal	33.152	Bedrijvigheid Wonen Kantoren	20.778 18.476 2.302 7.796 3.245 4.551 5.843 4.843 1.000	63% 24% 18%	Walle N50 Walle N50 Walle N50

De verdeling van de verkeersstromen van de ontsluitingswegen wordt hieronder weergegeven:

Functie	Ontsluiting via Walle	Ontsluiting via N50
Bedrijvigheid	88,9%	11,1%
Wonen	41,6%	58,4%
Kantoren	83,0%	17,0%

In de algemene stedelijke verordening van 16 april 2013 staan enkele parkeer- en stallingsnormen die ook gehanteerd worden voor de berekeningen:

Artikel 45: Woongebouwen

– Voor een meergezinswoning met minstens 5 woningen dient per wooneenheid 1,33 parkeerplaatsen en 1,33 fietsstalplaatsen te worden voorzien.

Artikel 47: Industriële en ambachtelijke gebouwen en loodsen

– Bij nieuwbouw dient minstens 1 autostaanplaats en 1 fietsstaanplaats per 100 m² netto-vloeroppervlakte te worden voorzien.

– Bij verbouwingen wordt minstens 1 autostaanplaats en minstens 1 fietsstalplaats per 10 bijkomende tewerkgestelde personen of per 100 m² bijkomende netto-vloeroppervlakte supplementair voorzien.

– Bovendien moet elke inrichting met een netto-vloeroppervlakte van meer dan 500 m² beschikken over een op het terrein van het bouwperceel gelegen laad- en losplaats, inclusief een autostaanplaats voor een vrachtwagen.

Artikel 48: Kantoorgebouwen – autoherstelplaatsen – kinderdagverblijven

– Bij nieuwbouw dient minstens 1 autostaanplaats en 1 fietsstaanplaats per 50 m² netto-vloeroppervlakte te worden voorzien.

– Bij verbouwingen moet minstens 1 autostaanplaats en minstens 1 fietsstaanplaats per 50 m² bijkomende netto-vloeroppervlakte supplementair worden voorzien.

De MOBER baseert zich voor de bestaande bezettingen op de kruispunttellingen van oktober 2016. Er wordt beargumenteerd dat, ten tijde van de opmaak van de studie, nieuwe tellingen weinig meerwaarde en representativiteit omvatten vanwege de coronamaatregelen.

Uit deze tellingen vloeien volgende vaststellingen m.b.t. de bestaande verkeersstromen:

De grootste verkeersstromen in de ochtendspits situeren zich op de N50. Richting het centrum van Kortrijk rijden 568 pae/u. Richting het zuiden 518 pae/u. Vanuit Walle bereikt 156 pae/u het kruispunt, de meeste pae/u draaien af richting Kortrijk-centrum. 182 pae/u vindt op zijn beurt zijn weg naar Walle. De meeste pae/u die naar Walle rijden komen uit het zuiden.

Uit de capaciteitsbeoordeling blijkt dat er zich geen problemen voordoen tijdens de ochtendspits. De verzadigingsgraden bevinden zich verder onder de kritische grens van 80%. Het verkeer wikkelt bijgevolg vlot af op het kruispunt.

Tijdens de avondspits is het globaal gezien lichtjes drukker op het kruispunt. De populairste verbinding blijft die vanuit het zuiden richting Kortrijk-centrum. 501 pae/u maakt deze beweging tijdens de avondspits. Globaal rijden er 580 pae/u richting het centrum van Kortrijk. Richting het zuiden rijden er 558 pae/u. Dat zijn respectievelijk 12 en 40 pae/u meer als tijdens de ochtendspits. Vanuit Walle bereikt 191 pae/u het kruispunt, 35 pae/u meer als tijdens de ochtendspits. 216 pae/u rijdt Walle binnen via het kruispunt, 34 pae/u meer als 's ochtends.

Ook tijdens de avondspits wikkelt het verkeer op het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle vlot af. De verzadigingsgraden zitten beneden de kritische verzadigingsgrens van 80%.

De Wallemolenstraat is vanaf de N50 enkel toegankelijk voor plaatselijk verkeer. Tijdens de ochtendspits rijden 21 pae/u vanop de N50 de Wallemolenstraat in. 29 pae/u rijden de Wallemolenstraat uit. Zowel het toekomstige verkeer als het vertrekkende verkeer uit de Wallemolenstraat komt uit het zuiden. De verkeersdruk op de N50 richting het noorden bedraagt 660 pae/u, richting het zuiden 532 pae/u.

Het verkeer wikkelt vlot af op het kruispunt tijdens de ochtendspits.

Tijdens de avondspits doet zich ongeveer dezelfde trend voor. Het verkeer met bestemming Wallemolenstraat komt voornamelijk uit het zuiden. Het verkeer dat vertrekt vanuit de Wallemolenstraat rijdt voornamelijk naar het zuiden. Het toekomstige verkeer in de Wallemolenstraat bedraagt 28 pae/u, dat zijn 7 pae/u meer vergeleken met de ochtendspits. 28 pae/u vertrekt vanuit de Wallemolenstraat, dat is 1 pae/u minder dan tijdens de ochtendspits.

Ook tijdens de avondspits wikkelt het verkeer vlot af op de N50 Doorniksesteenweg x Wallemolenstraat.

Op basis van de verkeerstellingen wordt in de MOBER besloten dat de huidige bezetting de capaciteit van de betrokken ontsluitingswegen in het RUP niet overschrijdt.

Voor de toekomstig te verwachten verkeersstromen, naar aanleiding van het RUP, wordt volgende redenering opgebouwd voor de verschillende functies:

Bedrijvigheid:

Net zoals op de dag van vandaag zal bedrijvigheid de dominerende functie zijn binnen het project. In het toekomstig ruimtelijk programma wordt er 20.777 m² voorzien voor bedrijvigheid. Gezien er nog geen gedetailleerde invulling bestaat van de functie bedrijvigheid (welke bedrijven exact, werkregimes, aantal werknemers etc.) binnen het project wordt er gewerkt met enkele aannames.

Werknemers:

Aangezien er geen concrete gegevens zijn voor de invulling van de ruimte voor bedrijvigheid wordt er aangenomen dat er 61 werknemers/netto ha. tewerkgesteld zullen zijn voor de functie 'bedrijvigheid'. Het aanwezigheidspercentage bedraagt 80%.

In het gebied 'Regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten' komt zo'n 64% van de werknemers in een bedrijvenzone met de wagen naar het werk. 59,0% rijdt zelf, 5,0% is passagier. Dit zorgt voor een autobezettingsgraad van 1.08.

35% van de verplaatsingen veroorzaakt door werknemers vindt plaats tijdens de ochtendspits.

34% van de verplaatsingen vindt plaats richting projectgebied.

1% van de verplaatsingen vertrekt vanuit het projectgebied. Tijdens de avondspits vindt 23% van de verplaatsingen veroorzaakt door de werknemers plaats: 22% weg van het projectgebied, 1% richting het projectgebied.

Bezoekers:

Het Richtlijnenboek (2018) schrijft voor dat in een bedrijvenzone het aantal bezoekers per dag per werknemer schommelt tussen minimaal 0,125 bezoekers/werknemer per dag en maximum 0,313 bezoekers/werknemer per dag. Gezien concrete cijfers ontbreken, wordt er aangenomen dat gemiddeld gezien dagelijks 0,2 bezoekers/werknemer het projectgebied zullen bezoeken. 92% van de bezoekers komt met de auto, 84% als bestuurder en 8% als passagier.

Gedurende de ochtendspits vindt 14% van de verplaatsingen van de bezoekers plaats (10% bereikt de site, 4% verlaat de site). Tijdens de avondspits 13% (4% bereikt de site, 9% verlaat de site).

Leveringen:

Het aantal leveringen is sterk afhankelijk van de werking van het specifieke bedrijf. Gezien er geen concrete cijfers beschikbaar zijn, wordt er gewerkt met een aanname dat het aantal vrachtoertuigen 20% van het aantal autovoertuigen bedraagt. Eén vrachtoertuig wordt gelijkgesteld aan 2 pae. Er wordt dan ook vanuit gegaan dat zowel lichte bestelwagens, lichte vracht als zware vracht het projectgebied zullen betreden.

Wonen

Er wordt in totaal 7 796 m² voorzien voor de functie 'wonen'. Gezien er geen extra gedetailleerde gegevens zijn meegegeven in het ruimtelijk programma wordt ook hier gewerkt met enkele aannames.

Bewoners:

In totaal wordt er 7 796 m² voorzien voor de functie 'wonen'. Binnen het project zal wonen gecombineerd worden met bedrijvigheid en kantoren. Bijgevolg wordt er dan ook vanuit gegaan dat de woningen in het project zullen ingevuld worden als appartementen. In 2016 bedroeg de gemiddelde woonoppervlakte van een appartement in Vlaanderen 66 m². Omgerekend betekent dit dat er ongeveer 119 woongelegenheden gerealiseerd worden in het project. Dit cijfer betreft dan ook een aanname en gaat bovendien uit van een worst-

case scenario (enkel appartementen). Dit aantal woongelegenheden valt bovendien ook binnen de ambitie uit het RSV om in stedelijk gebied een woondichtheid van 25 woningen/ha te realiseren. Volgens deze ambitie zouden er op zijn minst 83 woongelegenheden moeten worden gecreëerd in het project.

De gemiddelde gezinsgrootte in Kortrijk bedraagt 2,24 personen per huishouden (cijfer 2020). Het project zou +/- 267 personen huisvesten (volgens het aantal woongelegenheden hierboven aangegeven). In de classificatie van het 'Regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten' maakt elke persoon gemiddeld 2,31 woninggerelateerde verplaatsingen per dag. Stad Kortrijk geeft aan dat ongeveer 65% van deze verplaatsingen met de wagen gebeurt. Dit percentage is echter een worst-case benadering gezien de strategische, duurzame ligging van het projectgebied. Daarbovenop wordt er uitgegaan van een autobezettingsgraad van 1,38 personen per auto voor bewoners.

18,5% van de dagelijkse woninggerelateerde verplaatsingen gebeurt tijdens het maatgevend ochtendspitsuur (2,6% bereikt de woning, 15,9% verlaat de woning). Tijdens het maatgevend avondspitsuur vindt 18,2% van de dagelijkse woninggerelateerde verplaatsingen plaats (13,7% bereikt de woning, 4,5% verlaat de woning). Het gemiddeld autobezit per huishouden bedraagt 1,02.

Aangezien het projectgebied in de nabijheid van het centrum van Kortrijk gelegen is, kan er verwacht worden dat het autogebruik en -bezit er gemiddeld gezien lager ligt dan de kencijfers weergeven. Verschillende functies zijn op wandel- en fietsafstand bereikbaar waardoor er sneller voor alternatieve vervoersmiddelen kan en zal worden gekozen. De cijfers voor de verkeersgeneratie die hierna gepresenteerd worden zijn dan ook een worst-case benadering.

Bezoekers:

De kencijfers schrijven voor dat er elke dag gemiddeld 0,25 bezoekers per wooneenheid naar het projectgebied komen. Het aandeel autogebruik bij bezoekers is 69% (44% bestuurder en 25% passagier). Hieruit volgt een gemiddelde autobezettingsgraad van 1,57 personen per auto voor bezoekers.

4,6% van de dagelijkse woninggerelateerde verplaatsingen door bezoekers vindt plaats tijdens het maatgevend ochtendspitsuur (3,3% bereikt de woning, 1,3% verlaat de woning). Tijdens het maatgevend avondspitsuur vindt 19,4% van de dagelijkse woninggerelateerde verplaatsingen plaats (7,8% bereikt de woning, 11,6% verlaat de woning).

Kantoren:

Naast de functie 'wonen' wordt ook de kantoorfunctie geïmplementeerd. Er wordt 5844 m² bruto-vloeroppervlakte (bvo) voorzien voor deze functie.

Werknemers:

Net zoals bij de functie 'bedrijvigheid' zijn er nauwelijks gegevens gekend over de concrete invulling. Ook voor de verkeersgeneratie van deze functie wordt er gewerkt met enkele aannames. Het Richtlijnenboek (2018) schrijft voor dat er bij een kantoorfunctie in de private sector 13 m²/werknemer wordt voorzien. Tegelijk bedraagt de netto/bruto-ratio 80% waardoor de netto-oppervlakte 4.675 m² bedraagt. Omgerekend geeft dit 6,15 werknemers/100 m² bedrijfsvloeroppervlakte. Gezien verschillende start-ups hun plaats zullen vinden binnen het project, is dit een realistische aanname.

In 'Regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten' komt zo'n 64% van de werknemers van een kantoorzone met de wagen naar het werk. 59,0% rijdt zelf, 5,0% is passagier. Dit zorgt voor een autobezettingsgraad van 1.08. De percentages van het gegenereerde verkeer veroorzaakt door de werknemers zijn analoog als die van de bedrijven.

De percentages van het gegenereerde verkeer veroorzaakt door de werknemers zijn analoog als die van de bedrijven.

Bezoekers:

Er wordt aangenomen dat 0,2 bezoekers per werknemer per dag de kantoorzone bezoeken. Deze cijfers kunnen echter sterk variëren naargelang de concrete invulling van het project. In

'Regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten' komt zo'n 80% van de bezoekers met de wagen. 69% als bestuurder, 11% als passagier. De autobezettingsgraad bedraagt dan ook 1,16.

Gedurende de ochtendspits vindt 14% van de verplaatsingen van de bezoekers plaats (10% bereikt de site, 4% verlaat de site). Tijdens de avondspits 13% (4% bereikt de site, 9% verlaat de site).

Verkeersattractie

Uit de hiervoor vermelde gemotiveerde aannames kunnen dan concrete berekeningen vloeien om de verkeersattractie in te schatten. Voor elke functie zal telkens de conclusie van de geraamde verkeersgeneratie overgenomen worden uit de MOBER:

Bedrijvigheid:

De bedrijvenzone produceert 3 pae/uur tijdens de ochtendspits, 24 pae/uur bereiken het projectgebied. Tijdens de avondspits bereikt slechts 3 pae/uur het projectgebied, 16 pae/uur verlaat het projectgebied.

Wonen

Om de raming van de verkeersgeneratie in te schatten werd er gewerkt met een aanname van 119 woongelegenheden. De functie 'wonen' produceert tijdens de ochtendspits 23 pae/uur en trekt 4 pae/uur aan. Tijdens de avondspits produceren de woongelegenheden 8 pae/uur en trekt het 21 pae/uur aan.

Kantoren:

De kantoorzone trekt tijdens de ochtendspits 62 pae/uur aan. 4 pae/uur vertrekt tijdens de ochtendspits vanaf het projectgebied. Tijdens de avondspits verlaat 41 pae/uur het projectgebied tijdens het maatgevende spitsuur. 4 pae/uur bereikt het projectgebied.

Totaal:

Wanneer de geraamde verkeersgeneratie van het ruimtelijk

programma geprojecteerd wordt op deze ontsluitingspercentages, dan trekt het project in de ochtendspits 74 pae/uur aan via Walle en 16 pae/uur aan via de N50. Tezelfdertijd vertrekt er 16 pae/uur via Walle en 14 pae/uur via de N50. In de avondspits vindt 15 pae/uur zijn toegang tot het projectgebied via Walle, 13 pae/uur via de N50. Vanuit Walle vertrekt er in de avondspits 51 pae/uur, vanaf de N50 14 pae/uur.

Toetsing verkeersleefbaarheid:

Volgens de tellingen en raming van de verkeersgeneratie overschrijdt de verkeersdruk in Walle de maximale grens van 350 pae/u om als leefbare wijk-ontsluitingsstraat beschouwd te worden, en dit voor zowel de ochtend- als avondspits.

Weliswaar dient hier in rekening te worden gebracht dat er onder meer een Carrefour supermarkt aanwezig is nabij het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle wat de hoge verkeersintensiteiten in Walle, gemeten ter hoogte van de N50, mee kan verklaren. Om de verkeersdruk in Walle, verder weg van het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle, in te schatten worden er verkeerstellingen uit zowel 2016 als 2020 gebruikt. Aan de hand van de (historische) tellingen wordt op verschillende plaatsen in Walle nagegaan of de verkeersleefbaarheid bewaakt kan worden zowel tijdens de ochtend- als avondspits.

Uit de (historische) telgegevens blijkt dat de verkeersdruk in Walle afneemt richting projectgebied, vertrekkende vanaf het kruispunt Walle x N50 Doorniksesteenweg. De verkeersdruk slinkt stelselmatig richting projectgebied. Ook na realisatie van het project zal de leefbaarheid binnen Walle gegarandeerd kunnen worden. Enkel ter hoogte van het kruispunt Walle x N50 Doorniksesteenweg komt de leefbaarheid in het gedrang.

Sensitiviteitstoets:

In deze sensitiviteitstoets is het de bedoeling om na te gaan welke effecten de aannames, met betrekking tot het hier voorgestelde activiteitenprogramma, hebben op het eindresultaat. Bepaalde parameters kunnen immers variëren, waardoor ook het eindresultaat zal afwijken van de berekende waarden.

Op basis van de kencijfers is getracht de toekomstige verkeersgeneratie van het project in kaart te brengen. De vraag die hierbij wordt gesteld, heeft betrekking op de impact van de veranderingen van specifieke aannames op het uiteindelijk resultaat.

Binnen dit rapport werd er gewerkt met een sterk maximaal scenario. Er werd bijvoorbeeld gewerkt met een maximaal aantal woongelegenheden (appartementen) en met een modal split van 65-35. Ondanks dat er gewerkt werd met een maximaal scenario zal binnen deze sensitiviteitstoets het gegenereerde verkeer van het project opgehoogd worden met 10%.

De verkeersgeneratie met 10%-ophoging ziet er als volgt uit:

Verkeersgeneratie (in pae/u)	Ochtendspits		Avondspits (17.00u-18.00u)	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Wonen	4	25	23	9
Bedrijvenzone	26	3	3	18
Kantoorzone	68	4	4	45
Totaal	99	33	31	72

Tabel 16: Verkeersgeneratie sensitiviteitstoets

De verzadigingsgraden blijven zowel in de ochtend- als de avondspits onder de kritische grens van 80% op de takken van het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle. De leefbaarheid in Walle wordt door de ophoging weliswaar wat ondermijnd. Hierboven werd al opgemerkt dat de leefbaarheid rondom het projectgebied wel voldoende hoog zou blijken. De hoge intensiteiten in Walle zouden voornamelijk aan de Carrefour supermarkt te wijten zijn. Ook met ophoging van de verkeersintensiteiten lijkt er zich geen probleem qua leefbaarheid voor te doen ter hoogte van het projectgebied.

Uit de MOBER kan dan ook geconcludeerd worden: hoewel de verkeersbezetting op de wegen rondom het plangebied zal stijgen, is er geen sprake van aanzienlijke hinder of mobiliteitseffecten.

Verder doet de MOBER ook een uitspraak over de parkeerbehoefte. De bespreking hiervan wordt beperkt (in deze effectenbeoordeling) tot de conclusie:

Het project vereist een totaal van 379 parkeerplaatsen volgens de raming van de parkeerbehoefte. Volgens de verordening van Stad Kortrijk zouden er in totaal 444 parkeerplaatsen moeten worden voorzien. De stedenbouwkundige verordening van de Stad Kortrijk schrijft voor dat er in totaal 563 fietsstalplaatsen dienen te worden voorzien. Bij verdere detaillering van het project zal blijken of dit minimum al dan niet voldoet aan de wensen van de bewoners en werknemers op de site. Mogelijks dienen er extra fietsstalplaatsen te worden voorzien.

Uit de MOBER blijkt dus dat, bij het respecteren van de parkeerverordening van Stad Kortrijk er voldaan wordt aan de parkeerbehoefte van het plan. Er zouden hierbij dan ook mogelijkheden zijn om de 'extra' autoparkeerplaatsen conform de verordening om te vormen naar fietsstallingen. Alternatief zouden deze parkeerplaatsen ook ten dienste van de buurt kunnen worden gesteld door gedeeld gebruik (buurtparking).

In de MOBER worden er diverse "milderende maatregelen" opgenomen.

Echter, deze betreffen eerder flankerende maatregelen. Dit blijkt uit de aangewende formuleringen en de stelling (in de conclusie) dat deze kunnen worden meegenomen.

Weliswaar is het aangewezen deze mee te nemen in het RUP, waar dit nog niet het geval is. Het merendeel hiervan werd al geïntegreerd in het RUP. Hieronder de voorgestelde maatregelen:

-De leefbaarheid in Walle dient bewaakt te worden. Ook de schoolomgeving in Walle dient verkeersveilig en leefbaar te worden ingericht.

-De verkeersveiligheid binnen het projectgebied dient bewaakt te worden. Gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk gescheiden van fiets- en voetgangersverkeer.

-Er worden bewaakte, overdekte fietsenstallingen voorzien. Hierbij worden ook fietsstalplaatsen voor bovenmaatse fietsen voorzien. Daarbovenop worden de fietsenstallingen voorzien van elektrische laadpalen.

-De fietsstalplaatsen worden in verschillende bundels georganiseerd. In nabijheid van de verschillende bestemmingen.

-Idealiter worden de appartementen voorzien van een bergruimte waar ook een fiets kan worden geplaatst.

-Er worden overdekte buurtfietsenstallingen op de site voorzien, bewoners uit de buurt kunnen hun fiets veilig stallen op de site. Ook deze worden voorzien van elektrische laadpalen.

-Bedrijven en kantoren zorgen voor een doucheruimte opdat werknemers/bezoekers zich kunnen opfrissen na hun fietsrit naar het werk. Een duurzame woon-werk verplaatsing wordt van bovenaf gestimuleerd.

-De geraamde parkeerbehoefte ligt een stuk lager dan wat de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van de Stad Kortrijk voorschrijft. Idealiter wordt er dan ook een uitzondering toegepast op

het aantal te voorziene parkeerplaatsen binnen het projectgebied.

-De voorziene parking binnen het project kan dienst doen als buurtparking. Het huidige bewonersparkeren in Walle kan hierdoor worden opgevangen. Op deze manier ontstaat er meer ruimte in Walle voor groen en/of (gescheiden) fietsvoorzieningen, wat een positieve invloed heeft op de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in Walle. Weliswaar zal Walle hiervoor moeten worden heringericht.

-Er wordt gebruik gemaakt van deelwagens. Deelwagens zorgen ervoor dat het private autobezit van de toekomstige bewoners lager zal zijn. Ook buurtbewoners uit omliggende straten kunnen gebruik maken van de deelwagens.

-Er worden zachte doorsteken voorzien naar de bushaltes op de N50 Doorniksesteenweg en naar het Blauwe Poortpark.

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.

Dit zal in de toekomst wel een positieve invloed uitoefenen m.b.t. de modal-shift binnen het plangebied. Verder is ook de zachte doorsteek een belangrijk faciliterend element om een hoger dan gemiddeld aantal fietsers en voetgangers te verwachten voor het woon-werkverkeer.

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. mobiliteit 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

7.3.12. 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 flankerende 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.

7.4. 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 7.3. 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.

8. CONCLUSIE

Voor het voorliggende RUP wordt, rekening houdend met de beperkte effecten van de mogelijke ingrepen ten opzichte van de huidige toestand (referentiesituatie), de vermelde verder te onderzoeken milieuaspecten en de passende flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken, geen aanzienlijke milieueffecten verwacht.

Op 20/11/2021 werd door de Vlaamse Overheid, Departement Omgeving, Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten, dienst Milieueffectrapportage als conclusie bepaald, dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het RUP: 'Walle' (ref. SCRI18098).

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

Indien het RUP wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient er gecontroleerd te worden of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan.

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.

Natuurtoets

Er wordt verondersteld dat er geen vermijdbare schade wordt veroorzaakt in het kader van de ontwikkelingen. De locaties van de, in de planningsopties opgenomen, ingrepen betreffen geen zone met uitvoerige natuurwaarden. De zorgplicht wordt gerespecteerd. Eventuele onvermijdbare schade wordt hersteld of gecompenseerd. Er kan gesteld worden dat het plan geen aanzienlijke potentiële biologische waarden of ecologisch potentieel bedreigt of aantast.

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. 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.

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).

Het RUP omvat geen invloed m.b.t. de buurtwegen.



Vlaanderen
is omgeving

Vlaamse Overheid, Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten
Milieueffectrapportage
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02/553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP Walle te Kortrijk

Dossiernummer: SCRI18098

1. Toetsing aan het toepassingsgebied¹

De stad Kortrijk stelt een RUP op voor het gebied “Walle” met als doel: het actualiseren van de voorschriften waarbij het industriegebied wordt herbestemd tot zone voor KMO en specifiek aandacht uitgaat naar een verbeterde bereikbaarheid (vooral voor niet-motorvoertuigen). Team Mer ontving op 8 november 2018 de resultaten van de participatie, de adviezen en de startnota (juli 2018). De scopingnota werd ontvangen op 24 augustus 2021 (versie juli 2021). Op 5 oktober 2021 werd gevraagd om deze scopingnota en het MOBER, dat gemaakt werd na de startnota, voor advies voor te leggen aan het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en openbare werken. Deze bijkomende adviezen werden ontvangen op 19 november 2021.

Zoals in de scopingnota aangegeven wordt, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Team Mer dient vóór de voorlopige vaststelling te bepalen of er al dan niet een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

Bij de overweging of er al dan niet een plan-MER opgesteld moet worden, houdt Team Mer rekening met de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en met de verwerking hiervan in de scopingnota.

Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en openbare werken zijn van oordeel dat de MOBER aantoont dat er geen verkeersproblemen zullen ontstaan naar leefbaarheid en doorstroming op de kruispunten en wegvakken rond het projectgebied.

De adviezen en inspraakreacties bevatten ook enkele opmerkingen over het plan zelf. Deze opmerkingen hebben geen invloed op de beschrijving en beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan. Alle opmerkingen worden beschreven in een bijlage van de scopingnota. Hierin wordt vermeld hoe de opmerkingen verwerkt zijn.

Gelet op het bovenstaande en in het bijzonder rekening houdend met de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het voorgenomen RUP, van de effecten ervan en van de gebieden die door het RUP kunnen worden beïnvloed en met de verwerking van de inspraak en adviezen, besluit Team Mer dat werd aangetoond dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

3. Besluit

Op basis van bovenstaande motivering bepaalt Team Mer dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien nodig kan u Team Mer vragen om opnieuw na te gaan of de opmaak van een plan-MER nodig is.

Getekend door Lina Grooten (Signature)
Getekend op: 2021-11-30 12:10:13 +01:00
Redem: Ik keur dit document goed

Lina Grooten

Lina Grooten
Directiehoofd Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten
Departement Omgeving

REGISTER
PLANCOMPENSATIES

1. PLANBATEN, PLANSCHADE, KAPITAALSCHADE OF GEBRUIKERSCOMPENSATIE

Conform Art. 2.2.2. §1, 7 van de Vlaamse Codex dient er in voorkomend geval, een register opgenomen te worden, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in artikel 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

De percelen die mogelijks in aanmerking kunnen komen voor planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikerscompensatie worden bepaald door de kaartlaag met bestemmingen voor de inwerkingtreding van het RUP, te vergelijken met de kaartlaag met de bestemmingen die in dit RUP worden voorzien.

Deze aanduiding is puur informatief en planologisch van aard. Er is geen onderzoek gebeurd naar de eigendomsstructuur, mogelijke vrijstellingen of uitzonderingsgronden.

Bij het voorontwerp van het RUP merkte de Gecoro Kortrijk op dat op het Grafisch register plancompensaties een aantal delen wijzigen van wonen naar bedrijvigheid en omgekeerd. Dit is het gevolg van een onnauwkeurigheid bij het georefereren van het originele bestemmingsplan naar digitaal model. Dergelijke verschuivingen komen wel vaker voor en kunnen soms nadelige administratieve en financiële gevolgen hebben. De Gecoro adviseerde om bij de opmaak van het Grafisch register Plancompensaties uit te gaan van de planologische intenties van het gewestplan. Daarom werd bij de opmaak van deze versie van het Grafisch register plancompensaties uitgegaan van een herintekening van de contour van de zone voor milieubelastende industrie (type 2) volgens de analoge versie van het officiële gewestplan.

1.1. PERCELEN DIE IN AANMERKING KUNNEN KOMEN VOOR PLANBATEN

Op basis van de vergelijking van de bestemmingen van het gewestplan en de bestemmingen in het voorliggende RUP komt het gedeelte dat van bedrijvigheid naar wonen wordt omgezet in aanmerking voor planbaten.

1.2. PERCELEN DIE IN AANMERKING KUNNEN KOMEN VOOR PLANSCHADE

Op basis van de vergelijking van de bestemmingen van het gewestplan en de bestemmingen in het voorliggende RUP komt het gedeelte dat van wonen naar bedrijvigheid wordt omgezet in aanmerking voor planschade.

1.3. PERCELEN DIE IN AANMERKING KUNNEN KOMEN VOOR KAPITAALSCHADE OF GEBRUIKERSCOMPENSATIE

Op basis van de vergelijking van de bestemmingen van het gewestplan/BPA en de bestemmingen in het voorliggende RUP zijn er geen percelen die in aanmerking komen voor kapitaalschade en/of gebruikerscompensatie.

2. RUIMTEBALANS

NR	BESTEMMING GEWESTPLAN	BESTEMMING RUP	OPP (M²)
1	Bedrijvigheid	Wonen	890,0
2	Wonen	Bedrijvigheid	345,8

DISCLAIMER

Deze kaart is het register, zoals bedoeld in artikel 2.2.2. §1, eerste lid, 7° en 8° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Dit register geeft, conform de geciteerde wetgeving, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

De regeling over de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de kapitaalschade is te vinden in artikel 6.2.1. en volgende van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid. De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut. De tekst van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet grond- en pandenbeleid kan geraadpleegd worden op www.ruimtelijkeordening.be, rubriek wetgeving. De tekst van het decreet gebruikerscompensatie kan geraadpleegd worden op www.codex.vlaanderen.be, zoekterm "gebruikerscompensatie".

Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold vóór de bestemmingswijziging digitaal te vergelijken met het huidige plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en het nieuwe plan. Daarom kunnen bij de digitale vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden."

STEDENBOUW

1. OP TE HEFFEN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Bij het van kracht worden van dit RUP worden volgende stedenbouwkundige voorschriften opgeheven:

- de volgende verkavelingsvergunningen gelegen binnen het plangebied worden opgeheven:
- KOR231 voor het deel binnen het plangebied
- de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan goedgekeurd met K.B. 04/11/1977 en latere wijzigingen en gelegen binnen de begrenzing van het plangebied van het huidige ruimtelijke uitvoeringsplan. Het gaat om de bestemmingen
 - woongebied
 - milieubelastende industrie

2. VERVOLGENDE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Enkel de teksten die worden
'toelichting' of
maar zijn niet
De algemene
inhoud van e
voorschrift lo

Begrippenlijst

- **Bouw**
grond
dakra
- **Bouw**
- **Eeng**
van é
- **Groo**
eindg
op kle
- **Hemo**
dooiv
- **Herb**
buite
bouw
const
- **Hoof**
- **Infiltr**
- **Kante**
hoofc
admin
is hier
verwe
- **Detal**
zich i
- **Meer**
meer

zijn zonder dat de stedenbouwkundige voorschriften van de grondkleur hun geldigheid verliezen.

- **Projectzone:** de zone waar een samenhangend project wordt voorzien. Deze zone kan één of meerdere percelen omvatten.
- **Rooilijn:** de huidige of toekomstige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen. De rooilijn is m.a.w. de grens tussen privaat en openbaar domein.
- **Scheidingsmuur:** een muur die twee eigendommen, al dan niet bebouwd, van elkaar scheidt.
- **Streekeigen beplanting:** Voor de streek kenmerkende soorten die aangepast zijn aan de klimatologische omstandigheden en (overwegende) bodemgesteldheid van de streek. De streekeigen soorten bestaan uit de inheemse bomen en struiken (maken deel uit van de oorspronkelijk wilde flora, die na de laatste ijstijden op eigen kracht de regio gekoloniseerd hebben), aangevuld met de soorten die sinds geruime tijd ingeburgerd zijn (door toedoen van de mens ingeburgerd; ondertussen traditioneel en spontaan verspreid).
- **Tuin:** private ruimte in open lucht die zich situeert op begane grond en één aaneensluitend geheel vormt.
- **Verbouwen:** wijzigen van een bestaand bouwwerk, het anders bouwen ervan zonder dat het volledig wordt afgebroken of herbouwd. De aanpassingswerken worden doorgevoerd binnen het bestaande bouwvolume van een constructie waarbij de buitenmuren voor ten minste 60% behouden blijven.
- **Verkeersgenererende activiteit:** een activiteit die veel verplaatsingen veroorzaakt, hetzij verplaatsingen van goederen, hetzij verplaatsing van mensen (personeel, klanten, bezoekers, enz.).
- **Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening:** Het geldende Vlaams-decreet kader, van kracht sinds 1 september 2009. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening is raadpleegbaar op www.ruimtelijkeordering.be
- **Voorgevel:** elke gevel gericht op de voorliggende weg, met uitzondering van garagewegen of voetwegen.
- **V/T:** verhouding tussen de bovengrondse bruto-vloeroppervlakte en de terreinoppervlakte (vloeroppervlakte gedeeld door terreinoppervlakte).
- **Wachtgevel:** blinde gevel waar effectief kan worden tegen gebouwd en die zich bevindt op of tegen een kadastrale perceelsgrens.

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
O. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN	
O.1. RUIMTELIJKE KWALITEIT EN DUURZAAMHEID Er dient altijd en overal gestreefd te worden naar ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Elke aanvraag voor een omgevingsvergunning zal dan ook worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria: - zorgvuldig, zuinig en compact ruimtegebruik - inpassing in de landschappelijke context - impact op de privacy en daglichttoetreding van omwonenden - de architecturale en beeldkwaliteit van het geheel van de gebouwen - een kwalitatieve relatie met de bestaande bebouwing - een kwaliteitsvolle aanleg van het terrein en afwerking van de gebouwen met duurzaam en gepast materiaalgebruik - bij de aanleg van een terrein moet het waterbergend vermogen van het gebied zoveel mogelijk worden behouden en het overstromingsrisico worden beperkt - de invloed op de mobiliteit, de verkeersontsluiting en het parkeren van zowel fietsers als voertuigen.	Bij de beoordeling van elke aanvraag tot omgevingsvergunning blijft ruimtelijke kwaliteit het belangrijkste criterium. Het is aan de vergunningverlenende overheid om hierover te waken. De kwaliteit van het openbaar domein wordt beoordeeld in relatie tot de functies en de bebouwde omgeving die erbij aansluiten. Zorgvuldig, zuinig en compact ruimtegebruik: dit heeft ondermeer betrekking op het bundelen, stapelen of schakelen van bouwvolumes met het oog op het vermijden van slordig ruimtegebruik, te lage dichtheid, te weinig groen en te weinig waterdoorlatende oppervlakte. Inpassing in de landschappelijke context: dit gaat niet enkel over het aanbrengen van buffergroen, maar dit kan ook bijvoorbeeld worden nagestreefd door het kwaliteitsvol afwerken van gevels, het beperken van kleur- en materiaalgebruik (harmonische samenhang en eenvoud), het creëren van contrasten tussen bebouwing en beplanting... Voor de maatregelen voor het behoud van het waterbergend vermogen wordt ondermeer verwezen naar de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen en buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en regenwater.
O.2. CONSTRUCTIES EN INRICHTINGEN VAN OPENBAAR NUT Binnen alle bestemmingszones worden bovengrondse en ondergrondse constructies en inrichtingen van openbaar nut toegelaten, voor zover ze in hun uitbating en algemeen voorkomen geen afbreuk doen aan de kwaliteit en het normale gebruik van de betrokken zone.	Voorbeelden van constructies en inrichtingen van openbaar nut: straatverlichting, straatmeubilair, bushaltes, gas- of elektriciteitscabines, hoogspanningsleidingen, rioleringen en andere ondergrondse nutsleidingen en constructies...
O.3. BESTAANDE BEBOUWING, FUNCTIES EN INRICHTINGEN Bestaande bebouwing, functies en inrichtingen die vergund (geacht) zijn en afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, mogen in stand gehouden, verbouwd en gerenoveerd worden op voorwaarde dat de afwijking niet toeneemt.	De bestaande bebouwing: het gaat hier zowel om het hoofdvolume als om de bijgebouwen. Enkel vergund (geachte) constructies vallen onder deze regeling. Voor de definitie van vergund (geachte) constructies: zie wetgeving terzake.
O.4. INTEGRAAL WATERBEHEER EN WATERHUISHOUDING Alle ruimtelijke ingrepen binnen het plangebied dienen in overeenstemming	Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, gedaan binnen de bouwzones, moet

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
0.5. GROENBEHEER Bij de inrichting, de aanleg en het beheer van groen moet ervoor gezorgd worden dat dit groen biodiversiteitsrijk, bijenvriendelijk en bij voorkeur streekeigen is. Er moet ook aandacht zijn voor rewilding, onderhoudsarm groen en groen met beperkte toegankelijkheid voor de mens.	
0.6. CONSTRUCTIES EN INRICHTINGEN VOOR HERNIEUWBARE ENERGIE Binnen alle bestemmingszones worden bovengrondse en ondergrondse constructies en inrichtingen voor hernieuwbare energie toegelaten, voor zover ze in hun uitbating en algemeen voorkomen geen afbreuk doen aan de kwaliteit en het normale gebruik van de betrokken zone.	Voorbeelden van constructies en inrichtingen voor hernieuwbare energie zijn onder meer fotovoltaïsche panelen, zonneboiler, alternatief verwarmingssysteem d.m.v. warmtekrachtkoppeling, warmtepompen, warmtenetten...
0.7. BUITENVERLICHTING Er dient bij elke aanvraag tot omgevingsvergunning op het inplantingsplan worden aangegeven waar buitenverlichting geplaatst wordt, en het type. De verlichting van de buitenruimte dient te worden beperkt en ze mag de verlichtingsintensiteit van de dichtstbijzijnde straatverlichting niet overschrijden.	

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
1. ZONE VOOR WONEN EN CENTRUMFUNCTIES	hoofdcategorie: wonen
1.1. BESTEMMING Binnen deze zone zijn wonen, centrumfuncties en de bijhorende openbare en private groene en verharde ruimten de hoofdfuncties. De centrumfuncties mogen de schaal en de draagkracht van de omgeving niet overschrijden. Onder centrumfuncties worden verstaan: diensten, kantoren, buurtgerichte detailhandelszaken, horeca, kleine bedrijven, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, recreatieve voorzieningen... Alle toegelaten activiteiten en voorzieningen kunnen als hoofdfunctie of als nevenfunctie voorkomen, zowel in hoofdgebouwen als in bijgebouwen. Volgende activiteiten worden niet toegelaten, noch als hoofdfunctie, noch als nevenfunctie: - grootschalige detailhandel; - (grootschalige) horeca met lawaaihinder en/of mobiliteitshinder voor de omgeving; - bedrijven met een grote impact op vlak van ruimte (geen grootschalige bedrijven), op vlak van milieu (geen milieubelastende of vervuilende bedrijven) en/of op vlak van mobiliteit (geen sterk verkeersgenererende bedrijven).	Wonen: woningen en de bijbehorende uitrusting (tuinen, tuinhuisjes, garages...). Openbare verharde ruimten: straten, pleinen, publieke parking, voet- en fietspaden... Openbare groene ruimten: parken, speelpleinen, graspartijen, bermen... Private groene en verharde ruimten: private of collectieve tuinen, terrassen, private parking of buurtparking, garagewegen, tuinpaden... Diensten: bv. kindercrèche, haarkapper, dokterspraktijk (individueel/groepspraktijk), kinesitherapeut, apotheek... Kantoren: bv. voor architectuurbureau, advocatenkantoor, verzekeringskantoor... Buurtgerichte detailhandelszaak: bv. voedingszaak (bakker, slager...), buurtwinkels... Horeca: hotels of andere kamergebonden logies, restaurants, cafés... Kleine bedrijven: lokale of ambachtelijke bedrijven (bv. loodgieter, elektricien, timmerman), opslagruimten, werkateliers... Openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen: school, buurthuis, woon- en zorgcentra, cultureel centrum, gemeenschapscentrum, voorzieningen voor jeugdwerking, eredienstgebouw, bibliotheek, volkstuintjes... Recreatieve voorzieningen: sportterreinen, buurtparkjes, speeltoestellen, sport- en fitnesscentra...
1.2. ONBEBOUWDE EN ONVERHARDE OPPERVLAKE Het aandeel verhardingen (inclusief halfverhardingen) moet steeds tot een minimum worden beperkt.	Dit voorschrift heeft als doel om het ruimtebeslag te beperken en zo voldoende ruimte voor natuurlijk groen (geen kunstmatig groen) en waterinfiltratie toe te laten waar mogelijk.
1.3. MAXIMALE OPPERVLAKE VAN DETAILHANDELSZAKEN De netto-winkelvloeroppervlakte van een detailhandelszaak bedraagt maximum 100 m ² .	De netto-winkelvloeroppervlakte is de vloeroppervlakte bestemd voor de verkoop en toegankelijk voor het publiek, met inbegrip van de niet-overdekte oppervlakten.
1.4. PERCEELSAFSLUITINGEN Perceelsafsluitingen hebben bij voorkeur een natuurlijk groen karakter, zo niet moeten deze in kwaliteitsvolle materialen worden ongetrokken.	Bij de inrichting dient met zorg te worden omgegaan met de perceelsafsluitingen en vooral deze die zichtbaar zijn vanaf publieke plaatsen. Om deze reden worden geen

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN		TOELICHTING
2. ZONE VOOR WONEN IN DE RUIME ZIN		hoofdcategorie: wonen
2.1. BESTEMMING Binnen deze zone zijn wonen en de bijhorende openbare en private groene en verharde ruimten de hoofdfuncties. Openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen en diensten zijn eveneens toegelaten als hoofdfunctie. Volgende nevenfuncties zijn toegelaten: kantoren, buurtgerichte detailhandelszaken, horeca. Enkel nevenfuncties, inpasbaar in de omgeving en met een beperkte verkeersaantrekking worden toegelaten.		Wonen: woningen en de bijbehorende uitrusting (tuinen, tuinhuisjes, garages...). Openbare verharde ruimten: straten, pleinen, publieke parking, voet- en fietspaden... Openbare groene ruimten: parken, speelpleinen, graspartijen, bermen... Private groene en verharde ruimten: private of collectieve tuinen, terrassen, private parkings, garagewegen, tuinpaden... Openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen: school, buurthuis, woon- en zorgcentra, cultureel centrum, gemeenschapscentrum, voorzieningen voor jeugdwerking, eredienstgebouw, bibliotheek, volkstuinjes... Diensten: bv. kindercrèche, haarkapper, dokterspraktijk (individueel/groepspraktijk), kinesitherapeut, apotheek... Kantoren: bv. voor architectuurbureau, advocatenkantoor, verzekeringskantoor... Buurtgerichte detailhandelszaak: bv. voedingszaak (bakker, slager...), buurtwinkels... Horeca: hotels of andere kamergebonden logies, restaurants, cafés...
2.2. ONBEBOUWDE EN ONVERHARDE OPPERVLAKTE Het aandeel verhardingen (inclusief halfverhardingen) moet steeds tot een minimum worden beperkt.		Dit voorschrift heeft als doel om het ruimtebeslag te beperken en zo voldoende ruimte voor natuurlijk groen (geen kunstmatig groen) en waterinfiltratie toe te laten.
2.3. MAXIMALE OPPERVLAKTE VAN NEVENFUNCTIES: De nevenfuncties hebben een maximale vloeroppervlakte van 100 m ² .		Nevenfuncties zijn functies die nevengeschiedt zijn aan de dominante woonfunctie binnen de zone. Het heeft geen zin de nevengeschiedtheid te beoordelen in termen van oppervlakte per perceel.
2.4. WONINGTYPOLOGIE Binnen deze zone zijn eengezinswoningen in aaneengesloten en halfopen bebouwing toegelaten. Bij halfopen bebouwing moet aan één zijde van de woning een vrije zijtuinstrook van minimum 3 m gerespecteerd worden. Bestaande vergunde of vergund geachte meergezinswoningen en kamerwoningen mogen verbouwd of gerenoveerd worden, voor zover voldaan is aan de volgende cumulatieve voorwaarden:		

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
2.5. BOUWVOORSCHRIFTEN - Hoofdgebouwen: maximum 2 bouwlagen + 1 bewoonbare bouwlaag in het dakvolume (hellend dak). - Enkel de bovengrondse ruimtes tellen mee als bouwlaag. Bijkomende (half-) ondergrondse bouwlagen zijn toegelaten. - Indien gekozen wordt voor hellend dak mag een dakuitbouw worden voorzien over maximaal de helft van de gevelbreedte mits deze dakuitbouw ondergeschikt blijft aan het dakvlak, zich op minimum 0.50 m van de zijdelingse perceelsgrenzen bevindt en de kroonlijst niet wordt doorbroken.	Richtinggevend wordt meegegeven dat: - een gelijkgrondse bouwlaag een maximale bruto-hoogte heeft van 4 m. Dit is de ruimte tussen dorpel en vloerpeil van de eerste verdieping of tussen dorpel en de kroonlijst van het dak. - vanaf de eerste verdieping een maximale bruto-hoogte van 3,5 m geldt. Dit is de ruimte tussen vloerpeil van de verdieping en vloerpeil van de bovenliggende verdieping of kroonlijst van het dak. Ondergrondse bouwlagen: kelder, parkeergarage... Per definitie mag het plafond van een half-ondergrondse bouwlaag maximum 1 m boven het maaiveldniveau worden gebouwd. Bij de keuze van het aantal bouwlagen, de dakvorm, de gevelopbouw e.d. kunnen ook bepalingen uit andere instrumenten bepalend zijn zoals verordeningen, beeldkwaliteitsplan, e.d. Voor deze zone zijn belangrijke aandachtspunten opgenomen in het beeldkwaliteitsplan.
2.6. PERCEELSAFSLUITINGEN Perceelsafsluitingen hebben bij voorkeur een natuurlijk groen karakter, zo niet moeten deze in kwaliteitsvolle materialen worden opgetrokken.	Bij de inrichting dient met zorg te worden omgegaan met de perceelsafsluitingen en vooral deze die zichtbaar zijn vanaf publieke plaatsen. Om deze reden worden geen houten panelen, doekafsluiting, kokosmatten... toegelaten op de grenzen met de overdrukzones voor voetgangers- en fietsersverbindingen.

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
3. ZONE VOOR WONEN MET BEPERKTE NEVENFUNCTIES	hoofdcategorie: wonen
3.1. BESTEMMING Binnen deze zone zijn wonen en de bijhorende openbare en private groene en verharde ruimten de hoofdfuncties. Openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen en diensten op schaal van de buurt zijn eveneens toegelaten als hoofdfunctie. Volgende nevenfuncties zijn toegelaten: kantoren. Enkel nevenfuncties, inpasbaar in de omgeving en met een beperkte verkeersaantrekking worden toegelaten. Nevenfuncties moeten functioneel en ruimtelijk gekoppeld zijn aan de hoofdfunctie. Nevenfuncties zijn niet toegelaten in bijgebouwen.	Wonen: woningen en de bijbehorende uitrusting (tuinen, tuinhuisjes, garages...). Openbare verharde ruimten: straten, pleinen, publieke parking, voet- en fietspaden... Openbare groene ruimten: parken, speelpleinen, graspartijen, bermen... Private groene en verharde ruimten: private of collectieve tuinen, terrassen, private parkings, garagewegen, tuinpaden... Openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen op schaal van de buurt: kleine school, buurthuis, voorzieningen voor jeugdwerking, volkstuintjes... Diensten: bv. kindercrèche, haarkapper, dokterspraktijk (individueel/groepspraktijk), kinesitherapeut, apotheek... Kantoren: bv. voor architectuurbureau, advocatenkantoor, verzekeringskantoor...
3.2. MINIMALE ONBEBOUWDE EN ONVERHARDE OPPERVLAKTE Minimum 40% van het perceel moet onbebouwd en onverhard blijven. Halfverharding of waterdoorlatende verharding wordt ook als verharding beschouwd. Daarnaast moet de voortuin kwalitatief en hoofdzakelijk groen worden ingericht. Enkel de strikt noodzakelijke verharding wordt toegelaten.	Dit voorschrift heeft als doel om het ruimtebeslag te beperken en zo voldoende ruimte voor natuurlijk groen (geen kunstmatig groen) en waterinfiltratie toe te laten.
3.3. MAXIMALE OPPERVLAKTE VAN NEVENFUNCTIES Nevenfuncties hebben een maximale vloeroppervlakte van 100 m ² .	Nevenfuncties zijn functies die nevensgeschikt zijn aan de dominante woonfunctie binnen de zone. Het heeft geen zin de nevensgeschiktheid te beoordelen in termen van oppervlakte per perceel. De woningoppervlakte kan met andere woorden in sommige gevallen kleiner zijn dan de oppervlakte van de nevenfunctie.
3.4. WONINGTYPOLOGIE In deze zone zijn enkel eengezinswoningen toegelaten in aaneengesloten en halfopen bebouwing. De woningtypologie op de aanpalende percelen is bepalend voor de woningtypologie op het perceel in kwestie. Bij halfopen bebouwing moet er langs de vrije zijperceelsgrens een vrije zijtuinstrook van minimum 3 m gerespecteerd worden.	

3.6. BOUWVOORSCHRIFTEN

- Hoofdgebouwen: maximum 2 bouwlagen + 1 bouwlaag in het dakvolume.
- Bij aaneengesloten bebouwing moet de bouwdiepte op de verdiepingen harmonisch aansluiten op de aanpalende gebouwen.
- Enkel de bovengrondse ruimtes tellen mee als bouwlaag. Bijkomende (half-) ondergrondse bouwlagen zijn toegelaten. Per definitie mag het plafond van een half-ondergrondse bouwlaag maximum 1 m boven het maaiveldniveau worden gebouwd.
- Nieuwe rijwoningen hebben een perceelsbreedte van minimum 6 m.
- De dakvorm is vrij te kiezen, zolang deze inpasbaar is in de omgeving.
- Indien gekozen wordt voor hellend dak, dan is de maximum helling 45°. Het hellend dak mag maximaal voor de helft van de gevelbreedte worden doorbroken door een dakuitbouw mits deze dakuitbouw ondergeschikt blijft aan het dakvlak, zich op minimum 0.50 m van de zijdelingse perceelsgrenzen bevindt en de kroonlijst niet wordt doorbroken.
- Bij het aanbouwen aan bestaande gebouwen moet er kwaliteitsvol worden aangesloten op die aanpalende bebouwing. Dit betekent dat er rekening wordt gehouden met de voorbouwlijn, de kroonlijsthoogte, de dakhelling en de nokhoogte van de aanpalende bebouwing.

Richtinggevend wordt meegegeven dat:

- een gelijkgrondse bouwlaag een maximale bruto-hoogte heeft van 4 m. Dit is de ruimte tussen dorpel en vloerpeil van de eerste verdieping of tussen dorpel en de kroonlijst van het dak.
- vanaf de eerste verdieping een maximale bruto-hoogte van 3,5 m geldt. Dit is de ruimte tussen vloerpeil van de verdieping en vloerpeil van de bovenliggende verdieping of kroonlijst van het dak.

Ondergrondse bouwlagen: kelder, parkeergarage...

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
4. ZONE VOOR ECONOMISCHE ACTIVITEITEN	Hoofdcategorie: bedrijvigheid
4.1. BESTEMMING Het hoofddoel van deze zone is om bedrijvigheid te voorzien. Door de stedelijke ligging van deze zone wordt er gestreefd naar een grotere verwevenheid met andere functies. Langs de voetgangers - en fietsersverbinding door de zone is het belangrijk dat bijkomende functies kunnen worden toegelaten in functie van de sociale controle en de levendigheid langs deze doorsteek. De zone is bestemd voor een menging van economische activiteiten: - kleine en middelgrote bedrijven - kantoren en diensten - groothandel - indoor recreatie Bovenvermelde activiteiten moeten voldoen aan volgende voorwaarden die per projectzone worden berekend: - De vloerterreinindex (V/T) van de projectzone mag maximum 1 bedragen. - Het aandeel kantoren en diensten wordt beperkt tot 15% van de totale terreinoppervlakte van de projectzone. Er geldt een maximum van 5.000 m² vloeroppervlakte kantoren voor de volledige bestemmingszone. - Het aandeel indoor recreatie wordt beperkt tot 10% van de totale terreinoppervlakte van de projectzone. Er geldt een maximum van 3.000 m² vloeroppervlakte indoor recreatie voor de volledige bestemmingszone. Om eventuele hinder naar de omgeving te beperken, moet de vloeroppervlakte per project worden beperkt tot maximum 1.500 m². Volgende soorten economische activiteiten zijn niet toegelaten: - detailhandel; - SEVESO-bedrijven. Naast de economische activiteiten is de zone ook bestemd voor: - openbare weginfrastructuur en aanhorigheden. Alle bovengrondse en ondergrondse werken, handelingen en wijzigingen zijn toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die openbare weginfrastructuur en aanhorigheden; - openbare parkings en/of buurtparking;	De projectzone is de zone waar een samenhangend project wordt voorzien, en kan één of meerdere percelen omvatten. Groothandel moet begrepen worden als handel tussen ondernemingen; niet rechtstreeks aan de particuliere eindgebruiker. Groothandel kan zowel betrekking hebben op volumegoederen als op kleine goederen. Indoor-recreatie: indoor-speeltuin, fitness, karting, lasershooting, escape-rooms... V/T: verhouding tussen de bruto-vloeroppervlakte bovengronds en de terreinoppervlakte (vloeroppervlakte gedeeld door terreinoppervlakte). Onder aanhorigheden van weginfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, stationeer- en parkeerstroken, wegsignalisatie en wegbebakening, verlichting, afwatering, beplantingen, voetgangers- of fietsvoorzieningen, plaatsing van zitbanken, muurtjes, kunstwerken, straatmeubilair. Voorbeelden van gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen zijn een

4.2. VOLGENDE ONDERGESCHIKTE ACTIVITEITEN WORDEN TOEGELATEN:

- Wonen: De woonbestemming wordt toegelaten in functie van de sociale controle op de site en het voorzien van een levendigheid langs de stedelijke voetgangers - en fietsersverbinding door de zone (art. 6). Het aandeel wonen wordt beperkt tot 15% van de totale terreinoppervlakte van de projectzone. Er geldt een maximum van 5.000 m² vloeroppervlakte wonen voor de volledige bestemmingszone.
- Kleinschalige horeca voor zover deze geen hinder veroorzaakt naar de omliggende woonomgeving.
- In functie van zuinig ruimtegebruik worden deze ondergeschikte activiteiten maximaal op de verdieping van de bebouwing voorzien.

De projectzone is de zone waar een samenhangend project wordt voorzien, en kan één of meerdere percelen omvatten.

Stel dat een projectzone 1000m² terrein beslaat, dan kan er in die projectzone maximum 150m² wonen worden voorzien.

4.3. BOUWVOORSCHRIFTEN VOLUME

- 10% van de oppervlakte van de projectzone mag bebouwd worden met volumes met een totale hoogte van 20 m, mits:
 - deze volumes niet gelegen zijn in een overdrukzone
 - deze volumes hoogteaccenten vormen in de totaalinrichting van de site, en doordacht gepositioneerd worden
 - de belangrijke zichtlijnen op de fabrieksschouw maximaal vrij gehouden worden
 - er respect is voor het bestaande erfgoed op de site
 - er rekening wordt gehouden met de principes van de goede ruimtelijke ordening
- Voor de overige oppervlakte van de projectzone geldt een maximale bouwhoogte van 15 m, zolang voldaan wordt aan de bepalingen in de overdrukzones.
- Er moet worden gestreefd naar het bouwen in meerdere lagen daar waar de activiteit dit toelaat.

De projectzone is de zone waar een samenhangend project wordt voorzien, en kan één of meerdere percelen omvatten.

De hoogte van de bedrijfsgebouwen wordt gemeten vanaf het referentiepeil. Het referentiepeil TAW bedraagt 22m.

De maximale bouwhoogte omvat technieken en eventuele dakterrassen.

De fabrieksschouw is van op een grote afstand zichtbaar en is een belangrijk herkenningspunt voor dit plangebied. Het is belangrijk dat de zichtlijnen op deze schouw vrij blijven van bebouwing. De belangrijkste zichtlijnen vertrekken vanuit de Condédreef en de Doorniksewijk.

Respect voor het bestaande erfgoed op de site kan bijvoorbeeld betekenen dat er voldoende afstand wordt gehouden ten opzichte van deze gebouwen, of dat de hoogte van de naastliggende gebouwen wordt aangepast.

4.4. ARCHITECTUUR EN BEELDKWALITEIT

- Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de architecturale kwaliteit van het geheel van zijn gebouwen. De gebouwen dienen op goede wijze te worden geïntegreerd in de ruimere omgeving. Er moet worden gestreefd naar

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
4.5. RUIMTE OM TE PARKEREN, STATIONEREN EN CIRCULEREN • Er moet voldoende parkeerruimte, stationeerruimte en circulatieruimte worden voorzien voor zowel personenwagens als voor bestel- en vrachtwagens. • Er moet voldoende en kwaliteitsvolle stallingsruimte op het gelijkvloers worden voorzien voor fietsers. Deze moet geïntegreerd worden in of bij de bebouwing en wordt voorzien zo dicht mogelijk bij de toegangen tot de gebouwen. • De parkeerbehoefte en het parkeeraanbod moeten worden gemotiveerd in een mobiliteitstoets die deel uitmaakt van de inrichtingsstudie conform art. 4.8. • Verkeersgenererende activiteiten kunnen enkel via Walle ontsluiten. De sites die op vandaag louter toegankelijk zijn via de Doorniksesteenweg kunnen verkeersgenererende activiteiten enkel opnemen indien zij via Walle kunnen ontsluiten. De beoordeling hiervan gebeurt op basis van de mobiliteitstoets die deel uitmaakt van de inrichtingsstudie conform art. 4.8. Daarin moet de druk op de Doorniksesteenweg en het openbaar vervoer op deze as worden berekend. • Het parkeren moet maximaal geïntegreerd worden in de voorziene bebouwing. Niet overdekt parkeren moet worden beperkt tot het strikt noodzakelijke (bijv. voor laden en lossen, bestelwagen, mindervaliden, ...). De parkeerplaatsen moeten bij het niet overdekt parkeren worden aangelegd in waterdoorlatende materialen en per 4 niet overdekte parkeerplaatsen moet er minimum 1 boom worden voorzien. Het plantvak voor een boom moet minimum 10 m² groot zijn	Om het fietsen te stimuleren is het ook aangewezen om in het bedrijfsgebouw ook kleedruimte en douches te voorzien voor fietsers. Verkeersgenererende activiteit: een activiteit die veel verplaatsingen veroorzaakt, hetzij verplaatsingen van goederen, hetzij verplaatsing van mensen (personeel, klanten, bezoekers, enz.). Voorbeelden zijn: kantoren, bedrijf met veel logistieke bewegingen en/of veel personeel, indoor - recreatie...
4.6. OPSLAG De opslag van goederen dient binnen de gebouwen te worden georganiseerd.	
4.7. AFSLUITINGEN Perceelsbegrenzings dienen in kwaliteitsvolle materialen te gebeuren. De perceelsbegrenzing aan het openbaar domein en in de voortuin dient te worden uitgevoerd als bakstenen muur of als levende haag (eventueel gecombineerd met een staaldraadafsluiting).	Bij de inrichting dient met zorg te worden omgegaan met de perceelsbegrenzings. Om deze reden worden geen houten panelen, doekafsluiting, kokosmatten... toegelaten op de grenzen met het openbaar domein.

4.8. INRICHTINGSSTUDIE

Bij elke vergunningsaanvraag voor nieuwe constructies en gebouwen binnen deze zone wordt een inrichtingsstudie voor de volledige zone gevoegd. Hierin moet ten minste aandacht worden besteed aan:

- het efficient en duurzaam ruimtegebruik
- de oordeelkundige inplanting van wonen, nl. in aansluiting bij openbare of collectieve groenzones en/of pleinen en ter ondersteuning van de sociale controle op de site, met een beperkte impact op de privacy en daglichttoetreding van omwonenden én met een kwaliteitsvolle overgang naar aanpalende bebouwing. Om dit te ondersteunen dient er een schaduwstudie worden opgenomen.
- de maatregelen in functie van de integratie van de constructies en gebouwen in de omgeving
- de relatie tussen de nieuwe bebouwing en het bestaande erfgoed op de site
- de nodige maatregelen inzake het integraal waterbeheer en de waterhuishouding
- het voorzien van voldoende nuttig, aaneengesloten en kwalitatief wijk- of buurtgroen
- de invloed op de mobiliteit en de verkeersontsluiting voor alle weggebruikers
- het parkeren van zowel voertuigen als fietsen voor de projectzone en de nabije omgeving
- het vrijwaren van de mogelijkheid om resterende niet-bebouwde delen in een latere fase te ontwikkelen

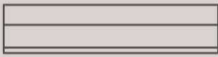
De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

Een inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag en geeft aan op welke wijze het project in overeenstemming is met de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.

De opgenoemde aandachtspunten worden ook getoetst aan andere instrumenten, zoals verordeningen.

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN		TOELICHTING
5. ZONE VOOR OPENBARE WEGENINFRASTRUCTUUR		hoofdcategorie: lijninfrastructuur
Deze zone is bestemd voor openbare wegeninfrastructuur en aanhorigheden. In deze zone zijn alle bovengrondse en ondergrondse werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die openbare wegeninfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.		Onder aanhorigheden van wegeninfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de geluidswerende constructies, voetgangers- of fietsvoorzieningen, de plaatsing van zitbanken, muurtjes, kunstwerken, straatmeubilair. Alle werken, handelingen en wijzigingen worden bij voorkeur ontworpen en gerealiseerd volgens de principes van natuurtechnische milieubouw.
Er dient altijd en overal te worden gestreefd naar een kwalitatieve inrichting van de openbare weg, die is aangepast aan de functie en categorisering van de weg.		

6. OVERDRUK: STEDELIJKE VOETGANGERS- EN FIETSERSVERBINDING (INDICATIEF)		
Het doel van deze verbinding is niet alleen om een belangrijke bijkomende verbinding te voorzien in het trage netwerk van de stad maar ook om het plangebied meer doorwaadbaar te maken en om klimaatmitigerende en adaptieve maatregelen te realiseren (bv inzake regenwaterbeheer, voorkomen van hitteilandeffecten, versterken biodiversiteit enz...). De verbinding moet opgeladen worden door plaatselijk langs deze verbinding kwalitatieve publieke ruimte en groen te voorzien. De verbinding moet maximaal conflictvrij worden gemaakt De pijl geeft indicatief aan waar een verbinding voor voetgangers en fietsers moet worden aangelegd. Het tracé is vrij te bepalen. Voor het beginpunt (6A), dat aansluit op de Doorniksesteenweg, en het eindpunt (6B) dat aansluit op Walle, gelden volgende bepalingen: • 6A: Het beginpunt kan verschoven worden over een afstand van maximaal 20 m. • 6B: Het eindpunt kan verschoven worden over een afstand van maximaal 20 m.		Het beginpunt (6A) en eindpunt (6B) moeten worden ingericht als fietspoort.

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
7. OVERDRUK: LOKALE VOETGANGERS – EN FIETSEVERBINDING (INDICATIEF)	
	De aslijn geeft indicatief aan waar een verbinding voor voetgangers en fietsers kan worden aangelegd. Vanaf deze verbinding kan toegang verleend worden aan aanpalende percelen. Alle bovengrondse en ondergrondse werken, handelingen en wijzigingen voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die infrastructuur en aanhorigheden zijn toegelaten.
8. OVERDRUK: BOUWVRIJ GEBIED	
	Het oprichten van gebouwen en vergelijkbare constructies is niet toegelaten. De verharding in het gebied blijft beperkt tot het strikt noodzakelijke voor de toegankelijkheid en rond sport-, speel-, of rustconstructies. Het algemene karakter van de zone moet onverhard en beplant zijn. Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen wel toegelaten: - het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer - de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden - bijgebouwen voor zover de totale oppervlakte aan bijgebouwen in deze zone beperkt blijft tot 40 m² en de hoogte beperkt wordt tot 3,5 m - open afsluitingen - tuinornamenten: speelconstructie... - beperkte reliëfwijzigingen

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
9. OVERDRUK: BOUWVRIJE, GROENE ZONE 	
Het gebied dat in overdruk is aangeduid, is specifiek voorbehouden voor de aanleg, het beheer en onderhoud van een bouwvrije, groene zone. De zone is bouwvrij. Alleen werken en handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de zone zijn toegelaten.	Deze zone is niet louter voorzien als een bufferzone tussen de zone voor economische activiteiten en de aangrenzende woonzones. De zone moet zo worden aangelegd dat ze ook kan gebruikt worden als ontmoetings - en ontspanningsruimte voor mensen die in de omgeving wonen en werken .
De zone moet op een kwaliteitsvolle wijze worden beplant. Het aanleggen van groentaluds, een open waterbuffer en het oprichten van open afsluitingen zijn ook toegelaten. De groenzone kan plaatselijk worden versmald omwille van bestaande bebouwing en constructies of kan plaatselijk worden onderbroken omwille van voetgangers- en fietsverbindingen, interne ontsluiting en aansluitingen op de publieke weg. Deze onderbrekingen of versmallingen worden beperkt tot het strikt noodzakelijke en mogen de realisatie van een kwalitatieve groene zone niet in het gedrang brengen. De groenzone kan plaatselijk worden verbreed in functie van de aanleg van gemeenschappelijk of collectief groen.	Onderbreking of versmalling van de groenzone in functie van ontsluiting wordt enkel heel beperkt toegestaan. Volledige doorgangen (o.a. ook voor hulpdiensten) worden niet toegelaten.
Een beplantingsplan voor de aanleg van de zone maakt integraal deel uit van de aanvraag tot omgevingsvergunning voor de bebouwing in de zone voor economische activiteiten naast de groenzone. Het plan is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening. De aanvrager van de omgevingsvergunning staat in voor de aanleg van de groene buffer.	Uit het beplantingsplan en de bijhorende motivatie moet blijken dat het gebruik van groenaanplant en buffers bijdraagt tot de kwalitatieve integratie van de bedrijvenzone in in de directe omgeving.

10. OVERDRUK: SPECIFIEKE BOUWVOORSCHRIFTEN VOLUME T.O.V. AANPALENDE PERCELEN 	
--	--

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
11. OVERDRUK: SPECIFIEKE BOUWVOORSCHRIFTEN VOLUME T.O.V. STRAAT WALLE  In deze overdrukzone gelden specifieke bouwvoorschriften voor het volume. - maximum 3 bouwlagen + 1 bewoonbare bouwlaag in het dakvolume (hellend dak) OF maximum 3 bouwlagen met plat dak. - maximum 60% van de gevellijn (t.o.v. de straat Walle) wordt bebouwd. Aaneengesloten gevels kunnen maximaal 30 m lang zijn. - ten opzichte van de conciërgewoning wordt een minimale afstand van 15 m bewaard.	In deze overdrukzone wordt een hoger gabarit toegelaten dan op andere plaatsen langs Walle. Het is dan ook belangrijk dat er wat groene tussenruimtes worden voorzien tussen de volumes. De conciërgewoning is het bestaande gebouw in het zuiden van de overdrukzone.
12. OVERDRUK: VASTGESTELD ONROEREND ERFGOED  Waar dit symbool voorkomt op het grafisch plan is er een pand aanwezig uit de vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed. Het pand kan verbouwd worden mits het behoud van de erfgoedelementen en een architectuur die deze respecteert.	Stad Kortrijk heeft een actieplan bouwkundig erfgoed. Hierin is een ontwikkelingsprofiel en een locuswaarde opgenomen voor de panden uit de vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed. Voor de panden uit dit plangebied moet het ontwikkelingsprofiel uit het actieplan bouwkundig erfgoed worden gevolgd.
13. OVERDRUK: KWALITEITSVOLLE PANDEN MET EEN BELANGRIJKE ERFGOEDWAARDE  Waar dit symbool voorkomt op het grafisch plan is er een pand aanwezig met een belangrijke beeld- en erfgoedwaarde of die deel uitmaakt van een beeldbepalende eenheidsbebouwing. Het pand kan verbouwd worden mits het behoud van de erfgoedelementen en een architectuur die deze respecteert.	

14. OVERDRUK: STADSONTWIKKELINGSPROJECT

Er wordt een doorsteek voor voetgangers en fietsers voorzien doorheen het plangebied. Ter hoogte van de aansluiting van deze doorsteek op de Doorniksesteenweg kan het interessant zijn om een stadsontwikkelingsproject te voorzien, een knooppunt waar verschillende functies worden gekoppeld. Via dit project kan er vanuit de Doorniksesteenweg een link worden voorzien naar de zone voor economische activiteiten die centraal in het plangebied ligt.

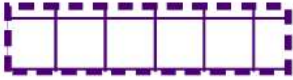
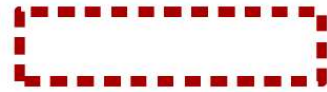
De totale zone moet ontworpen worden als één samenhangend geheel in relatie tot de functies in de omgeving en kan gefaseerd gerealiseerd worden. Indien het project in verschillende fasen gerealiseerd wordt, geldt de vereiste dat iedere afgewerkte fase een volwaardig kwalitatief geheel vormt.

Het ontwerp van een samenhangend geheel moet blijken uit een inrichtingsstudie voor de totale zone. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

Indien er een kwalitatief stadsontwikkelingsproject wordt voorzien, is het mogelijk om af te wijken van de groenzone en de zone met hoogtebepalingen die op het plan zijn voorzien conform art. 9 en art. 10 van deze stedenbouwkundige voorschriften. Om te mogen afwijken, moet het project minstens voldoen aan volgende kwaliteitseisen:

- Er moet een link worden gemaakt vanaf de Doorniksesteenweg naar de achterliggende zone voor economische activiteiten. Er moet minstens een doorzicht op deze zone worden voorzien zodat deze voelbaar wordt vanaf de Doorniksesteenweg;
- Er moet een publiek plein worden aangelegd met een overwegend groene inrichting;
- Het project voorziet de integratie van de voetgangers - en fietsersverbinding zoals opgenomen in artikel 6 van deze stedenbouwkundige voorschriften. Het garandeert ook een veilige oversteek vanaf deze verbinding over de Doorniksesteenweg.
- De bebouwing langs het plein moet voorzien worden van levendige gevels die de relatie met het plein aangaan;

Een inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag en geeft aan op welke wijze het project in overeenstemming is met de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied.

VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN	TOELICHTING
15. OVERDRUK: VOORKOOPRECHT	
Op de percelen in het gebied dat in overdruk is aangeduid, is een recht van voorkoop als bedoeld in artikel 2.4.1. van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening van toepassing. Voorkooprecht wordt gegeven aan de stad Kortrijk en de intercommunale Leiedal. De stad Kortrijk wordt hierbij aangeduid als eerste instantie die van het voorkooprecht kan gebruik maken, de intercommunale Leiedal als tweede instantie.	
16. OVERDRUK: OP TE HEFFEN VERKAVELINGEN	
De in overdruk aangeduide verkavelingsvergunningen en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften worden opgeheven. Een overzicht van die verkavelingen is opgenomen onder het onderdeel 1. Op te heffen stedenbouwkundige voorschriften	

