

Stad kortrijk  
RUP mewaf



april 2024, **scopingnota**

## Colofon

### Dit document is een publicatie van:

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

### Ontwerper - Ruimtelijk Planner:

Maarten Gheysen

### In samenwerking met:

Joran Lombahe Jus'Have  
Griet Lannoo

MAAT ontwerpers (workshop 2016)

### Opdrachtgever:

Stad Kortrijk

### Burgemeester:

Vincent Van Quickenborne

### Voorzitter Gemeenteraad:

Helga Kints

### Algemeen Directeur:

Carlo Daelman

## FORMELE PROCEDURE

- Periode van eerste raadpleging (60 dagen): van XX/XX/XXXX tot XX/XX/XXXX
- Datum, uur en plaats van eerste participatiemoment: XX/XX/XXXX om XXuXX te YYYY
- Datum, uur en plaats van eerste participatiemoment: Datum, uur en plaats van eerste participatiemoment: XX maand XXXX van XXu tot XXu te LOCATIE.
- Plenaire vergadering voorontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: XX maand XXXX
- Voorlopige vaststelling van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de gemeenteraadszitting van: XX maand XXXX
- Openbaar onderzoek van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: van XX maand XXXX tot XX maand XXXX
- Advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO): XX maand XXXX
- Definitieve vaststelling van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de gemeenteraadszitting van: XX maand XXXX

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

- scopingnota
- procesnota

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Situering</b> .....	<b>TN-5</b>
1.1.	Onderwerp van het RUP	TN-5
1.2.	Ligging van het plangebied	TN-5
1.3.	Begrenzing van het plangebied	TN-7
<b>2.</b>	<b>Feitelijke toestand</b> .....	<b>TN-9</b>
2.1.	Ruimtelijke informatie	TN-9
2.2.	Toestand van het leefmilieu en de natuur	TN-26
2.3.	Historische toestand	TN-27
<b>3.</b>	<b>Juridische toestand</b> .....	<b>TN-28</b>
3.1.	Overzicht	TN-28
3.2.	Gewestplan	TN-29
3.3.	Bestaande BPA's en RUP's	TN-30
3.4.	Goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen	TN-31
3.5.	Milieuvergunningen	TN-31
3.6.	Onroerend erfgoed	TN-33
3.7.	Buurtwegen	TN-35
3.8.	Relatie m.b.t. het herbevestigd agrarisch gebied	TN-36
<b>4.</b>	<b>Planningscontext</b> .....	<b>TN-37</b>
4.1.	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	TN-37
4.2.	Afbakening stedelijk gebied	TN-37
4.3.	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen	TN-37
4.4.	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	TN-39
4.5.	Mobiliteitsplan	TN-41
4.6.	Kortrijk 2025	TN-42
4.7.	Woonplan	TN-42
4.8.	Ruimtemonitor wonen en de ruimtemonitor ondernemen in Zuid-West-Vlaanderen	TN-42
4.9.	Regiovisie Zuid-West Vlaanderen	TN-43
<b>5.</b>	<b>Planningsopties</b> .....	<b>TN-43</b>
5.1.	A good city needs industry	TN-43
5.2.	Bestemming en maximum programma	TN-43
5.3.	Zachte verbindingen	TN-43
5.4.	Bouvvelden	TN-43
5.5.	De centrale groene ruimte	TN-44
5.6.	Gemotoriseerd verkeer	TN-44
5.7.	Verschillende vormen van bedrijvigheid	TN-44
5.8.	Wonen	TN-44
5.9.	Verdere detaillering	TN-45
<b>6.</b>	<b>Wijze waarop wordt omgegaan met de resultaten van de eerste raadpleging</b> .....	<b>TN-54</b>
6.1.	Reacties eerste raadpleging	TN-54
6.2.	Adviezen van overheidsinstanties tijdens adviesperiode van eerste raadpleging	TN-54
6.3.	Ontwerpend onderzoek inrichtingsschets 2017 tot nu	TN-46
<b>7.</b>	<b>Effectenbeoordeling</b> .....	<b>EB-61</b>
7.1.	Methodiek van effectenbeoordeling	EB-61
7.2.	Wijze van (milieu)effectenbeoordeling	EB-61
7.3.	Beschrijving en verduidelijking van het plan	EB-62
<b>8.</b>	<b>Inschatting van mogelijke aanzienlijke milieueffecten (screening)</b> .....	<b>EB-63</b>
8.1.	Beschrijving en inschatting van de mogelijke milieueffecten	EB-63
8.2.	Planalternatieven	EB-64
8.3.	Beschrijving en inschatting van de mogelijke milieueffecten	EB-65
8.4.	De kenmerken van plannen en programma's	EB-89
8.5.	Overzicht van de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten	EB-90
<b>9.</b>	<b>Conclusie</b> .....	<b>EB-90</b>





toelichtingsnota







luchtfoto site Mewaf (2015)







# 1. Situering

## 1.1. Onderwerp van het RUP

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

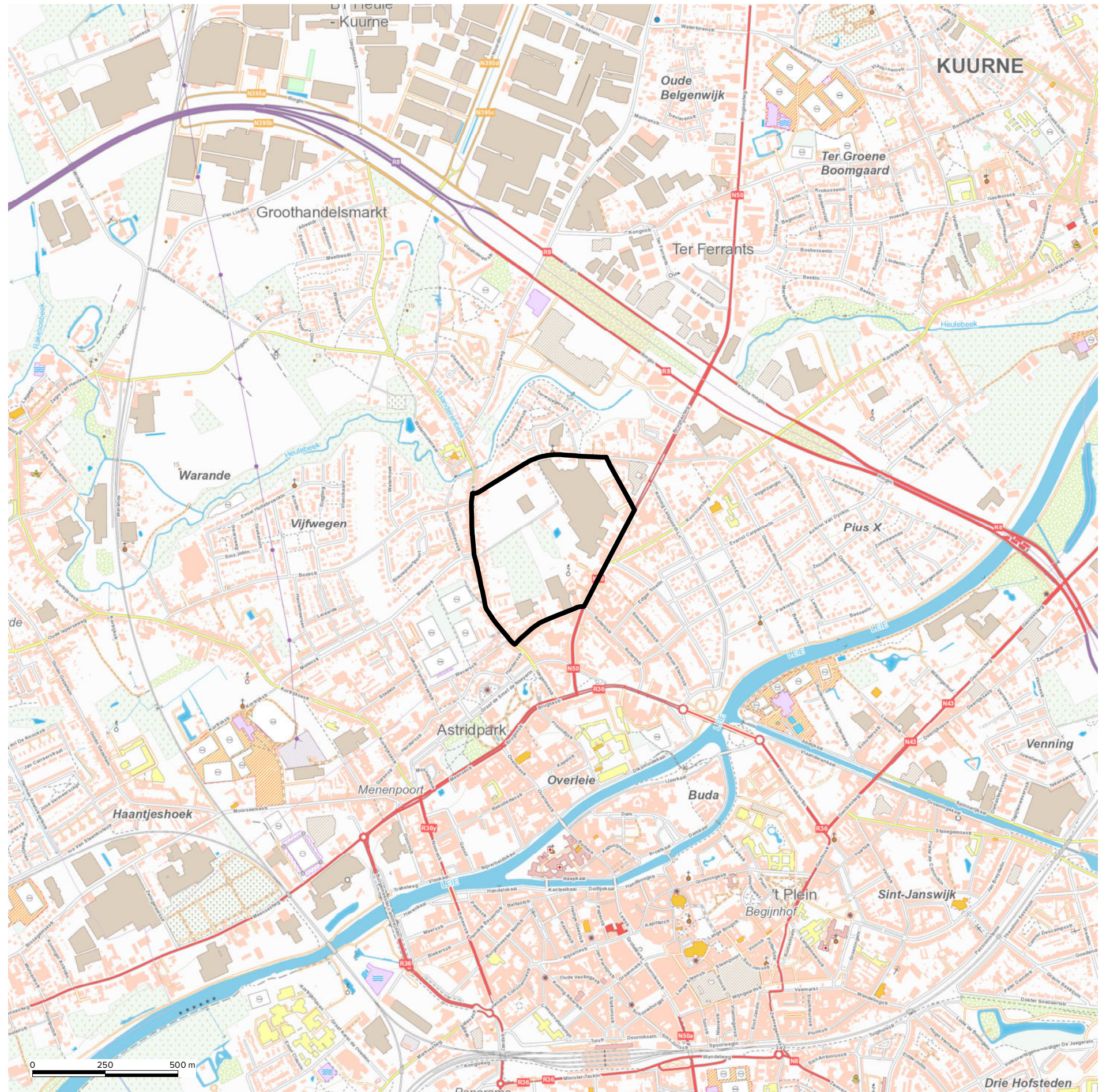
De site Mewaf is grotendeels eigendom van de firma Van Marcke. Door het verplaatsen van hun activiteiten naar het bedrijventerrein LAR is het nodig de site een nieuwe invulling te geven. De huidige stedenbouwkundige voorschriften (milieubelastende industrie type II) zijn zowel verouderd als beperkend om het gebied een nieuwe invulling te geven.

Via dit ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) worden volgende elementen behandeld:

- Het plangebied bestaat grotendeels uit een zone voor milieubelastende industrie klasse II. Om nieuwe ontwikkelingen toe te laten binnen de beleidslijn 'paars blijft paars' zal een omzetting gebeuren naar KMO-zone.
- Het RUP behandelt daarnaast de afwerking van de (woon)randen ten opzichte van de KMO-zone.
- Het RUP vormt een concrete uitwerking van de 'vernieuwende stedelijke ontwikkelingsstrategie voor de stad Kortrijk' en zet maximaal in op (groene) verbindingen in de noordelijke landschappelijke figuur.
- Tenslotte vormt het RUP het kader om een geïntegreerde ontwikkeling te voeren over de verschillende eigenaars heen.

## 1.2. Ligging van het plangebied

De 'Mewaf'-site situeert zich in het noorden van de stadskern van Kortrijk. Het plangebied ligt ten zuiden van de R8 en het Ring Shopping Centrum en is gelegen tussen de Izegemsestraat en de Brugsesteenweg, de N50. Het plangebied ligt vlakbij Heule-Watermolen en maakt zo deel uit van de deelgemeente Heule.





Izegemsestraat



Brugsesteenweg





### 1.3. Begrenzing van het plangebied

Het plangebied bevat het volledige bouwblok en is begrensd door:

- de Iepensestraat in het noorden
- de Lijnwaadstraat in het noordoosten
- de Brugsesteenweg in het oosten
- de Watermolenstraat in het zuiden
- de Izegemsestraat in het westen





Zicht op de Watermolenstraat



Garageboxen aan de Watermolenstraat





## 2. Feitelijke toestand

### 2.1. Ruimtelijke informatie

#### 2.1.1. BEBOUWDE RUIMTE

In het plangebied:

In het plangebied komt een mix van woningen en bedrijfsgebouwen voor. De woningtypologie varieert van gesloten, halfopen tot open bebouwing. Het aandeel open woningen is beperkt.

De Izegemsestraat is nagenoeg volledig volgebouwd met rijwoningen. Ze wordt sporadisch onderbroken door toegangen naar achterliggende gebieden: ter hoogte van de Kleine lepersestraat die toegang verleent naar enkele woningen die zich te midden van het plangebied situeren, ter hoogte van de Serruysstraat die toegang biedt tot een achterliggende verkaveling van 19 loten.

De lepersestraat bestaat uit rijwoningen op de hoek met de Izegemsestraat. Verderop komen nog enkele rijwoningen voor. Het bedrijf Van Marcke ontsluit zich op twee plekken langsheen de lepersestraat. Deze twee ontsluitingen worden van elkaar gescheiden door enkele woningen met ruime tuinen. Op de hoek met de Lijnwaadstraat komen er nog enkele rijwoningen voor.

De Lijnwaadstraat wordt gekenmerkt door twee ontsluitingen van het bedrijf Van Marcke. Het eerste bestaat uit een grote verharde oppervlakte waar vrachtwagens kunnen parkeren. De tweede toegang bestaat uit een toerit. Deze twee ontsluitingen worden van elkaar gescheiden door een rij van ongeveer 15 woningen.

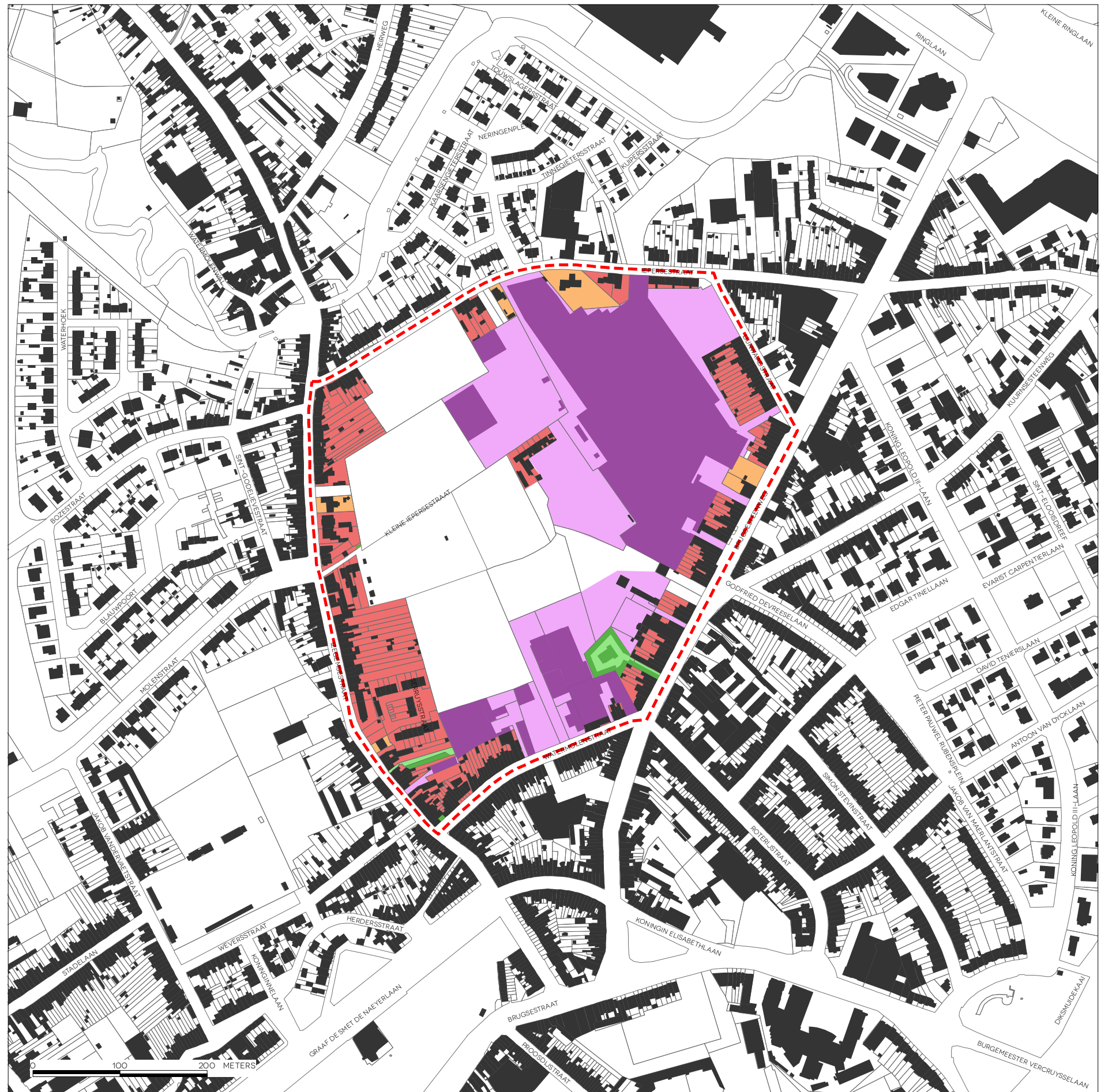
De Brugsesteenweg wordt gekenmerkt door een mix van zowel woningen als bedrijvigheid. Er zijn langs de Brugsesteenweg verschillende toegangen naar achterliggende percelen waar bedrijven gevestigd zijn.

De Watermolenstraat is opnieuw bijna volledig volgebouwd met rijwoningen. Sporadisch wordt deze rij woningen onderbroken door toegangen naar het achterliggende gebied.

Het plangebied wordt gekenmerkt door enkele clusters van garageboxen. Langs de Watermolenstraat liggen er enkele garageboxen aan de straat. Langs de Izegemsestraat en de Brugsesteenweg kan men via een overdekte inrit de achterliggende garageboxen bereiken.

- gesloten en halfopen bebouwing
- open bebouwing
- garageboxen
- bedrijvigheid

GRB  
BRON: AGIV, JUNI 2017







Verkaveling gelegen in het binnengebied (Serruysstraat)



Woningen langs de Izegemsestraat



Woning langs de Lepersestraat



Zicht op de Lijnwaadstraat





Toegang, langs de Brugsesteenweg, tot garageboxen



Rijwoningen langs de Brugsesteenweg





Kruispunt Kleine lepersestraat/Izegemsestraat



Zicht op de lepersestraat



Grasland voor paarden




Maisveld (zicht vanop de Kleine lepersestraat)



### 2.1.2. OPEN RUIMTE

De open ruimte in het plangebied situeert zich hoofdzakelijk in het binnengebied. In dit binnengebied bevinden zich grote delen die als landbouwgrond gebruikt worden: grasland waar enkele paarden op staan en akkers die onder meer bezaaid worden met maïs. Deze zones zijn volgens het gewestplan bestemd als milieubelastende industrie maar zijn tot op vandaag niet bebouwd. Het binnengebied is slechts via 1 publieke weg toegankelijk: de Kleine Iepersestraat.

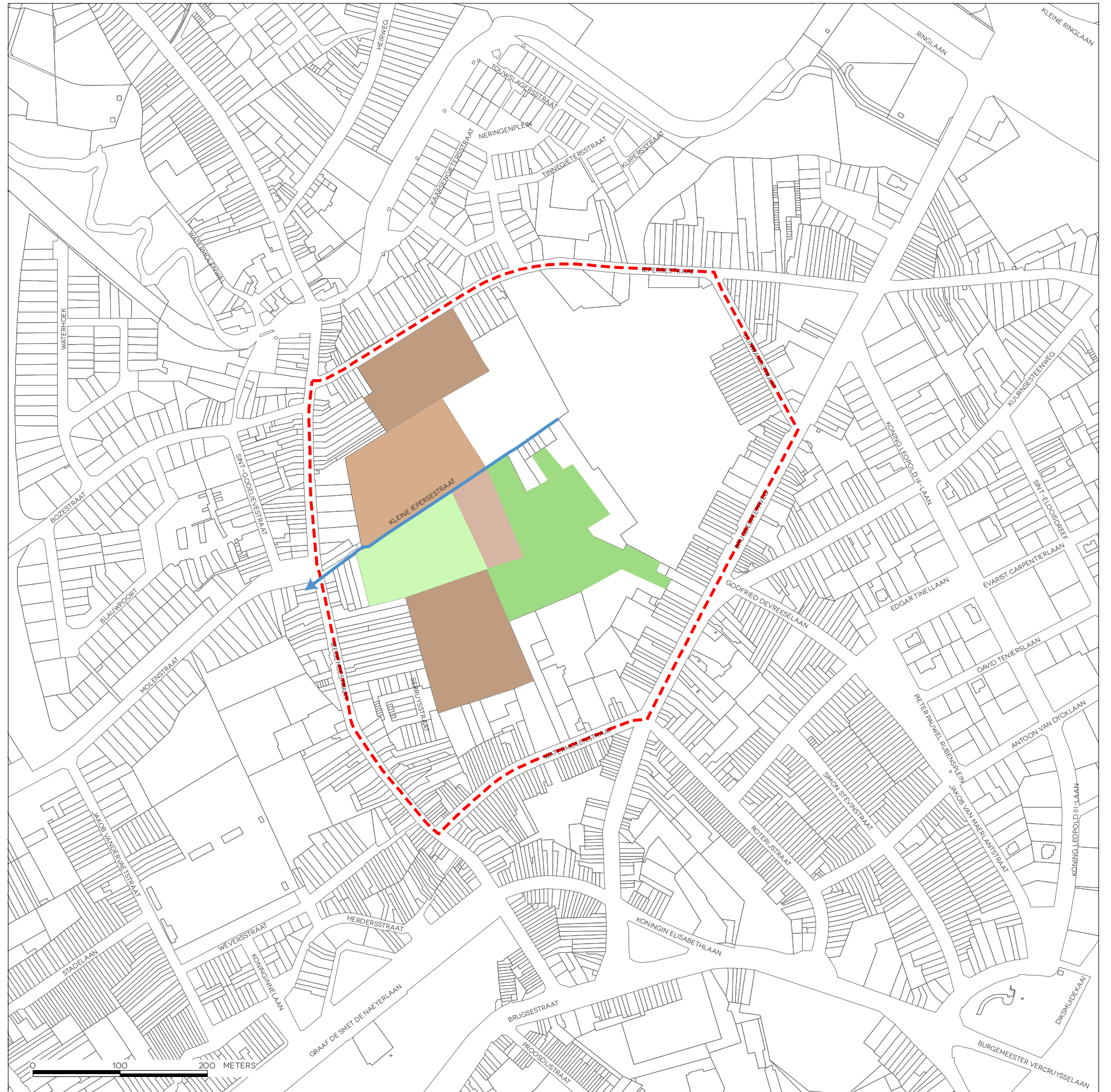
De resterende open ruimte in het plangebied bestaat uit de tuinen van de woningen en de verharde oppervlakte van de aanwezige bedrijven.

-  akkerland
-  wei- en grasland

GRB  
BRON: AGIV, JUNI 2017



0 100 200 METERS







### 2.1.3. ONTSLUITING

#### Voetgangers en fietsers:

Het plangebied is goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers.

- De Zegemsestraat is voorzien van fietssuggestiestroken langs beide kanten van de weg. Er is bovendien een voetpad in beide richtingen aanwezig.
- De lepersestraat is voorzien van een voetpad in beide richtingen. Er zijn geen voorzieningen voor de fietsers langs deze weg.
- De Lijnwaadstraat is op dezelfde manier ingericht als de lepersestraat: aanwezigheid van voetpaden maar niet van fietspaden.
- De Brugsesteenweg is voorzien van een voetpad en fietspad langs beide kanten van de weg.
- De Watermolenstraat is voorzien van een voetpad langs beide kanten van de weg.

#### Openbaar vervoer:

Langs het plangebied lopen verschillende buslijnen:

- lijn 6 Kortrijk Station - Shopping Center - Heule: deze lijn passeert tijdens de weekdagen twee maal per uur
- lijn 4 Heule - Bissegem - Kortrijk Station: deze lijn passeert tijdens de weekdagen twee maal per uur
- lijn 50 Kortrijk - Kuurnse Seizoenwijk: deze lijn passeert tijdens de weekdagen twee maal per uur
- lijn 51 Kortrijk - Kuurne Sint-Pieter: deze lijn passeert tijdens de weekdagen twee maal per uur
- lijn 52 Tielt - Kortrijk: deze lijn passeert tijdens de weekdagen één maal per uur
- lijn 53 Kortrijk - Ooigem - Wakken - Aarsele - Tielt: deze lijn passeert tijdens de weekdagen één maal per 1,5 uur

#### Wagens

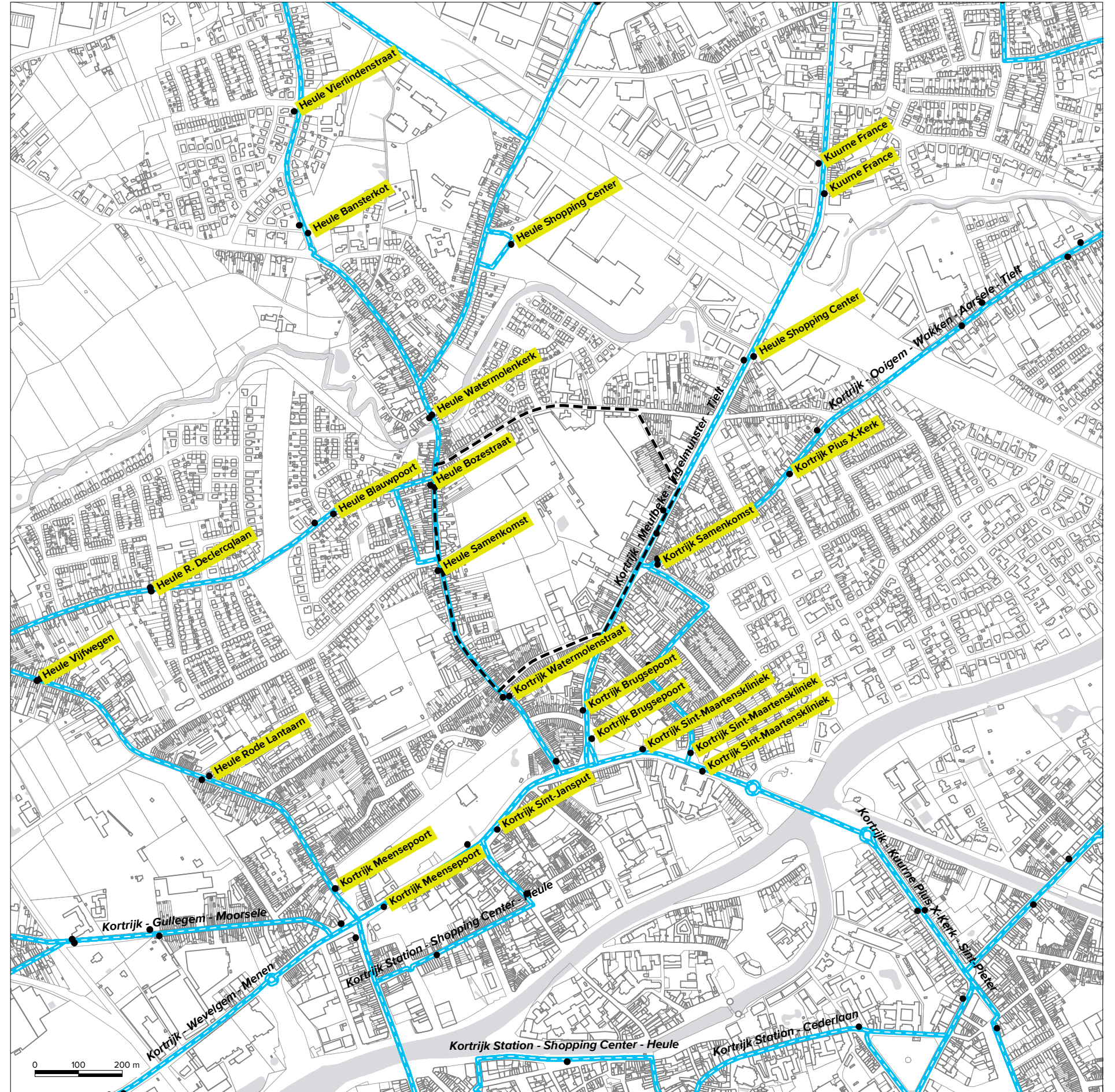
Het plangebied is sterk auto-gericht. De twee belangrijkste noord-zuidgerichte verkeersassen zijn de Zegemsestraat en de Brugsesteenweg. Zij vormen een verbinding tussen de binnenste ring, de N36 van Kortrijk, en de buitenste ring, de R8. De west-oost gerichte verkeersassen, de lepersestraat en de Watermolenstraat vormen verbindingen voor lokaal verkeer tussen deze twee belangrijke verkeersaders. Langs de Brugsesteenweg en de Watermolenstraat kan langs beide kanten met de wagen geparkeerd worden.

Het plangebied bevat ook heel wat ontsluitingen naar het binnengebied vanop de verschillende aanpalende straten. Deze ontsluitingen bieden toegang tot garagestraten, de woningen midden het plangebied, een verkaveling van eengezinswoningen, de verschillende bedrijven...

#### Openbaar vervoer

Bron: De Lijn/Digitaal Vlaanderen, juni 2021

- buslijnen
- haltes
- belbushaltes







Onsluities naar binnengebied

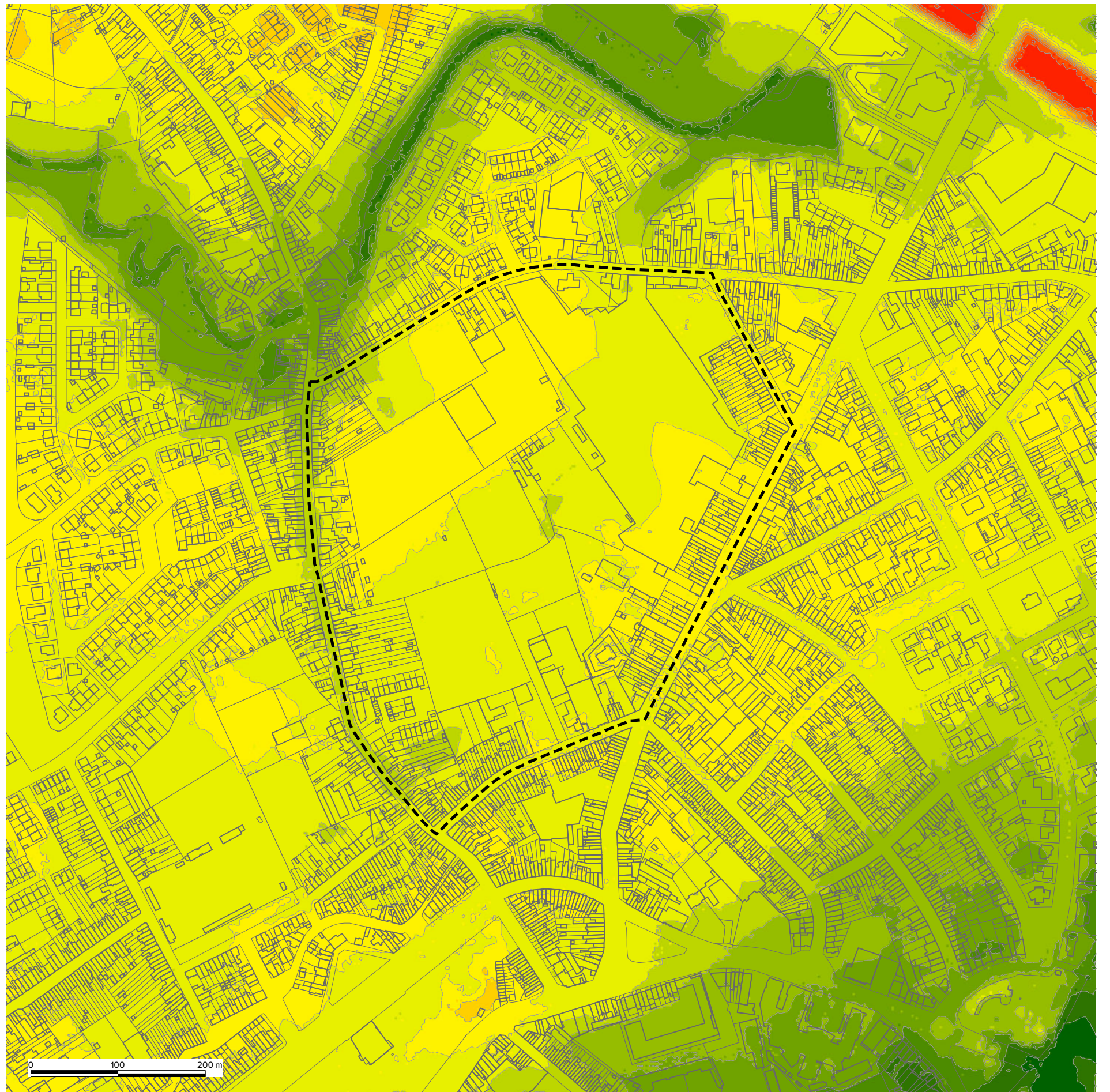
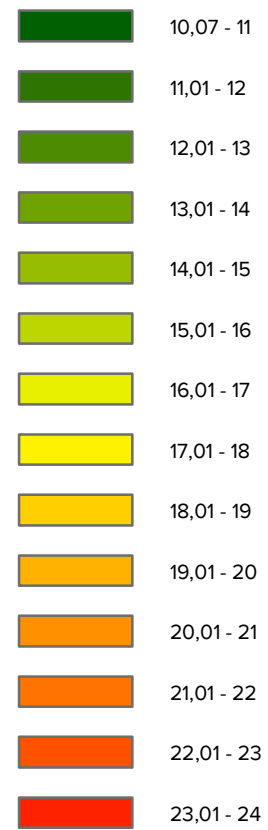


## 2.1.4. RELIËF

Het reliëf van het plangebied is vlak. Het verschil tussen het hoogste en laagste punt in het plangebied bedraagt maximum 2 m.

### Reliëf

Bron: VMM/Digitaal Vlaanderen, mei 2004







aanduiding op vluchtfoto van de site vanmarcke



## 2.1.5. FUNCTIES

Het plangebied wordt gekenmerkt door een mix van wonen en werken. Het wonen situeert zich hoofdzakelijk aan de randen van het plangebied, langsheen de verschillende verkeersaders. Voor het werken kan er binnen dit plangebied een onderscheid gemaakt worden tussen groothandel, fabricage en industrie en andere functies zoals diensten, horeca, vrije beroepen... Dit onderscheid is gebaseerd op de ligging. De groothandel, fabricage en industriële activiteiten bevinden zich aan de binnenkant van het gebied. De andere functies bevinden zich aan de rand van het plangebied.

### Groothandel, fabricage en industrie:

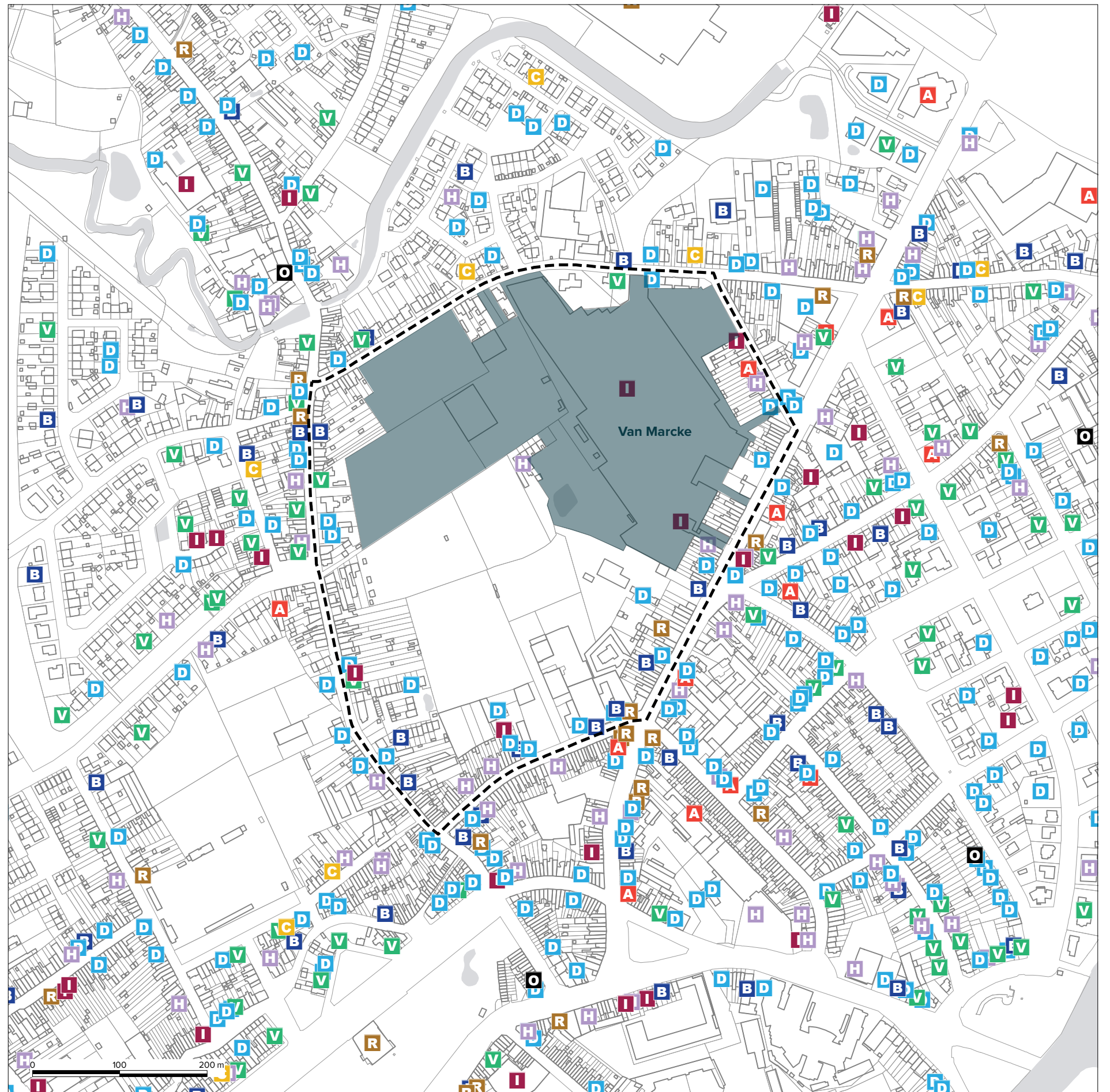
- **Van Marcke:** de groep Van Marcke is een familieonderneming die in 1929 in Kortrijk werd opgericht. De groep is zowel actief in België als in het buitenland. Als gespecialiseerde groothandel verdeelt Van Marcke keuken-, sanitair- en installatiemateriaal. Daarnaast heeft de groep ook enkele productiebedrijven. De groep van Marcke is eigenaar van verschillende sites in Kortrijk: site Weggevoerden, site Knohopack te Bissegem en site Lijnwaad (op de site Mewaf). Mewaf International behoort tot de Van Marcke-groep. Mewaf International was een vooraanstaand fabrikant van kantoormeubilair en kantoorconcepten. In 1948 werd de productie van metalen kantoormeubilair opgestart in de fabriek in de Lijnwaadstraat. In juli 2012 sloot Mewaf de poorten van zijn fabriek. Momenteel worden de gebouwen gebruikt door Van Marcke.

Het gedeelte van de firma Van Marcke is ongeveer 9,9 ha groot en situeert zich in het noordoosten van het plangebied. De site is vanop verschillende plaatsen toegankelijk. Langs de Brugsesteenweg zijn twee opritten voorzien. Langs de Lijnwaadstraat is er een kleinere oprit aangelegd en ligt er een verharde

### Functiekaart

Bron: bedrijvengids Leiedal, februari 2022

- |          |   |
|----------|---|
| <b>D</b> | Diensten                                    |
| <b>B</b> | Bouw  |
| <b>V</b> | Vrije beroepen en paramedische activiteiten |
| <b>H</b> | Handel                                      |
| <b>I</b> | Groothandel, fabricage en Industrie         |
| <b>O</b> | Overheid                                    |
| <b>R</b> | Horeca                                      |
| <b>A</b> | Auto en moto                                |
| <b>L</b> | Landbouw en tuinbouw                        |
| <b>C</b> | Cultuur, sport en recreatie                 |







Zicht op maïsveld met op de achtergrond een loods



Zicht op de bedrijfsgebouwen van Van Marcke vanop de Kleine Iepersestraat



Loods met loskades langs de Iepersestraat



Loods met loskades langs de Iepersestraat



oppervlakte die als parking voor vrachtwagens dient. Langs de Iepersestraat zijn er twee grote hallen voorzien met loskades voor de vrachtwagens. Een groot deel van de site van Van Marcke wordt ingenomen door het fabrieksgebouw. Dit fabrieksgebouw is een aaneenschakeling van verschillende bedrijfsgebouwen. De rest van de site, het westelijke deel, wordt momenteel gebruikt als akkerland.

- **Plakwerk:** is een bedrijf dat ontwerpt en belettering voorziet. Is gelegen in het zuiden van het plangebied. De toerit is voorzien langs de Watermolenstraat.
- **Belting:** is een transportbandenservice, ook gelegen in het zuiden van het plangebied. De toerit is voorzien naast de toerit voor het bedrijf "Plakwerk", langs de Watermolenstraat.

Andere functies:

Langs de verschillende straten die het plangebied bepalen, komen er enkele andere functies voor zoals een bank, apotheker, een restaurant...

Zie ook onderstaande foto's.



Parking voor de site langs de Lijnwaadstraat



Poort vanop de Lijnwaadstraat



Toegang tot de site Van Marcke vanop de Brugsesteenweg



Toegang tot de site Van Marcke vanop de Brugsesteenweg





Toegang tot het bedrijf Plakwerk



Toegang tot het bedrijf Beltingo







Handelszaak langs de Watermolenstraat



Handelszaak langs de Izegemsestraat



Apotheek langs de Izegemsestraat



Restaurant langs de Brugsesteenweg





Bank langs de Brugsesteenweg

## 2.2. Toestand van het leefmilieu en de natuur

Voor de toestand van het leefmilieu en de natuur verwijzen we naar het deel "onderzoek plan-milieueffectenrapportage (plan-MER-screeningsnota)".

Bij de beoordeling van mogelijke milieueffecten wordt hierbij steeds vertrokken van de referentiesituatie op vlak van de relevante disciplines zoals gezondheid en veiligheid, biodiversiteit, fauna en flora, bodem, water, atmosfeer en klimatologische factoren, geluid, licht, erfgoed en landschap...



## 2.3. Historische toestand

### < *Ferraris, 1777*

Op de Ferrariskaart uit de 18<sup>de</sup> eeuw is er reeds bebouwing aanwezig op de site. In het oosten van het plangebied, langs de huidige Izegemsestraat, situeren zich enkele gebouwen met een achterliggende groenzone. In het noordoosten is de wijk Heule-Watermolen duidelijk zichtbaar. Deze wijk ontwikkelde zich rond de brug over de Heulebeek.

### *Popp, 1850* >

Ongeveer 100 jaar later was de bebouwing langsheen de Izegemsestraat verder uitgebreid naar het zuiden. De rest van het plangebied bleef onbebouwd.



### 3. Juridische toestand

#### 3.1. Overzicht

Type plan	Referentie
Gewestplan	Het gewestplan Kortrijk (K.B. 04/11/1977 en latere wijzigingen) deelt het plangebied in onder: <ul style="list-style-type: none"> <li>woongebied</li> <li>milieubelastende industrieën klasse II</li> </ul>
BPA	Niet van toepassing
RUP	Niet van toepassing
Goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen	In het plangebied: <ul style="list-style-type: none"> <li>HEU<sup>033/2</sup></li> <li>HEU<sup>078/1</sup></li> <li>KOR006c</li> <li>KOR006d</li> <li>KOR111</li> <li>KOR113</li> <li>KOR197</li> <li>KOR<sup>150/1</sup></li> </ul>
Milieuvergunningen	In het plangebied: aan te vullen
Bouwkundig erfgoed, Beschermd monumenten, landschappen, beschermde stads- en dorpsgezichten	Er bevinden zich vijf vastgestelde relictten in het plangebied: <ul style="list-style-type: none"> <li>een vrijstaande burgerwoning</li> <li>een eenheidsbebouwing van acht stadswoningen</li> <li>een weverij van meubelstoffen R. Sagaert-Bauveroy</li> <li>een burgerwoning van 1926</li> <li>een reeks arbeiderswoningen</li> </ul> <p>Er bevinden zich geen beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten of cultuurhistorische landschappen in het plangebied.</p>
Buurtwegen	Doorheen het plangebied lopen 4 buurtwegen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Chemin n° 2</li> <li>Chemin n° 30</li> <li>Sentier n° 80</li> <li>Sentier n° 78</li> </ul>

Type plan	Referentie
Waterlopen (categorisering)	Niet van toepassing
Signaalgebied	Niet van toepassing
(Herbevestigd) agrarisch gebied	Niet van toepassing
VEN-gebied, IVON-gebied	Niet van toepassing
Vogelrichtlijngebied	Niet van toepassing
Habitatrichtlijngebied	
Ruimtelijk kwetsbaar gebied	
Gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor hemelwaterputten, infiltratie- en buffervoorzieningen	De stad hanteert een aangepaste, strengere verordening hemelwater. Dit is opgenomen in de algemeen stedenbouwkundige verordening voor de stad Kortrijk.
Gemeentelijke verordeningen	Agemeen stedenbouwkundige verordening voor de stad Kortrijk



### 3.2. Gewestplan

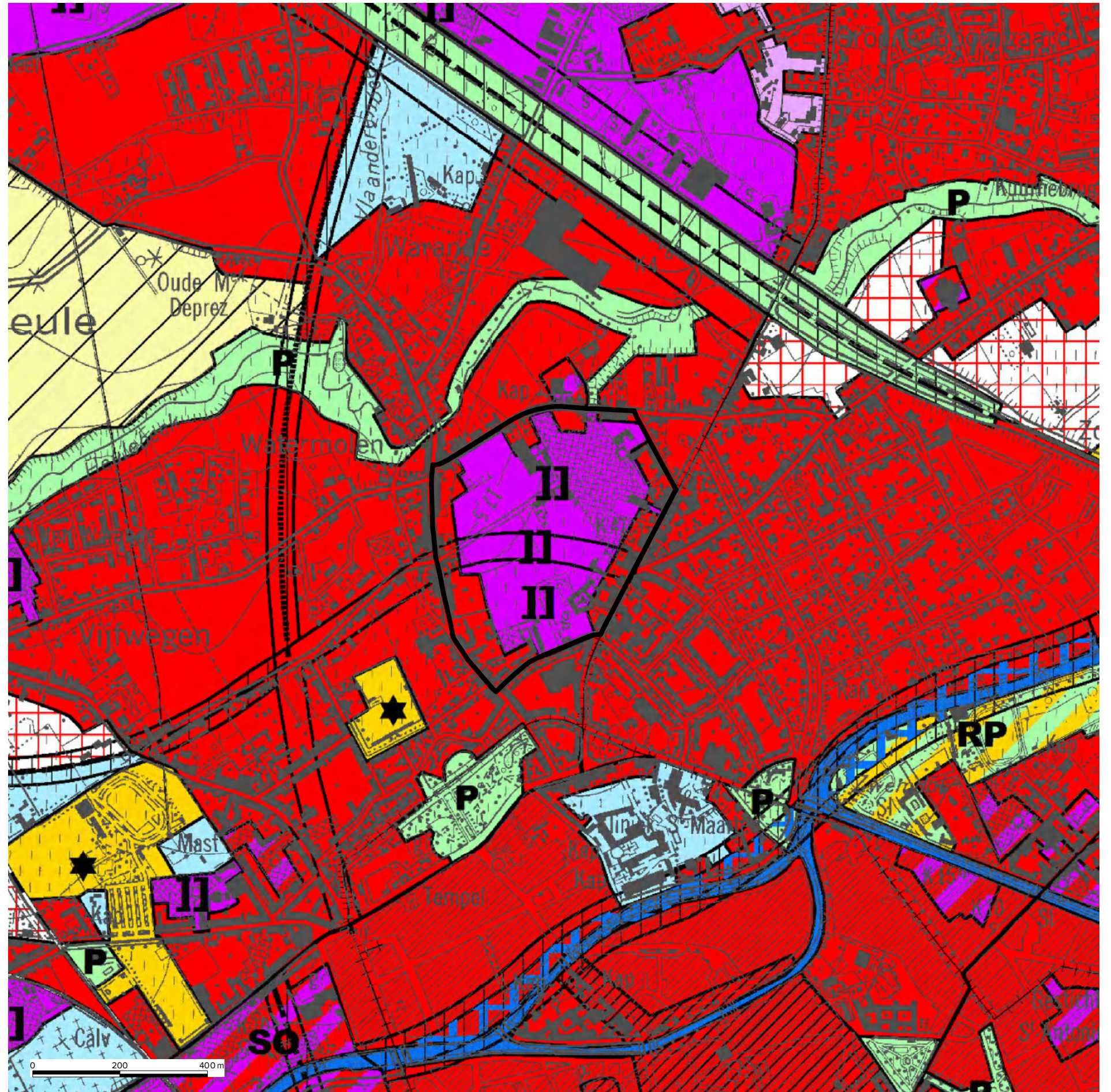
Het gewestplan Kortrijk (K.B. 04/11/1977 en latere wijzigingen) deelt het plangebied in onder:

- woongebied
- milieubelastende industrieën klasse II

**Gewestplan**  
Bron: RWO/Digitaal Vlaanderen, januari 2002 (bijwerking 2011)



-  woongebied
-  woongebieden met cultureel- historische en/of esthetische waarde
-  woongebied met cultureel- historische en/of esthetische waarde
-  gemengde woon- en gebied voor stedelijke
-  gebied voor stedelijke
-  gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
-  gebieden voor
-  recreatieve
-  P
-  P
-  landschappelijk waardevolle agrarische
-  milieubelastende
-  ambachtelijke bedrijven en
-  bestaande
-  bestaande
-  aan te leggen
-  bestaande
-  bestaande afzonderlijke
-  bestaande
-  aan te leggen
-  aan te leggen



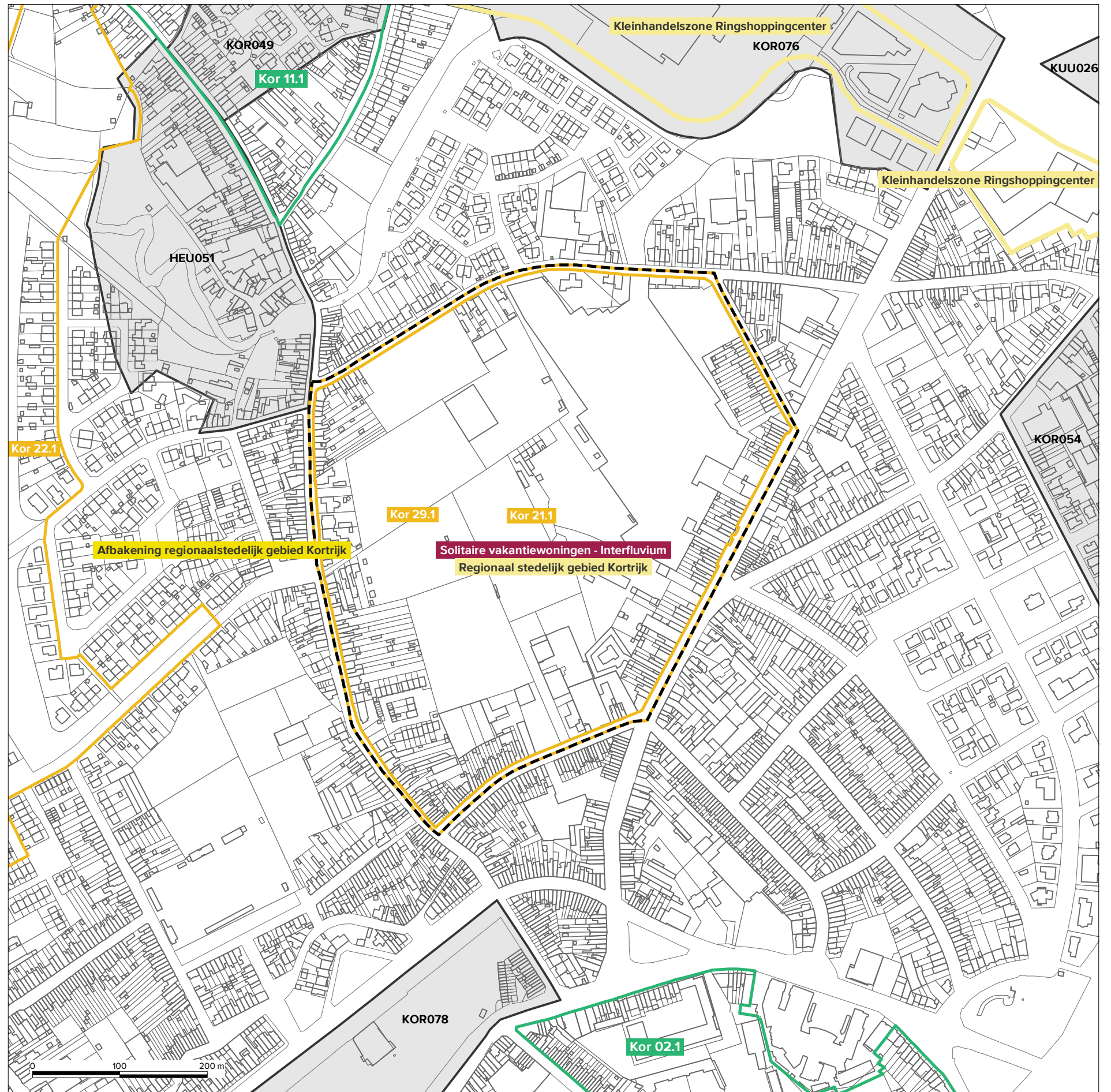


### 3.3. Bestaande BPA's en RUP's

Er gelden geen BPA's of gemeentelijke RUP's voor het plangebied.

In de onmiddellijke omgeving werden reeds planinitiatieven genomen:

- BPA HEU 051 Watermolen
- BPA KOR 054 Bondgenotenstraat
- BPA KOR 076 Ringlaan
- BPA KOR 078 Koning Astridpark
- RUP KOR 02.1 Kapel Ter Bede-Littoral
- RUP KOR 11.1 Warande



#### Overzicht RUP's en BPA's

Bron: Gem. RUP's en BPA's/ Leiedal, februari 2022 - GRUP's/GISWest, juli 2014 - PRUP's/DSI, juni 2021

-  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



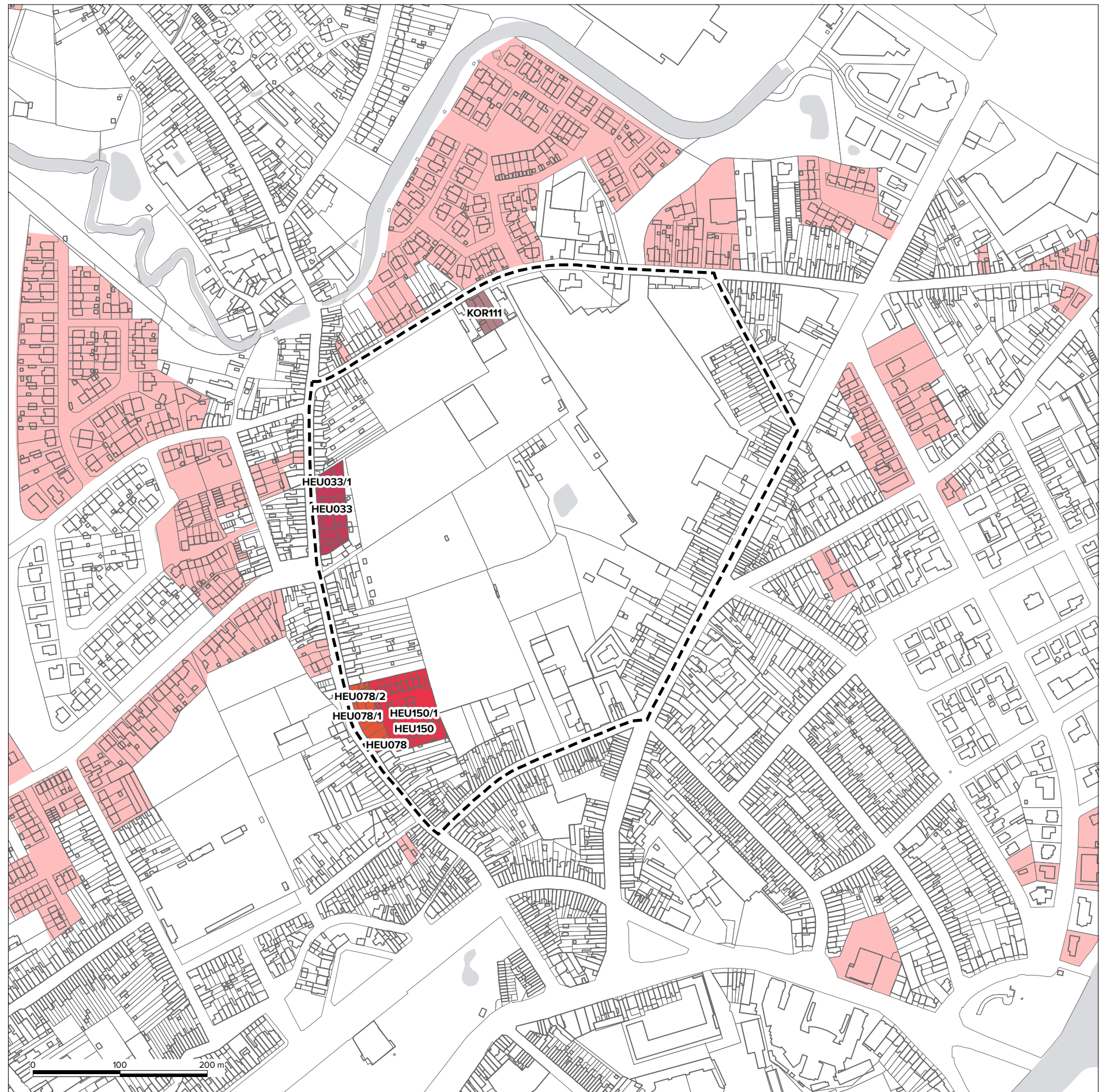
### 3.4. Goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen

In het plangebied bevinden zich volgende goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen en verkavelingswijzigingen:

- HEU<sup>033/2</sup>
- HEU<sup>078/1</sup>
- KOR006c
- KOR006d
- KOR111
- KOR113
- KOR197
- KOR<sup>150/1</sup>

### 3.5. Milieuvergunningen

Nog aan te vullen



**Verkavelingen**  
Bron: Stad Kortrijk, april 2021







**Vrijstaande burgerwoning (Brugsesteenweg 187)**  
Vastgesteld als bouwkundig erfgoed sinds 05-10-2009.

Beschrijving

*Brugsesteenweg nr. 187. Vrijstaande burgerwoning uit het tweede kwart van de 20<sup>ste</sup> eeuw, met achtergelegen bedrijfsgebouwen. Eenvoudige bakstenen lijstgevel verfraaid door het gebruik van arduin.*

BRON: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/59397>



**Burgerwoning van 1926 (Watermolenstraat 43)**  
Vastgesteld als bouwkundig erfgoed sinds 05-10-2009.

Beschrijving

*Burgerwoning van 1926, naar ontwerp van Delarue (?), huidige toestand enigszins afwijkend van bouwplan. Gecementeerde lijstgevel doorbroken door dakvenster met trapgevel. Neoclassicistisch geïnspireerd erkertje zie guirlandes. Behouden schrijnwerk met gekleurd glas in de bovenlichten. Verdiept portaal met brede korfboogpoort.*

BRON: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/60410>



**Eenheidsbebouwing van acht stadswoningen (Brugsesteenweg 169-183)**  
Vastgesteld als bouwkundig erfgoed sinds 05-10-2009.

Beschrijving

*Brugsesteenweg nr. 169-183. Eenheidsbebouwing van acht enkelhuizen, aanleunende bij de streekeigen architectuur, opgetrokken in 1923, naar ontwerp van J. De Booserie (Kortrijk). Eenheid evenwel doorbroken door de vernieuwde parementen en aangepaste muuropeningen cf. nrs. 173, 175 en 181.*

BRON: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/59395>

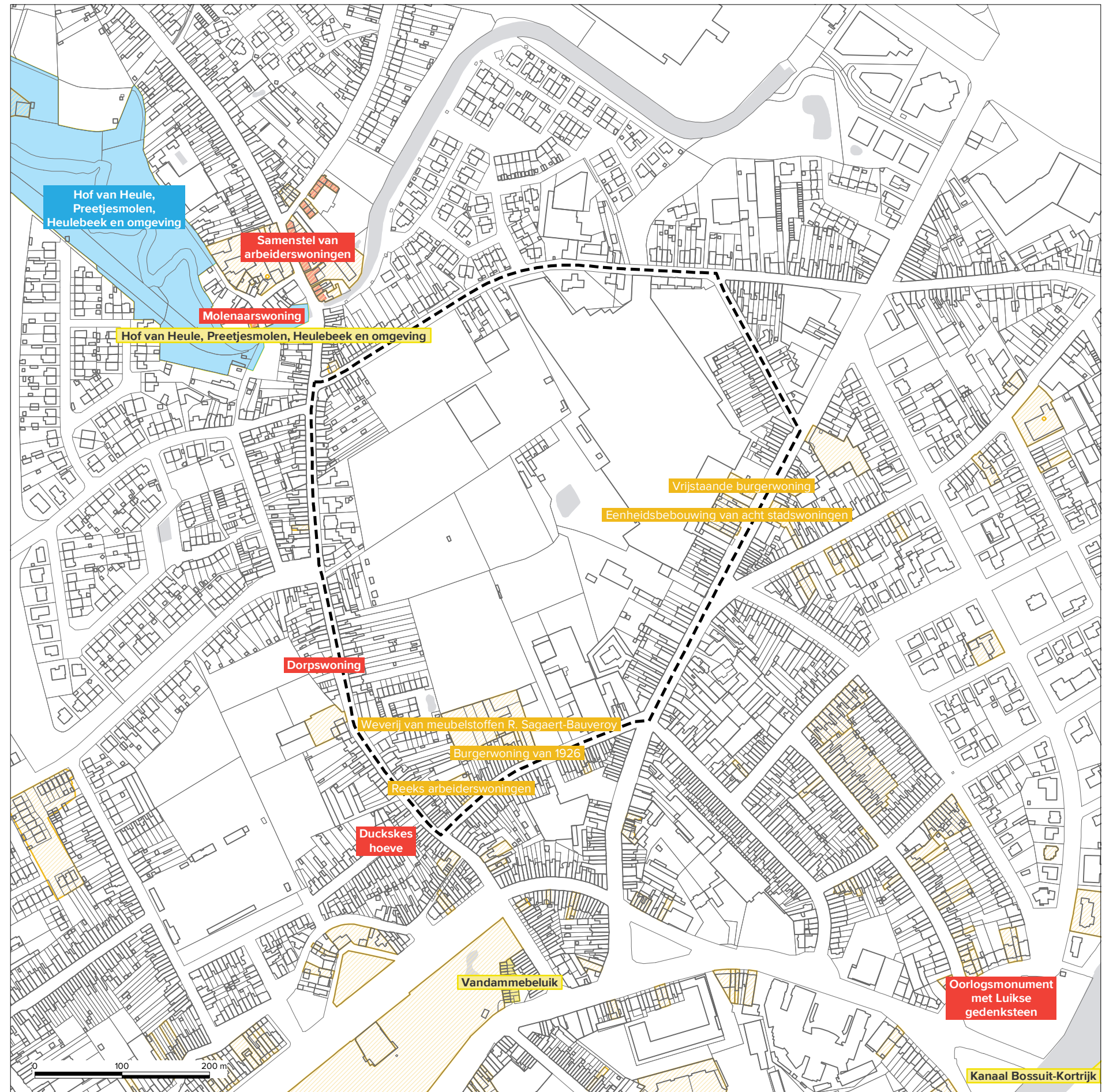


### 3.6. Onroerend erfgoed

Er bevinden zich vijf vastgestelde relictten in het plangebied:


- een vrijstaande burgerwoning
- een eenheidsbebouwing van acht stadswoningen
- een weverij van meubelstoffen R. Sagaert-Bauveroy
- een burgerwoning van 1926
- een reeks arbeiderswoningen


Er bevinden zich geen beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten of cultuurhistorische landschappen in het plangebied.



#### Bouwkundig erfgoed

Bron: Agentschap Onroerend Erfgoed, oktober 2021

 bouwkundig element

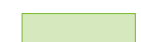
 bouwkundig geheel

#### Beschermd onroerend erfgoed

Bron: Agentschap Onroerend Erfgoed, oktober 2021

 monument

 stads- en dorpsgezichten

 cultuurhistorische landschappen



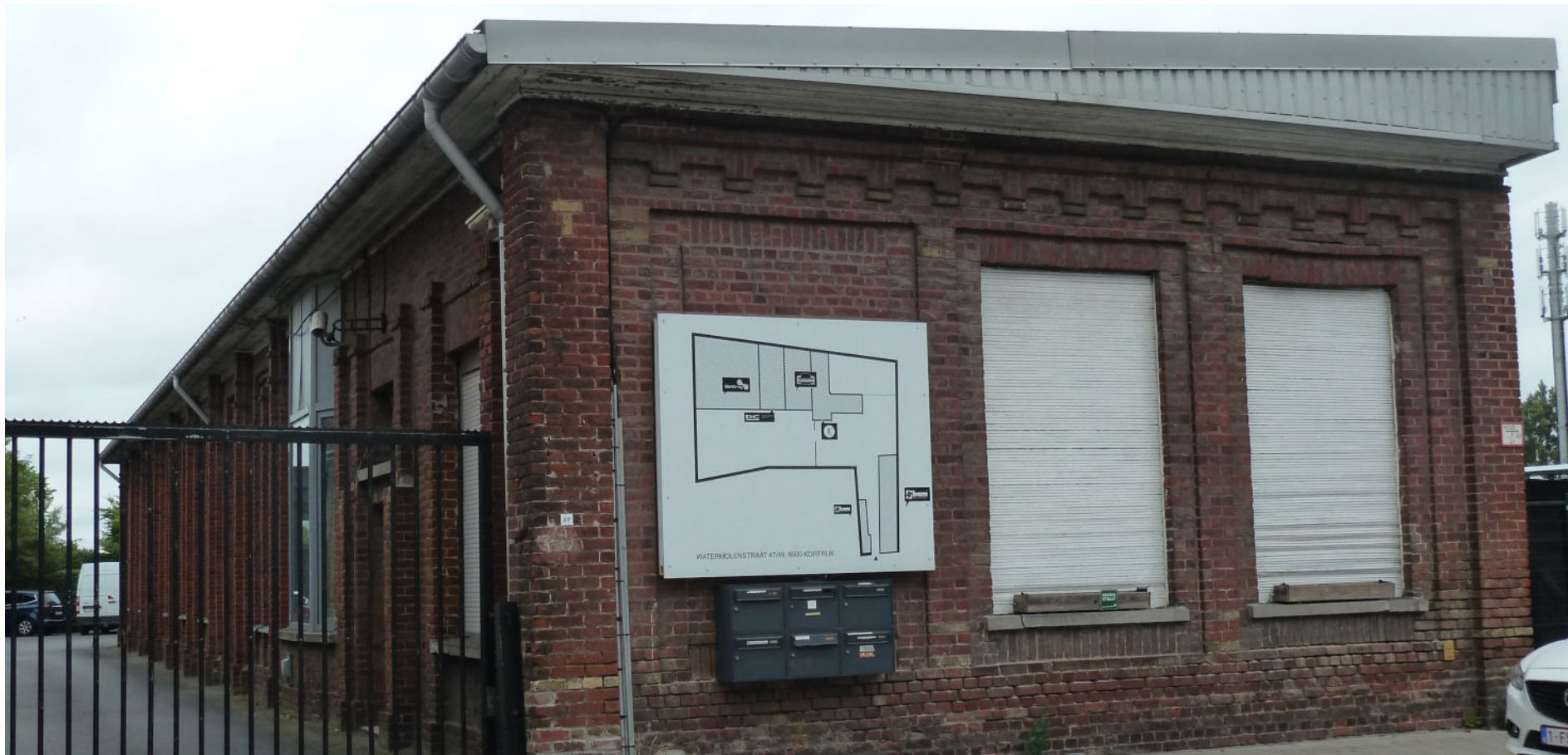


**Reeks arbeiderswoningen (Watermolenstraat 7-15)**  
 Vastgesteld als bouwkundig erfgoed sinds 05-10-2009.

Beschrijving

*Watermolenstraat nr. 7-15. Reeks van arbeiderswoningen van twee traveeën en één bouwlaag onder geknikt zadeldak. Aangepaste parementen.*

BRON: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/60409>



**Weverij van meubelstoffen R. Sagaert-Bauveroy (Watermolenstraat 47)**  
 Vastgesteld als bouwkundig erfgoed sinds 05-10-2009.

Beschrijving

*Watermolenstraat nr. 47. Dieper in gelegen voormalige weverij van meubelstoffen R. Sagaert - Bauveroy, gesticht in 1920. Aan de straat gelegen burelen en magazijnen van 1928, naar ontwerp van G. Albers. Lage baksteenbouw onder plat dak. Plastisch uitgewerkte erfgevel geritmeerd door lisenen. Straatgevel gemarkeerd door arduinen muurkapelletje met opschrift: UIT ERKENTELIJKHEID AAN DE KONINGIN V.D. VREDE/ 1940-MEI-1945.*

STADSARCHIEF KORTRIJK 263, nr. 8387.

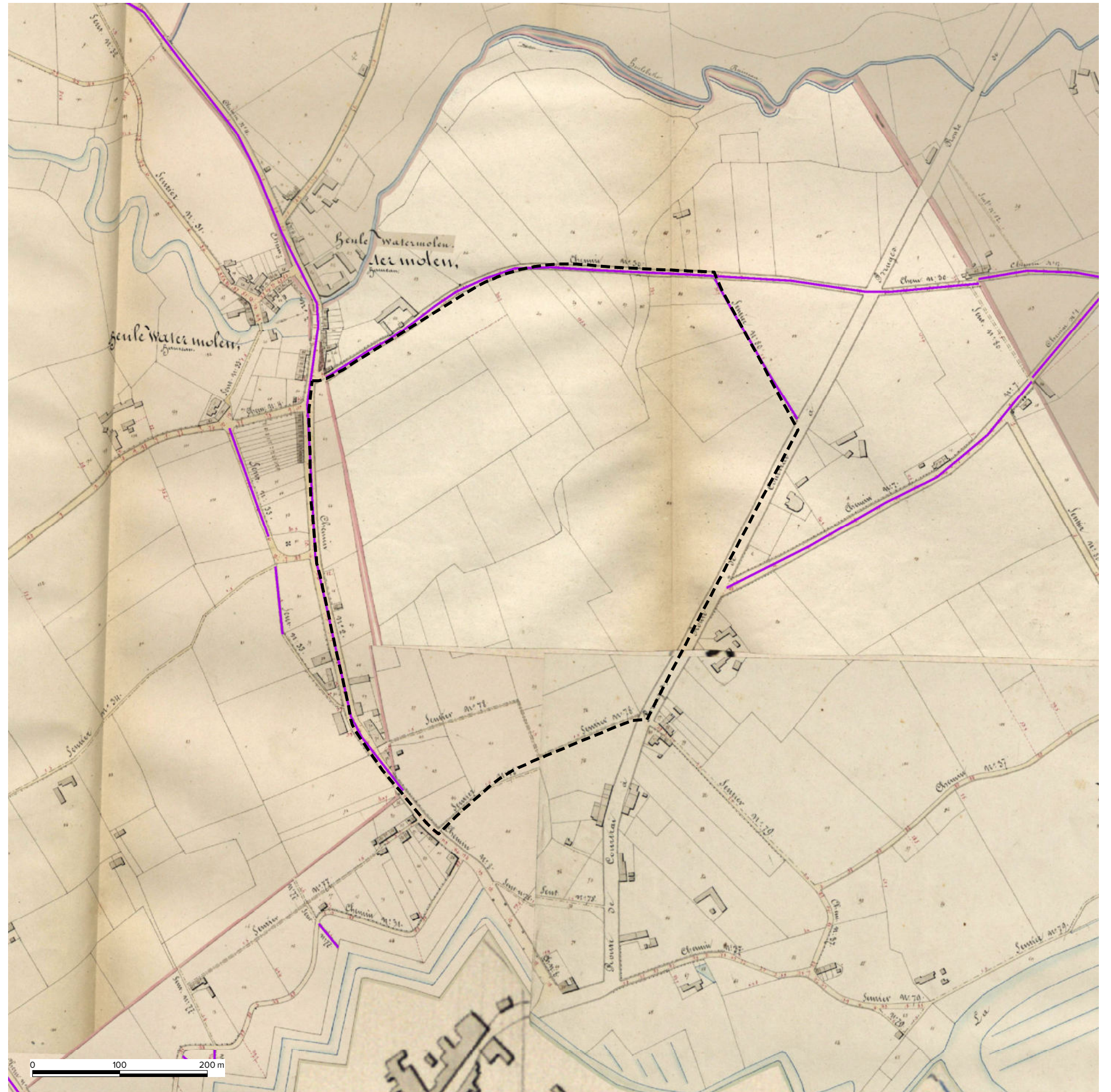
BRON: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/60411>



### 3.7. Buurtwegen

Doorheen het plangebied lopen 4 buurtwegen:

- Chemin n° 2: de huidige Izegemsestraat
- Chemin n° 30: de huidige Iepersestraat
- Sentier n° 80: de huidige Lijnwaadstraat
- Sentier n° 78: voor een deel de huidige Watermolenstraat, oorspronkelijk liep een deel van deze buurtweg tussen de Izegemsestraat en de Watermolenstraat. Deze sentier is niet opgeheven. Op vandaag ligt ter hoogte van deze sentier een toegangsweg tot een verkaveling aan de Izegemsestraat. Het verder verloop van de sentier is onduidelijk.



**Atlas der buurtwegen**  
Bron: GISWest, Digitaal Vlaanderen (wms), februari 2022



 wijzigingen

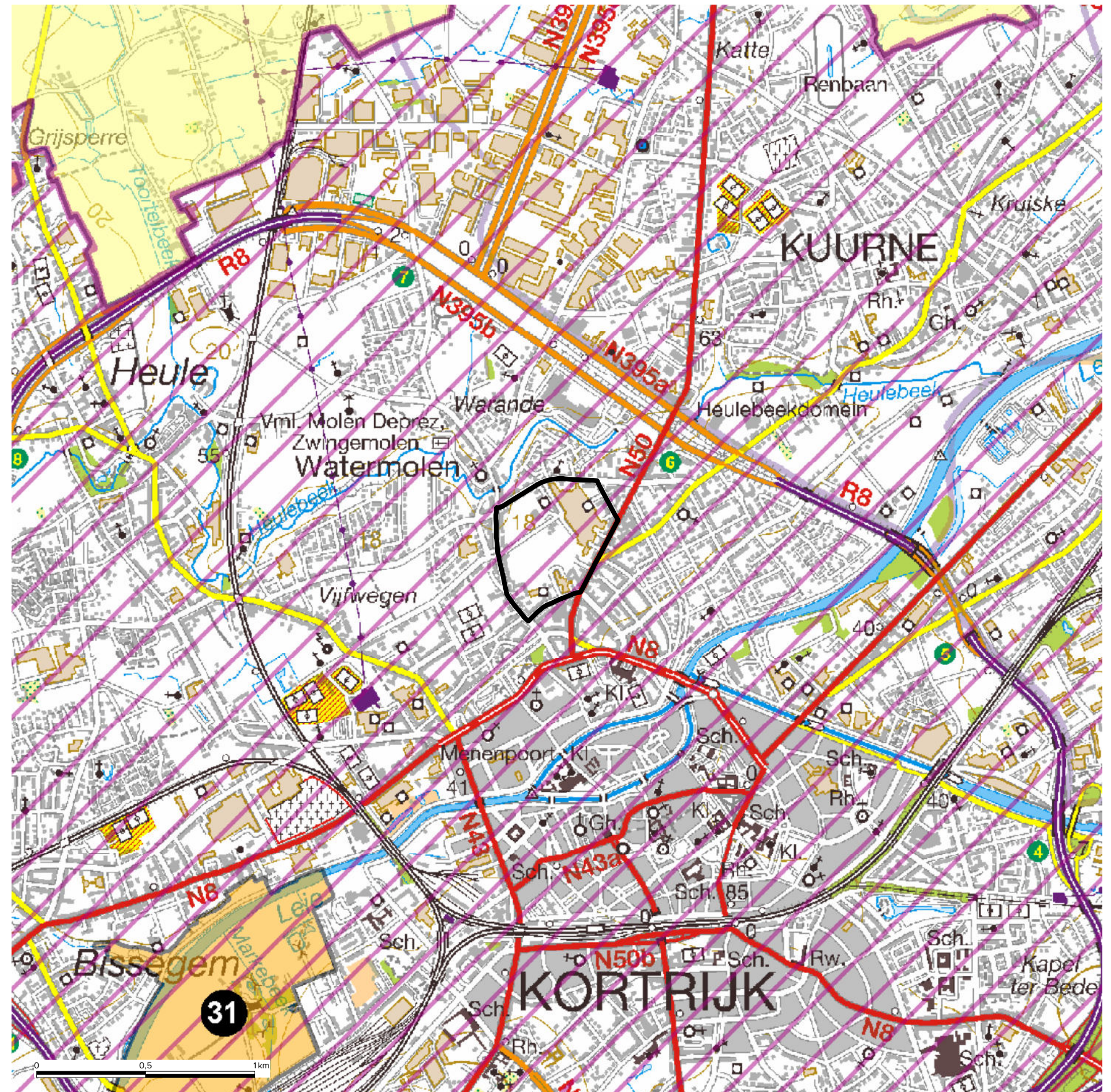


### 3.8. Relatie m.b.t. het herbevestigd agrarisch gebied

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

- 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





## 4. Planningscontext

### 4.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd definitief vastgesteld op 23 september 1997 en (gedeeltelijk) herzien in 2003 en 2010.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt Kortrijk geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. Dit wil zeggen dat Kortrijk een belangrijke positie inneemt in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Net zoals de 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 woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen.

Volgende ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden zijn relevant voor dit RUP<sup>1</sup>:

- minimale woningdichtheden en 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 en de kernen van het buitengebied het volgende:
  - het concentreren van het wonen en het werken in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied
  - het differentiëren van de woningvoorraad
  - het versterken van de multifunctionaliteit door verweving
  - het streven naar minimale dichtheden
  - het toepassen van een dichtheidsbeheer in de stedelijke gebieden met een evenwicht tussen verdichting, ontlichting en het vrijwaren van gebieden"Voor de stedelijke gebieden is een na te streven woningdichtheid van minimaal 25 woningen per hectare als een stedelijke dichtheid te beschouwen.
- differentiatie en verbetering van de woningvoorraad:  
Bijzondere aandacht moet gaan naar de centrale delen van deze gebieden. Het gaat hierbij om een differentiatie naar grootte en type. Dit vereist het ontwikkelen van nieuwe woning- en woonomgevingsconcepten. Bij deze zal enerzijds een voldoende woningdichtheid worden nagestreefd, anderzijds moet een kwalitatieve woning- en woonomgeving uitgewerkt worden.  
  
Om de reële woonbehoeften van diverse doelgroepen op te vangen in een context van de demografische trends van migratie, vergrijzing en gezinsverdunding zal voldoende differentiatie in de kwantitatieve taakstelling voor wonen noodzakelijk zijn. Er moet aandacht zijn voor gezinnen met kinderen, de groep van ouderen (aangepast zorgaanbod), kansarme gezinnen.  
  
Uitbreiding van de woningvoorraad kan niet uitsluitend worden vertaald in het creëren van nieuwe bouwlocaties. Absolute prioriteit moet gaan naar inbreiding. Uitbreiding van de woningvoorraad veronderstelt tegelijk reconversie, hergebruik van leegstaande kwalitatieve gebouwen of hergebruik van bestaande woningen.
- versterken van de multifunctionaliteit  
"In kleinstedelijke gebieden moeten diverse functies hun plaats vinden (wonen, werken, kleinhandel, stedelijk groen...). Verweving is een belangrijk principe.

<sup>1</sup> Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Vlaamse Overheid - Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, februari 2011, pag. 230 ev.

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.
  - zorgen voor de collectieve en openbare ruimten  
Een fundamentele herwaardering van de openbare ruimten in het stedelijk gebied is een belangrijk element in de stedelijke vernieuwing. Het is een voorwaarde om het stedelijk wonen terug aantrekkelijk te maken.

### 4.2. Afbakening stedelijk gebied

#### Regionaalstedelijk gebied Kortrijk

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

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

### 4.3. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

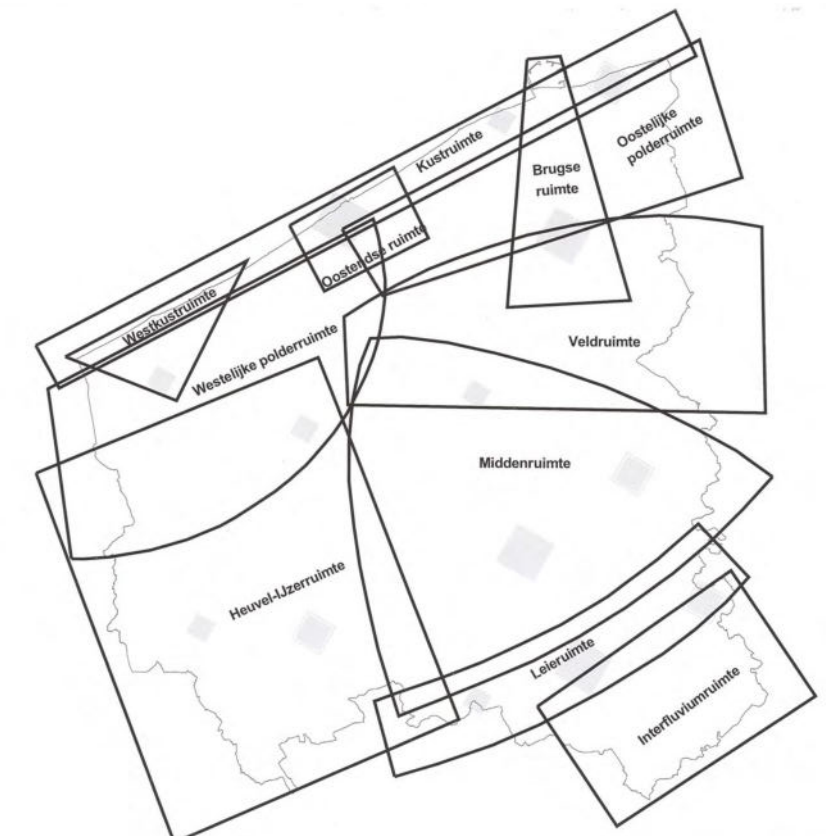
Op 6 maart 2002 werd het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen goedgekeurd. Op 22 april 2010 heeft de Deputatie beslist om het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan in herziening te stellen. Op 11 februari 2014 heeft de minister de gedeeltelijke herziening van het Provinciaal Ruimtelijk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

Volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) situeert het verstedelijkte gebied van Kortrijk binnen de Leieruimte.

Volgende opties voor deze Leieruimte zijn relevant voor dit RUP<sup>2</sup>:

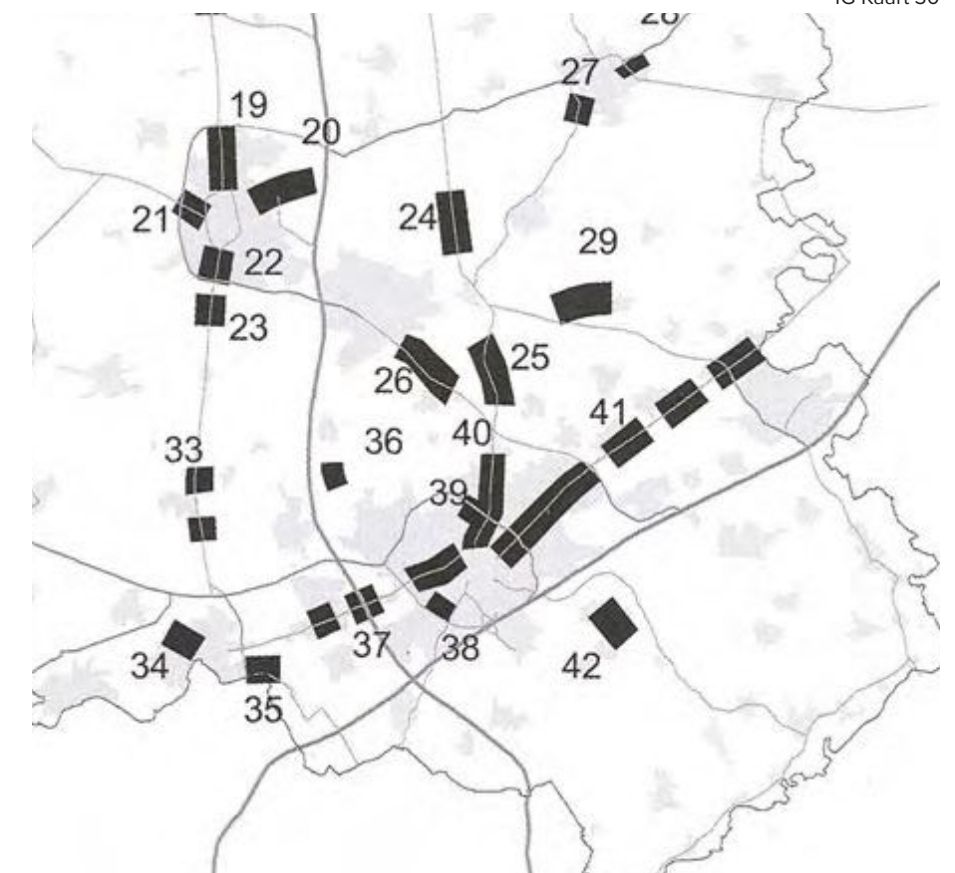
- bij het stedelijk wonen extra aandacht naar de inrichting van het openbaar domein
- aandacht voor groen in de stad, omwille van de woon- en toeristisch-recreatieve kwaliteiten

<sup>2</sup> PRS-West-Vlaanderen, Provincie West-Vlaanderen, 2002, pag. 213 ev.



PRS West-Vlaanderen

Deelruimten  
IG Kaart 30

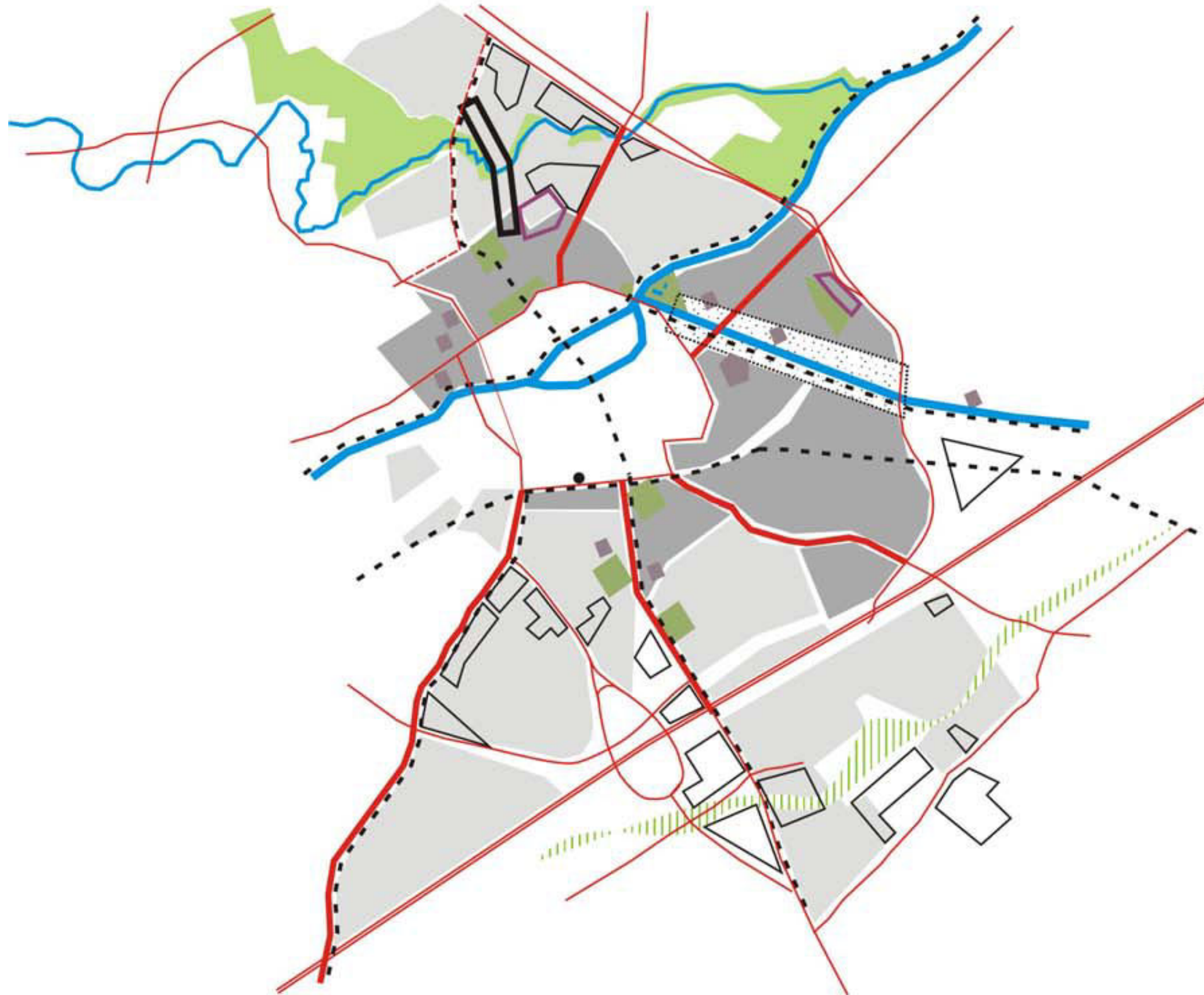


PRS West-Vlaanderen

Structuurbepalende kleinhandelsgroepen buiten kernwinkelgebieden  
IG Kaart 22



## Stadswijken



- groenzones
- reconversie bedrijfsgebouwen
- 19e eeuwse stadsuitbreiding
- 20e eeuwse stadsuitbreiding
- Leie en kanaal
- invalswegen
- Heulebeek en groene corridor
- te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein
- kanaalzone
- fietsroute
- open zwembad en Wikings
- versterken van de kern Heule
- grootschalige gebouwen
- groen lint zuid



Het traject van de Brugsesteenweg, de N50, waarlangs het plangebied zich situeert wordt bij de bestaande ruimtelijke deelstructuur geselecteerd als een kleinhandelsgroep buiten de kernwinkelgebieden. Deze zijn gebaseerd op de selectie van structuurbepalende kleinhandelsgroepen. Ze worden gekenmerkt door de concentraties van kleinhandelszaken. Ze zijn sterk structurerend voor de onmiddellijke omgeving. Ze zijn structuurbepalend op het provinciale niveau door de omvang en structurerende vermogen: ze trekken activiteiten aan en wijzigen de verkeerssituatie en het landschapsbeeld.<sup>3</sup>

## 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. GEWENSTE ONTWIKKELING

In het GRS wordt er een onderscheid gemaakt tussen volgende deelgebieden: de binnenstad, de 19<sup>e</sup> eeuwse en 20<sup>e</sup> eeuwse stadswijken, de E17-zuid, de randstedelijke kernen, het buitengebied met de open ruimte noord en zuid en de landelijke dorpen. Deze deelgebieden hebben hun eigen identiteit. De gewenste ruimtelijke structuur vertrekt vanuit de identiteit van de deelgebieden. De nieuwe ontwikkelingen worden daarop geënt.

### 4.4.2. GEWENSTE DEELSTRUCTUREN

#### Groen Kortrijk, gewenste natuur & groenstructuur

In het GRS Kortrijk wordt het volgende aangegeven in verband met groenelementen op buurtniveau<sup>3</sup> :

‘Naast de grotere aaneengesloten groen- en natuurgebieden moet een stad beschikken over sociaal-recreatief openbaar groen van enige omvang. Hier wordt het kleinschalige gebruiksgroen op het niveau van de buurt buiten beschouwing gelaten.

Deze stedelijke groenelementen binnen de bebouwde kom (stads- of wijkparken) zijn belangrijk voor de leefbaarheid van de stad. Ze hebben naast een natuurlijke functie ook een sociale en recreatieve functie. Daarom staat het behoud en de ontwikkeling ervan in iedere kern en stadsdeel voorop.

Bestaande groengebieden worden verbeterd en indien mogelijk beter toegankelijk gemaakt en uitgebreid.’

#### Wonen in Kortrijk, gewenste nederzettingsstructuur

Samen met de binnenstad, vormen de stadswijken de historisch gegroeide kern van Kortrijk. De hoofdaandacht gaat naar het opwaarderen van het stedelijk wonen in al zijn aspecten. Het beleid is gericht op het realiseren van stedelijke vernieuwing ter verbetering van de leefbaarheid.

De stadswijken worden doorsneden door invalswegen, het kanaal Bossuit-Kortrijk en de Leie. Langs deze infrastructuren bevinden zich grootschalige gebouwen en activiteiten die er historisch gegroeid zijn (in de toenmalige periferie).

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.

Het beleid in deze stadswijken is gericht op het verluchten van deze stadsdelen door het aanleggen van stadsgroen en het verlagen van de dichtheid waar nodig. De aandacht gaat naar het uitbreiden en het beter toegankelijk maken van de groenvoorzieningen. Tegelijkertijd wordt, waar mogelijk, voorzien in bijkomend openbaar domein en groen.<sup>4</sup>

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

Het plangebied bevindt zich in het stedelijk gebied. Het GRS van Kortrijk formuleert het volgende voor bedrijventerreinen in het stedelijk gebied: “De taakstelling en de inrichting van de regionale bedrijventerreinen in de regionaal stedelijke gebieden is een bevoegdheid van het Vlaamse gewest. De basisopties zijn vastgelegd in het voorstel van afbakening en het ontwerp van GRUP dat definitief is vastgesteld op 20 januari 2006. Wat opgenomen is in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan over de regionale bedrijventerreinen moet gelezen worden als een suggestie aan het Vlaams Gewest.”

De site MEWAF in het plangebied wordt geselecteerd als een lokaal bedrijventerrein.

“In vergelijking met andere centrumsteden heeft Kortrijk een uitgebreid KMO-weefsel onder de vorm van bedrijven die verweven zijn in het woongebied en bedrijven die gelegen zijn op lokale bedrijventerreinen. Kortrijk wil het weefsel uitbreiden door meer ruimte te geven aan de KMO's.

De nieuwe lokale bedrijventerreinen sluiten zoveel mogelijk aan bij het bestaand weefsel en worden ontsloten via de R8, de N328, de R36 en het net van radiale invalswegen.

In het regionaalstedelijk gebied wordt een extra lokaal bedrijventerrein voorzien op volgende plaatsen:

- ...
- in Heule-Watermolen aansluiten op de site MEWAF

In totaal wordt op die manier 26 ha bijkomend lokale bedrijventerreinen voorzien. De stad engageert zich dan ook om de nodige RUP's op te maken zodat met de realisatie kan worden gestart...“<sup>5</sup>

### 4.4.3. DEELRUIMTE

Het plangebied maakt deel uit van twee deelruimten: de stadswijken en de randstedelijke kernen.

#### De stadswijken

- In het algemeen geldt het volgende voor de deelruimte stadswijken<sup>6</sup>:

‘De hoofdaandacht in deze deelruimte gaat naar het stedelijk wonen in al zijn aspecten. Algemeen wordt gewerkt aan het op peil houden van de woonkwaliteit in de stadswijken. In een aantal van de oudere woonwijken wordt aandacht gegeven aan het realiseren van stedelijke vernieuwing ter verbetering van de leefbaarheid.’

- Hierbij wordt in het GRS specifiek ingegaan op het inbrengen van groen<sup>7</sup>

<sup>3</sup> GRS Kortrijk, richtinggevend gedeelte, p. 27

<sup>4</sup> GRS Kortrijk, richtinggevend gedeelte, p. 34

<sup>5</sup> GRS Kortrijk, richtinggevend gedeelte, p. 41 ev.

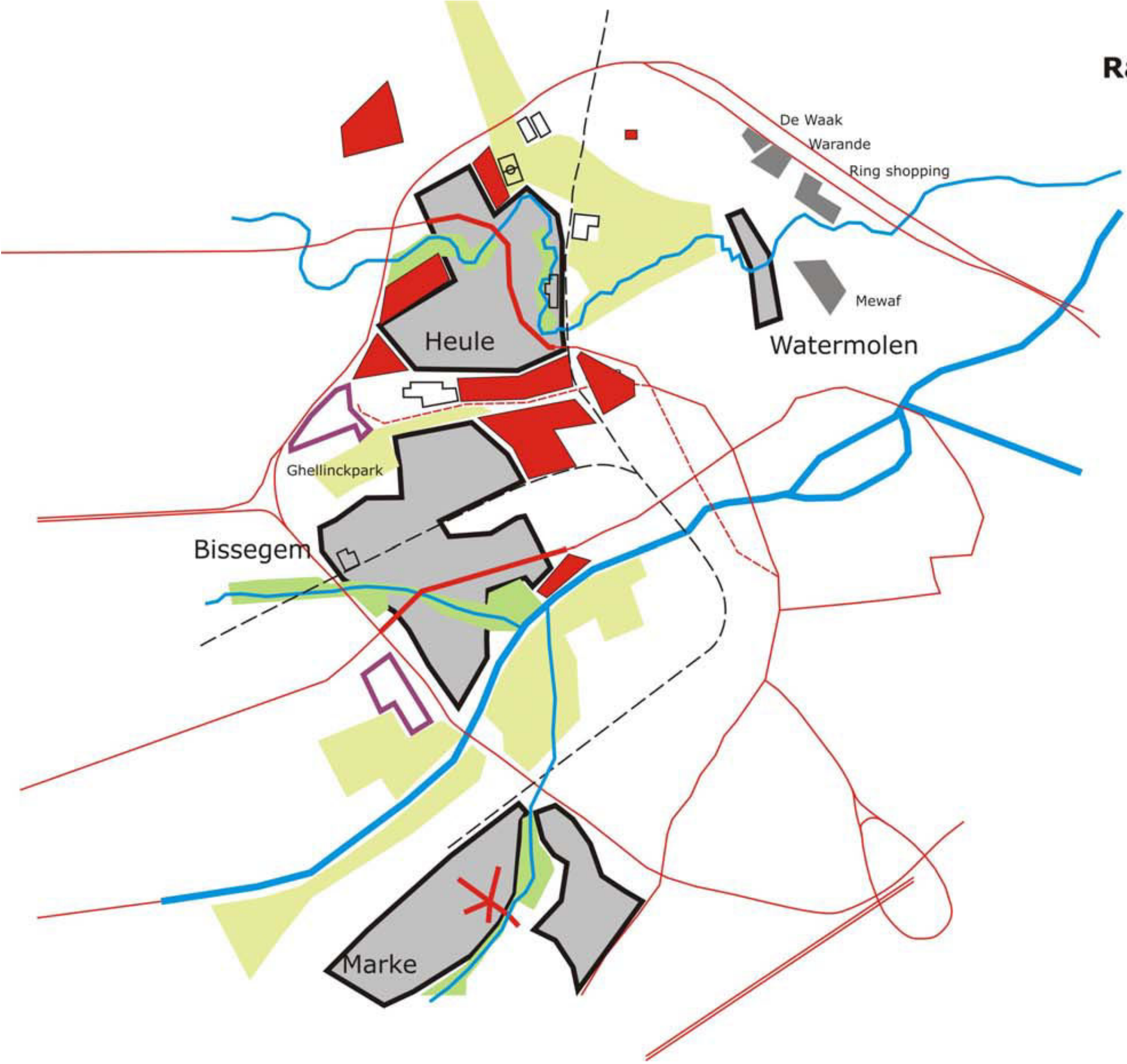
<sup>6</sup> GRS Kortrijk, Richtinggevend gedeelte, p. 73

<sup>7</sup> GRS Kortrijk, Richtinggevend gedeelte, p. 73



# Randstedelijke kernen

- Leie en kanaal
- her in te richten hoofdstraat
- beekvallei en groene corridor
- lokaal bedrijventerrein
- groengebieden
- versterken van de kernen
- industriële activiteit
- te ontwikkelen woongebied
- e recreatiezone Mellestraat





'Binnen dit deelgebied zijn twee soorten groenzones. De groenzones die functioneren op het niveau van de stad en deze die functioneren op het niveau van de wijk of het bouwblok.'

- Het plangebied is gelegen langs een invalsweg. De invalswegen worden als één van de structuurbepalende elementen voor de deelruimte aangegeven. Hierover wordt het volgende gesteld (GRS Kortrijk, richtinggevend gedeelte, p. 74):

'De invalswegen vormen als radiale hoofdstraten een belangrijke schakel in de structuur van de stad. Binnen dit deelgebied zijn heel wat bedrijfspanden gelegen die door hun grotere korrel in het stedelijk weefsel mogelijkheden bieden voor het opnemen van diverse functies. Daardoor zijn deze steenwegen uitermate geschikt voor het opnemen van verweving in het woongebied. De stad Kortrijk aanvaardt deze verweving als uitgangspunt in de mate dat de leefbaarheid en de draagkracht van het gebied het toelaat. Mono-functionele ontwikkelingen en concentraties van één soort activiteit (zoals baanwinkels) worden niet toegelaten.'

#### De randstedelijke kernen

- In het algemeen geldt het volgende voor de deelruimte randstedelijke kernen<sup>8</sup>:

'De hoofdaandacht in deze deelruimte gaat naar het stedelijk wonen in al zijn aspecten. Algemeen wordt gewerkt aan het op peil houden van de woonkwaliteit in de stadswijken. In een aantal van de oudere woonwijken wordt aandacht gegeven aan het realiseren van stedelijke vernieuwing ter verbetering van de leefbaarheid.'

Volgende doelstellingen worden nagestreefd:

- versterken van het centrum door herinrichting van het openbaar domein en het weren van doorgaand verkeer op de invalswegen
  - uitwerken van de beekvalleien als belangrijke groene en ecologische linten
  - streven naar een gerichte verweving van functies
  - het versterken van de woonfunctie door het realiseren van nieuwe woonprojecten aansluitend bij de kern en door reconversie van bedrijfsgebouwen tot woningbouw
- Het plangebied maakt deel uit van de kleine kern Watermolen. Hierover vertelt het GRS het volgende<sup>9</sup>:

'Deze kleine kern is historisch gegroeid langs de Izegemsestraat. Het centrum situeert zich aan het kruispunt van de Heulebeek en de Izegemsestraat. Via de Heulebeek wordt de Watermolen verbonden met het beschermd landschap van Preetjes Molen. Tussen de Watermolen, de R8 en de Brugsesteenweg zijn een aantal grootschalige activiteiten gegroeid, namelijk het MPI en de Warande, het Ring-Schopping Centrum en de site Mewaf.'

De gewenste ontwikkeling beantwoordt aan volgende voorwaarden:

- ...
- De bestaande bedrijven langs de R8 en de Brugsesteenweg krijgen de nodige ruimte voor uitbreiding. Tussen de bedrijven en de kern wordt een ambachtelijke zone voorzien.'

#### 4.4.4. BINDEND GEDEELTE

Volgende bindende bepaling uit het GRS Kortrijk is relevant voor dit RUP:

- Opmaken van een RUP voor de ambachtelijke zone Watermolenstraat/lepersestraat waarin de groenzone als onderdeel wordt vastgelegd.<sup>10</sup>

8 GRS Kortrijk, Richtinggevend gedeelte, p. 73

9 GRS Kortrijk, richtinggevend gedeelte, p. 83

10 GRS Kortrijk, bindend gedeelte, p. 7

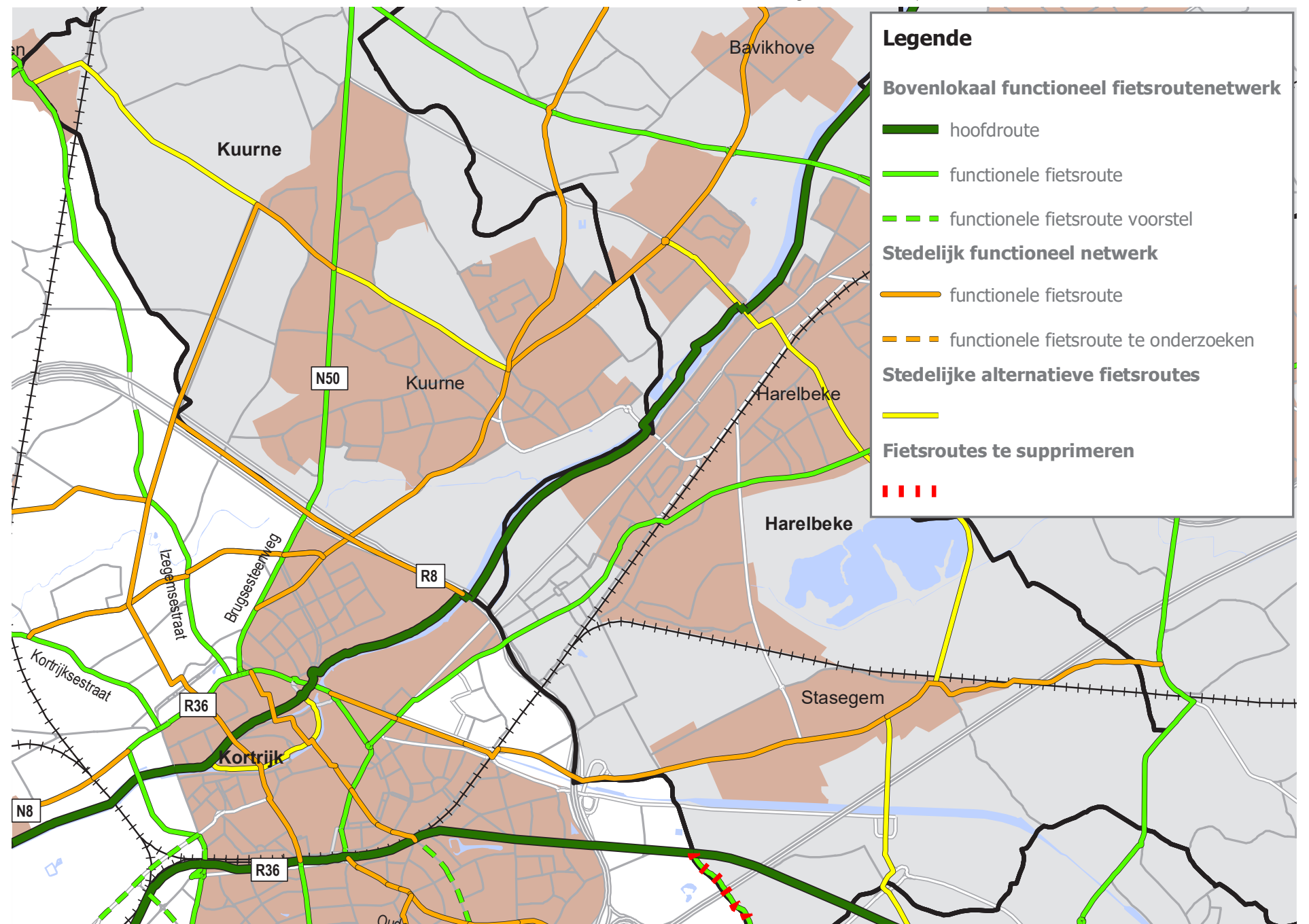
## 4.5. Mobiliteitsplan

In het mobiliteitsplan van Kortrijk, goedgekeurd op 16/06/2011, worden de Izegemsestraat en de lepersestraat aangeduid als lokale wegen IIa: gebiedsontsluitingswegen. De Brugsesteenweg zou tegen 2040 als een secundaire weg type III moeten ingericht worden (t.o.v. een secundaire weg type II volgens het huidige PRS).

Sinds de goedkeuring van het mobiliteitsplan in 2011 is de visie op mobiliteit geëvolueerd. De stad is dan ook actueel bezig met een update van het mobiliteitsplan. Relevant voor het plangebied wordt opgenomen dat de Brugsesteenweg zijn ontsluitende functie in het netwerk zal behouden. De andere wegen aangrenzend aan het plangebied krijgen een eerder lokale functie met de kindnorm als uitgangspunt.

De projectsite is zeer goed ontsloten met fietsssnelwegen in alle windrichtingen. De dichtstbijzijnde fietsssnelweg is F361 Kortrijk - Roeselare op 800 m. In een straal van 5 kilometer rondom de projectsite liggen nog de F371 Deinze – Komen, de F374 Waregem – Zwevegem, F375 Kortrijk – Menen en F7 Gent – Kortrijk (nog niet gerealiseerd). De fietsssnelwegen worden aangevuld door het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Het BFF is gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 10 km), bijvoorbeeld tussen de woning en het werk of de school. Rondom het projectgebied lopen volgende functionele fietsroutes: de Kleine lepersestraat, N50, R36 en de Izegemsestraat.

Het station van Kortrijk is het dichtstbijzijnde station en ligt op ongeveer 3 km van de projectsite. Op 900 meter van de projectsite ligt de bushalte Kortrijk Samenkomst. Deze halte wordt bediend door de lijnen 21 (Hulste – Harelbeke – Kuurne – Kortrijk), 22 (Tielt – Meulebeke – Ingelmunster – Kuurne - Kortrijk), 221 (Wielsbeke – Oostrozebeke – Ooigem – Kuurne – Kortrijk). Op 290 meter van de projectsite ligt de bushalte Heule Samenkomst. Deze wordt bediend door buslijn 60 (Kortrijk – Lendeledede – Izegem – Roeselare).



mobilitieitsplan kortrijk

figuur B7, pag 210



## 4.6. 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 "noordelijke cluster". In dit type gebied is de hoofddoelstelling om er de open ruimte meer zichtbaar en toegankelijk te maken.

Door het landschap ontstaat een nieuwe voorkant en de mogelijkheid voor nieuwe, zachte verbindingen en kwalitatieve ontwikkelingen. Voor de volledige aanpak van de stadsmagneten wordt verwezen naar het eindrapport Kortrijk 2025. Dit rapport dient als vertrekpunt voor de opmaak van het ruimtelijk beleidsplan Kortrijk.

## 4.7. Woonplan

Parallel werkt stad Kortrijk aan een nieuw ambitieus woonplan. Het woonplan wil een antwoord bieden op de belangrijkste toekomstige demografische uitdagingen van de woningmarkt. Het woonplan is actueel nog in opmaak maar er kunnen al 5 concrete pijlers naar voren geschoven worden:

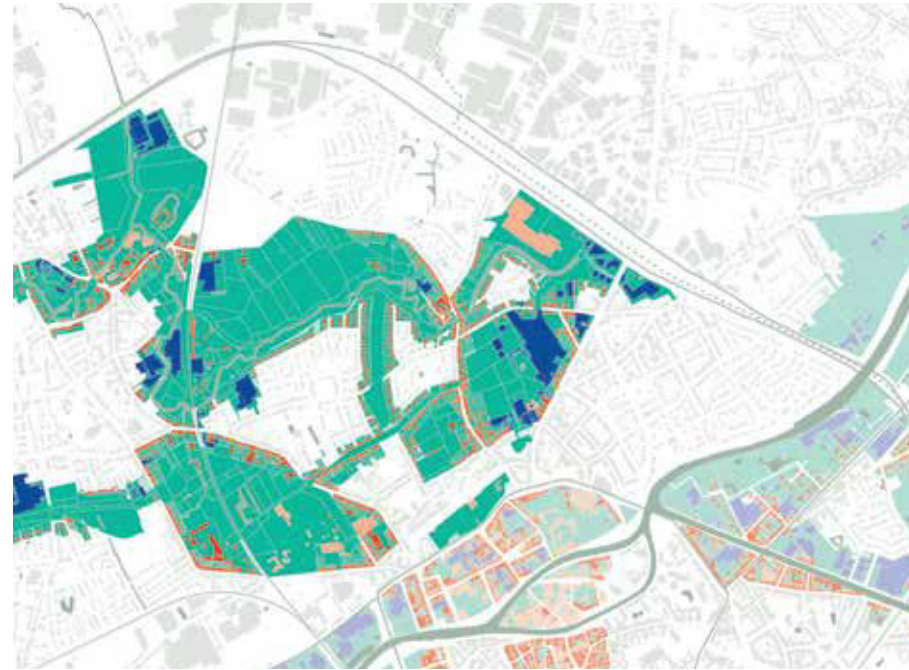
1. Groei: Kortrijk wil en kan nog meer stad worden. De stad streeft naar een sterkere groei dan wat de prognoses vandaag vooropstellen. Bij een terugblik blijkt dat deze al gauw achterhaald waren omdat de stad sneller groeide dan verwacht. Groei is geen doel op zich, maar wel een middel om tot meer kwaliteit en verantwoorde ruimtelijke keuzes te komen. Daarnaast zorgt groei voor schaalvoordelen en meer mogelijkheden voor bijvoorbeeld openbaar vervoer, betere voorzieningen en investeringen in de publieke ruimte.

2. Intergenerationeel wonen: De stad kiest voor een woonaanbod op maat van al haar inwoners om te bouwen aan een intergenerationele woonstad. Om een antwoord te bieden op de nieuwe woonbehoeften, wordt ingezet op 2 kansrijke woningtypes: levensloopbestendige en gezinsvriendelijke woningen. Door aangepaste woningen voor ouderen te voorzien, stimuleert de stad woningrotatie op de woningmarkt. Hierdoor komen er woningen vrij die geschikt zijn voor gezinnen. De stad bouwt verder aan de gezinsvriendelijke stad: niet door verder te verkavelen maar wel door te bouwen op de meest strategische locaties om zo meer stedelijkheid te creëren.

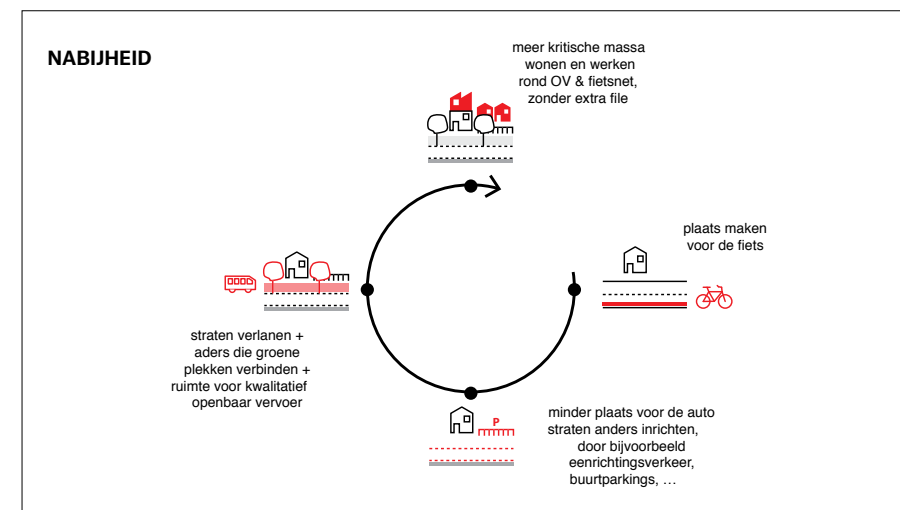
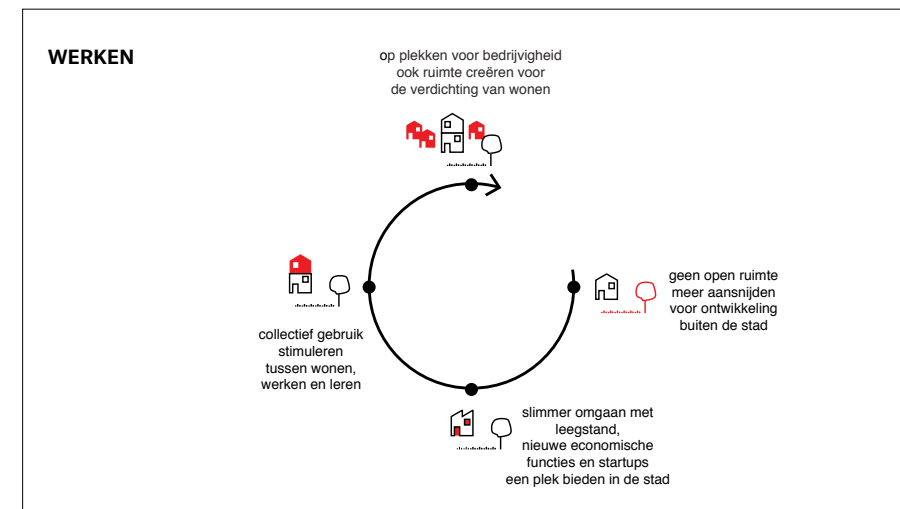
3. Kwaliteit: Kortrijk scoort gemiddeld ten opzichte van andere centrumsteden op vlak van woningkwaliteit. Elk jaar worden er echter tientallen woningen ongeschikt of onbewoonbaar verklaard omdat ze niet voldoen aan de minimale woonkwaliteiten van de Vlaamse Wooncode. De stad streeft ernaar de kwaliteit van de woningvoorraad te verhogen aan een betaalbare prijs.

4. Betaalbaarheid: De woningprijzen zijn in Kortrijk net als in heel Vlaanderen sterk gestegen. Betaalbaarheid blijft een speerpunt van het Kortrijkse woonbeleid. De stad kiest voor een gericht aanbodbeleid. De stad zet met het bestuursakkoord 'Kortrijk Beste Stad van Vlaanderen' al in op de uitbreiding van het sociaal en betaalbaar woonaanbod. In eerste instantie wil de stad inzetten op de gezinnen die het het moeilijkst hebben. Dit door het aanbod sociale woningen fors op te trekken.

5. Verbonden buurten: Kortrijk kent een diversiteit aan stedelijke en landelijke woonmilieus. Hun kwaliteiten vormen de basis voor de groei van Kortrijk als woonstad.



Noordelijke cluster Kortrijk 2025



Principes Kortrijk 2025

## 4.8. Ruimtemonitor wonen en de ruimtemonitor ondernemen in Zuid-West-Vlaanderen

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

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



## 4.9. Regiovisie Zuid-West Vlaanderen

Contrei, de “Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde” schetst een duurzaam toekomstbeeld voor de regio van Leie en Schelde als antwoord op belangrijke lokale en regionale uitdagingen zoals het watersysteem, klimaat en energie, een geïntegreerde aanpak van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen, ruimtelijk rendement, versterken van de open ruimte... Een integrale benadering van verschillende thematische onderzoeksrapporten zoals onder andere de ruimtemonitor wonen en de ruimtemonitor ondernemen diende als vertrekpunt voor de opmaak van de regiovisie.

De regiovisie omvat een strategisch kader voor ruimtelijke ontwikkelingen, gebaseerd op drie krachtlijnen:

1. Kwalitatief ontwikkelen van het blauw-groene netwerk
2. Versterken van kernen en stedelijk netwerk
3. Activeren van productieve landschappen

Onder de krachtlijn ‘versterken van kernen en stedelijk netwerk’ vallen enkel thema’s relevant voor de reconversie van de MEWAF-site:

Renovatie en hergebruik voor ondernemen

De regio wordt gekenmerkt door een vlekkenpatroon van kleinere en grote bedrijfssites, meestal verweven in een woonomgeving. De afgelopen jaren werden vele van deze bedrijfssites, bij leegstand, integraal herbestemd voor woningbouw. Nochtans weten we dat de behoefte aan bijkomende woningen in onze regio laag is, maar dat de vraag naar ruimte om te ondernemen wel blijft komen. Onder het motto ‘paars blijft purper’ geven we dan ook prioriteit aan nieuwe bedrijfsactiviteiten bij het herinvullen van leegstaande bedrijfssites, zolang ze maar ruimtelijk goed inpasbaar en ontsloten zijn.

Verweven van functies

Verschillende functies dienen elkaar te versterken en wederzijds kwaliteit en meerwaarde toe te voegen. Een kwalitatief publiek domein dat al die functies verbindt speelt hierbij een cruciale rol. Een reeks geslaagde projecten toont aan dat diverse vormen van bedrijvigheid ruimtelijk verzoenbaar zijn in kernen. Daarom blijven we ons engageren voor het behoud van ondernemen in de kern, met een optimale dienstverlening voor ondernemers en een proactief beleid.

Verdichten op duurzame locaties met kwaliteit als troef

De prognoses voorspellen geen grote toename van het aantal huishoudens in de regio. De focus ligt op het verdichten van de stadscentra en onze hoofddorpen. Dat zijn de best bereikbare locaties nabij voldoende voorzieningen als winkels, scholen, werkplekken ... Een logische keuze voor het uitvoeren van een kernversterkend beleid.

Door het grote aanbod aan ruimte kunnen we bovendien te dichte bouwblokken gaan “ontpitten”, wat zoveel betekent als het volgebouwde binnengebied van een bouwblok leegmaken ten voordele van meer groen. Het grote aanbod biedt ook kansen voor meer gemengde woon- en werkomgevingen via verweving en intensivering, voor kwaliteitsvolle publieke ruimtes en in stedelijk gebied ook voor variaties in dichtheden en woonsferen. Er ontstaat ruimte voor recreatie, groen, nieuwe fiets- en andere lijninfrastructuren.

## 5. Planningsopties

### 5.1. A good city needs industry

Steden hebben bedrijvigheid nodig, plaatsen waar mensen werken. Tot enkele decennia geleden was het noodzakelijk om bedrijvigheid weg te halen uit de stad omdat ze vervuילend en hinderend was. Bij hedendaagse bedrijvigheid is dit vaak niet meer nodig. Nieuwe technieken, kleinschalige productie, maakindustrie, hoogtechnologische producten... zijn vormen van bedrijvigheid die perfect verweefbaar zijn met een stedelijke omgeving omdat ze niet langer een bron zijn van hinder en vervuiling. Meer nog, het mengen van bedrijvigheid in een stedelijke omgeving heeft verschillende voordelen:

- In de Kortrijkse regio is er een nijpend tekort aan ruimte voor bedrijvigheid. Bestaande terreinen zitten vol, nieuwe ontwikkelingen komen slechts mondjesmaat op de markt. Bovendien is het om diverse redenen (maatschappelijk, ecologisch, wetgeving...) niet langer wenselijk om extra open ruimte om te zetten in bedrijvigheid (of andere harde bestemmingen).

- Industrie in de stad betekent nabijheid. Nabijheid waardoor verplaatsingen met de wagen naar de rand van de stad niet meer hoeven maar waarbij andere vervoerswijzen mogelijk zijn (collectief vervoer, fiets, deelsystemen...).

- Nabijheid in de stad maakt het ook mogelijk om een spill-over effect van de bedrijvigheid optimaal te benutten. Een broodjeszaak, café, krantenwinkel, supermarkt... profiteren mee van de aanwezigheid van bedrijvigheid in de stad.

- Door het verweven (en vaak hergebruik) van KMO- en industriezones hoeven we niet telkens opnieuw open ruimte aan te snijden. Ruimte is schaars en zetten we vaak om in alweer een verkaveling of bedrijventerrein terwijl er kansen voor bedrijvigheid in de bestaande stad zijn. Bovendien zorgt de vaak markante architectuur van bestaande industriële gebouwen voor een uniek karakter.

- Bedrijvigheid in de stad betekent ook een voortdurende aanwezigheid. Overdag zijn buurten, wijken en dorpen vaak leeg omdat iedereen elders is gaan werken. Het mengen van stedelijkheid en bedrijvigheid zorgt voor 24/7 dynamiek.

- Bedrijvigheid terug naar de stad brengen diversifieert het jobaanbod. De stad is niet enkel een plaats voor kenniseconomie maar evenzeer voor maakindustrie waardoor ook technische en productieprofielen een werkplek in de stad kunnen vinden.

De overheid, zowel lokaal als bovenlokaal, zette de voorbije jaren veelvuldig in op het mengen van bedrijvigheid in stedelijke omgevingen. Er zijn talloze voorbeelden van geslaagde projecten die aantonen dat verweven en mengen van bedrijvigheid mogelijk is. Maar, al deze projecten tonen ook aan dat bedrijvigheid in de stad maatwerk is én een engagement vraagt van beide partijen, een nabuurschap.

De stad Kortrijk kiest ervoor om terreinen die een economische bestemming hebben niet langer om te zetten naar andere bestemmingen maar voor te behouden voor bedrijvigheid. Enkel voor bv. een kwaliteitsvolle afwerking kan plaatselijk van deze regel worden afgeweken.

### 5.2. Bestemming en maximum programma

Het plangebied heeft op vandaag twee bestemmingen: woongebied en milieubelastende industrieën klasse II. Het doel van het RUP is om de functie milieubelastende industrie klasse II te verruimen waardoor ook hedendaagse vormen

van productie mogelijk zijn: kleinere eenheden, niet milieuvervuילend. Op basis van het ontwerp onderzoek werd een maximumprogramma voor de site vastgelegd. Dit programma is ruimer dan de initiële bestemming bedrijvigheid en maakt het mogelijk om plaatselijk randen af te werken door wonen, harde overgangen te vermijden, andere vormen van bedrijvigheid te introduceren.

Het maximumprogramma omvatte:

- circa 100 nieuwe wooneenheden waarvan ongeveer de helft grondgebonden en de andere helft meergezinswoningen
- circa 10,5 hectare bestemde bedrijvigheid (inclusief wegenis en groenbuffers, exclusief waterbuffer)
- circa 5.500 m<sup>2</sup> BVO kantooroppervlakte

Op basis van de reacties bij het eerste publieksmoment werden de aantallen en oppervlakten bijgestuurd om het programma te verminderen. Door de herziening komt het maximumprogramma uit op volgende aantallen:

- circa 90 nieuwe wooneenheden
- circa 6 hectare bestemde bedrijvigheid (inclusief wegenis en groenbuffers, exclusief waterbuffer)
- circa 4.600 m<sup>2</sup> BVO kantooroppervlakte
- circa 2.500 m<sup>2</sup> openbaar nut

### 5.3. Zachte verbindingen

Het plangebied is een belangrijke schakel in een groter geheel van fietsverbindingen. Langsheen de Leie en op het tracé van de N50c (in ontwikkeling bij de opmaak van het RUP Mewaf) bevinden zich bovenlokale verbindingen. Deze verbindingen maken het mogelijk als fietser de stad op een veilige en aangename manier te doorkruisen en een aantal belangrijke bestemmingen buiten de stad te bereiken met de fiets (bv. de Warande).

Het plangebied speelt een belangrijke rol in dit grotere fietsnetwerk. Het is letterlijk een stapsteen tussen de oost-west Leieas en de noord-zuid verbinding. Door de aanleg van een nieuwe fietsverbinding doorheen het plangebied ontstaat een veilige en vlotte verbinding tussen de lepersestraat/Watermolenstraat en de Izegemsestraat/Brugsesteenweg. Deze verbindingen zijn enkel bruikbaar voor ‘zacht’ verkeer en zijn zo vormgegeven.

### 5.4. Bouwvelden

De ontwikkeling van het totale bouwblok bedraagt ongeveer 26 hectare. Het binnengebied wordt opgeplitst in een aantal deelprojecten of autonome bouwvelden die elk op hun eigen tempo en volgens een eigen identiteit kunnen ontwikkelen. Dit biedt heel wat ruimtelijke voordelen, waaronder het beperken van de lopende meters wegenis en het spreiden van de verkeersdruk. De verschillende bouwvelden kunnen bovendien autonoom ontwikkeld worden. Zo kan een bouwveld worden ingevuld met een bedrijfsverzamelgebouw en een ander met wonen. Deze bouwvelden zijn elk afzonderlijk ontsloten naar de dichtstbijzijnde weg waardoor een spreiding van het verkeer wordt georganiseerd. De nieuwe ontsluitingen op de openbare wegenis maken deel uit van een gedetailleerd uitvoeringsontwerp.



## 5.5. De centrale groene ruimte

Centraal tussen de bouwvelden ontstaat de kans om publiek groen te voorzien. Deze centrale groene ruimte verbindt de verschillende delen van het plan met elkaar. Deze groene ruimte strekt zich uit tussen de verschillende bouwvelden en vormt de drager van de zachte verbindingen. Door deze verbindingen is het groen vlot toegankelijk vanuit de ruime buurt. De groene ruimte is niet decoratief; het is een gebied voor de buurt en deels in te richten samen met de buurt.

De groene ruimte wordt ingericht als een extensief beheerd landschap en kan een aantal secundaire open ruimte programma's opnemen (zoals bv. waterbuffering).

De gevels naar de centrale groene ruimte zijn 'levendige' gevels en geen achterkanten waardoor we het groen maximaal activeren en een doodse centrale zone vermijden.

Door het groen te bundelen in één aaneengesloten ruimte ontstaat een substantiële groenoppervlakte.

## 5.6. Gemotoriseerd verkeer

De site is niet integraal toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Waar mogelijk blijft de wagen op de achtergrond. De centrale groenzone is volledig autovrij. Parkeren wordt voor de KMO-zone op eigen terrein georganiseerd en voor zowel het bedrijfsverzamelgebouw als het wonen geclusterd.

Het RUP neemt enkel maatregelen op voor het eigen plangebied. Hierbij is echter de intentie om de omliggende wijken niet te belasten met het verkeer van de bedrijvigheid. Het RUP voorziet wel enkele zones voor buurtparkeren bovenop de eigen parkeervraag. Door het verlagen van de parkeerdruk in de omgeving kunnen verdere stappen gezet worden om de verkeersleefbaarheid in de omliggende straten te verbeteren.

In het plan wordt gewerkt volgens het principe van verschillende bouwvelden die apart van elkaar ontwikkeld kunnen worden. De ontsluiting voor wagens wordt georganiseerd per bouwveld met aparte in- of uitritten. Alle functies zijn echter wel toegankelijk voor verhuis, brandweer en andere hulpdiensten. Hierbij wordt ook rekening gehouden dat de bouwvelden zoveel mogelijk ontsluiten op verschillende straten zodat de bijkomende verkeerslast voldoende gespreid wordt.

Parallel wordt de bestaande wegenis geëvalueerd in functie van de verkeersafwikkeling en indien nodig worden er flankerende maatregelen genomen.

## 5.7. Verschillende vormen van bedrijvigheid

Bedrijvigheid kent verschillende vormen en voorkomens. Het ontwerp streeft naar een zo groot mogelijke flexibiliteit om verschillende vormen van bedrijvigheid te kunnen opnemen. Deze flexibiliteit omvat zowel een variatie in de omvang van de bedrijvigheid (van 100 m<sup>2</sup> tot 4.000 m<sup>2</sup>) als de aard van de activiteit (kantoor, lichte vormen van productie, atelier...). Om tot een levendige mix te komen zijn handel en opslag als hoofdactiviteit dan weer niet toegelaten.

Dit vertaalt zich in flexibele voorschriften waarbij steeds gewaakt wordt over de verenigbaarheid van de economische activiteit met de woonfunctie. Indien nodig worden extra maatregelen genomen om de bedrijvigheid en woonfunctie met elkaar te verenigen (bv. groenbuffer, gemeenschappelijke parking...). Deze elementen worden via een inrichtingsschets verder gedetailleerd en uitgewerkt.

## 5.8. Wonen

In het westelijk deel van het plangebied voorziet het ontwerp een wooncluster. Hiervoor zijn een aantal redenen:

- Kortrijk heeft de ambitie meer te groeien dan de actuele prognoses. Er is ruimte voor bijkomend woonaanbod op strategische locaties. Daarnaast helpt bijkomend woonaanbod om het creëren van woningrotatie te stimuleren zoals de ambities binnen het nieuwe woonplan.

- Ook in het plangebied worden woningen gebouwd op de meest strategische locaties om meer stedelijkheid te creëren. Zo zorgt de locatie van de woningen voor een gemengde omgeving met voldoende sociale controle. De woonontwikkeling sluit aan op het centrale groene gebied en helpt deze zone te activeren. Zonder de woningen grenst er enkel bedrijvigheid aan het groene gebied wat de beleving en de sociale controle niet ten goede komt. Door het nieuwe woonproject kunnen tenslotte ook bestaande achterkanten van woningen worden afgewerkt.

- In het oosten aan de hoek van de lepersestraat met de Lijnwaadstraat wordt ook een woonontwikkeling voorzien. De woonontwikkeling gecombineerd met bijkomend groen accentueert de trage doorsteek van op de MEWAF-site naar de Heulebeekvallei in het noorden. Daarnaast dient de woonontwikkeling als passtuk voor het bestaande sociale wonen op deze hoek. De woonzone voorkomt verder isolement van het sociaal wonen, helpt de impact van de KMO-zone te bufferen en een collectieve groenzone helpt het gebrek aan groen hier te compenseren.

Niet elk woongebied is even strategisch gelegen om nog te ontwikkelen. De stad kiest er bewust voor om minder interessant gelegen woongebied niet meer aan te snijden. Zo zijn er verschillende woongebieden in het noorden van de stad die niet meer ontwikkeld zullen worden. Het gaat in hoofdzaak om woongebieden die bij de afbakening zijn aangeduid rondom de N328.

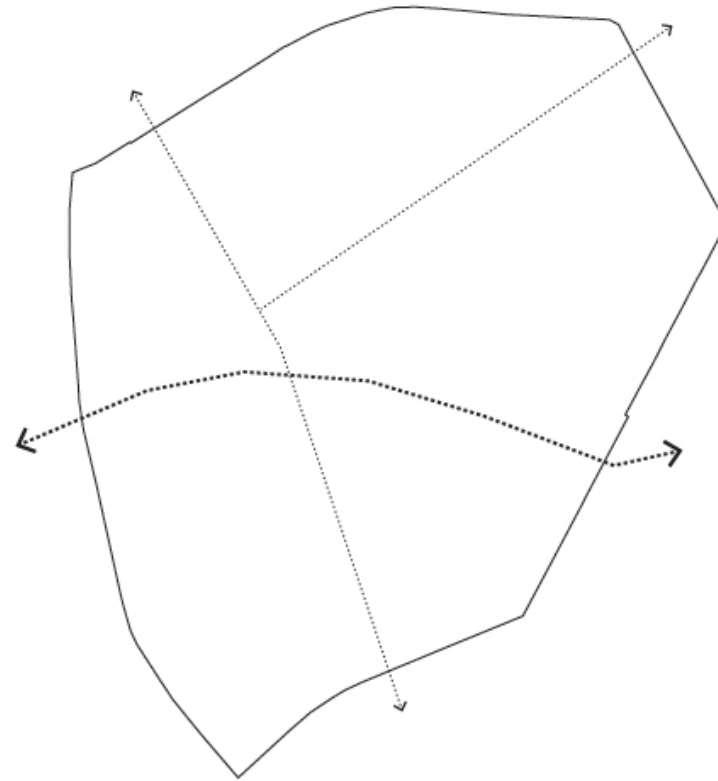


## 5.9. Verdere detaillering

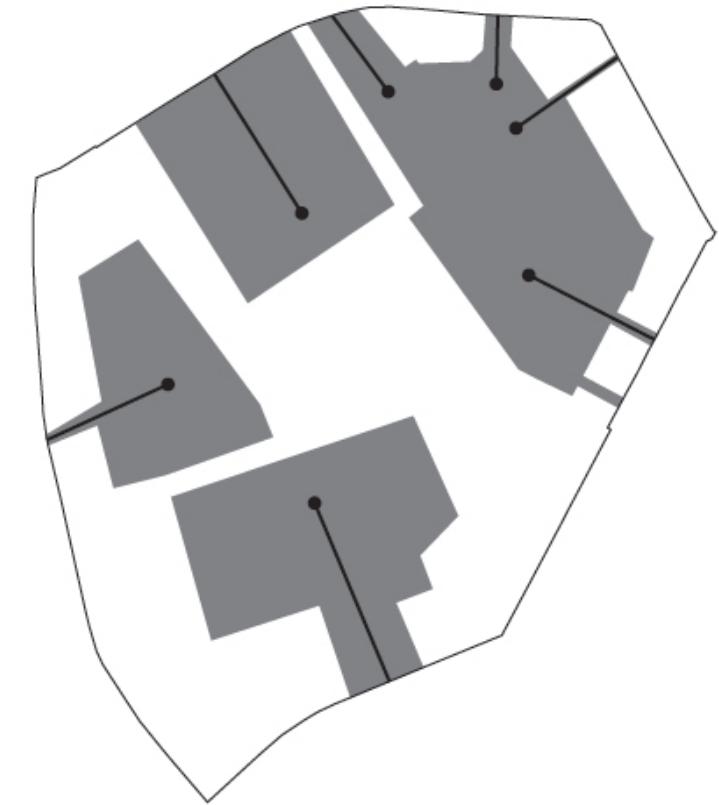
Deze ontwerpprincipes zijn in een aantal stappen uitgewerkt tot een inrichtingsschets:

- workshop (MAAT ontwerpers, stad Kortrijk, Leiedal) (oktober 2016)
- verfijning van het ontwerp in ontwerpplan (voorjaar 2017)
- onderzoek verdichting woongedeelte (najaar 2017)
- masterplan (groep Van Marcke) (2018-2019)
- verfijning op basis van reacties publieke raadpleging en reacties overleg eigenaars (2020 - 2021)
- verfijning op basis van bijkomend mobiliteitsonderzoek en de nieuwe watertoetskaarten (2023 - 2024)

Deze verschillende stappen (zie verder) vormen de basis voor het uiteindelijke verordenende plan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften.

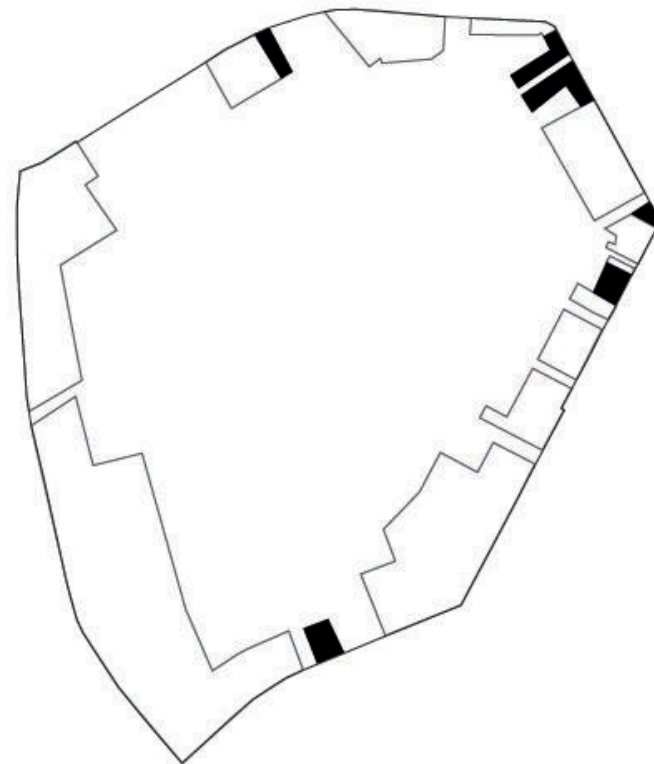


Zachte verbindingen

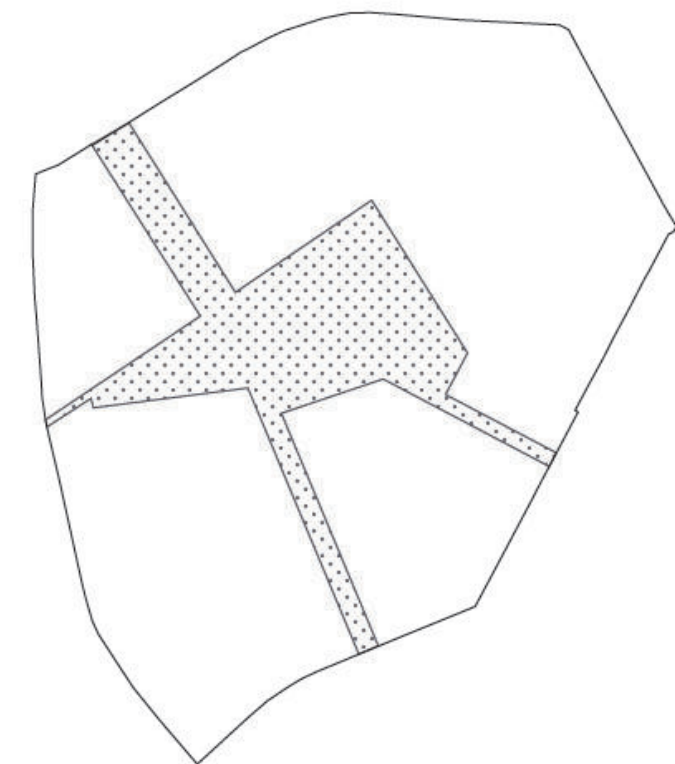


Schematische voorstelling van de autonome bouwvelden

De rand doorbreken



Landschappen als verbindende figuur





## 5.10. Ontwerpend onderzoek inrichtingsschets 2017 tot nu

### Inrichtingsschets 2017

De inrichtingsschets van 2017 bevat reeds in grote lijnen de hierboven voorgestelde planningsopties. Het basisplan bestaat uit een centrale groene ruimte, verbonden met de (ruime) omgeving via zachte verbindingen en opgeladen door een 'groen' en landschappelijk programma. Rondom vinden we achtereenvolgens:

- Aan de oostzijde is in dit inrichtingsschets geopteerd om de bestaande gebouwen (deels) te behouden. Doorheen de gebouwen is een oost-west verbinding getrokken die het gebouw opdeelt om zo kleinere units te maken.

- Naar de bestaande woningen aan de oostzijde voorziet dit plan een bufferrand. Deze is niet met groen ingevuld maar als functionele voeg. Het is een ruimte die rondom rond loopt en enerzijds afstand creëert naar de bestaande woningen maar anderzijds ook toegang mogelijk maakt (zowel naar de woningen als naar de bedrijvigheid), extra parkeren kan opvangen... Het is een soort van 'voeg' tussen beide programma's.

- Aan de noordzijde voorzien we een insteek met aan beide zijden KMO-kavels. In functie van een efficiënt ruimtegebruik zijn deze kavels maximaal bebouwd en hebben ze de mogelijkheid voor een bedrijfswoning achteraan op het perceel. De eenvoudige layout van dit bouwveld maakt het een bijzonder (kosten)efficiënte ontwikkeling. De ontsluiting van dit veld lost tevens de problematiek van de toegankelijkheid van de bestaande woningen centraal in het plangebied op.

- De wooncluster aan de westzijde bestaat uit twee types: een rand van rijwoningen die het bestaande woonweefsel afwerkt en 2 centrale volumes met meergezinswoningen in het centrale gedeelte.

- De KMO-ontwikkeling aan de zuidzijde is een herneming van het thema aan de noordzijde. Hier zijn een aantal grotere percelen terug te vinden. Naar de bestaande woningen toe is een royale groenbuffer voorzien om de overgang tussen wonen en bedrijvigheid te maken.

- Het kruisvormig volume bestaat uit kantoren. Deze zijn bereikbaar vanaf de Brugsesteenweg. Het volume is ingeplant aan de rand van het park en langsheen de fietsdoorsteek. Door dit programma op deze plaats te positioneren ontstaat een activiteit in/aan het park.

- Het park tenslotte is de centrale figuur in het plan. Het park heeft volwaardige groene verbindingen naar de randen en takt aan op de bestaande wegen met een boomgaard (noordzijde) of kantoorlandschap (Brugsesteenweg). Deze groene 'inkijken' nodigen uit om naar het centrale gebied te gaan en zijn makkelijk te koppelen aan de fietsdoorsteken waardoor een aangename ruimte ontstaat om te fietsen.

### Onderzoek verdichtingsmogelijkheden najaar 2017

Tijdens dit onderzoek zijn verschillende varianten bekeken: 3 meersgezinsvolumes centraal, verdichting in de randen via meersgezinswoningen... Finaal blijkt dat het maximum bouwprogramma 50 woningen/hectare is. Bijkomende verdichting is ruimtelijk niet aangewezen door de beperkte schaal van het woongedeelte (circa 2 hectare), de omliggende context die hoofdzakelijk uit rijwoningen bestaat en het gebrek aan (collectieve) voorzieningen en hoogwaardig openbaar vervoer in de omgeving van het plangebied.

In het centraal gedeelte zijn 2 woonvolumes aangewezen. Een verdichting van de rand kan enkel op 2 specifieke plaatsen, dit om hinder (voornamelijk inkijk) voor de bestaande woningen te vermijden.

### Verdere detaillering inrichtingsschets 2019

De inrichtingsschets uit de workshop (voorjaar 2017) werd verder verfijnd naar een concreet uitvoerbaar plan. Dit plan bevat grosso modo dezelfde principes. In de loop van het proces zijn volgende wijzigingen aangebracht.

- De wooncluster aan de westzijde is niet enkel meer ontsloten naar de westzijde (Izegemsestraat), maar ook via de noordzijde (Iepersestraat). Dit omwille van de eigendomsstructuur en de beperkte doorgang naar de Izegemsestraat.

- Bovenstaande wijziging heeft er ook toe geleid dat de groene collectieve doorsteek naar de Iepersestraat smaller is geworden, en wordt ingevuld door een ontsluitingsweg met gracht en lijnbeplanting in plaats van de voorziene collectieve boomgaard.

- De noordelijke KMO-cluster krijgt een anderssoortige invulling. Door te opteren voor een model met kleine units (100 tot 400 m<sup>2</sup>) is een extra ontsluitingsweg nodig. In dit ontwikkelingsmodel vertrekt men niet langer van kavels die te koop worden aangeboden maar van een te bouwen volume met onderverdelingen. Bij een verdere verfijning van dit plan zal het noodzakelijk zijn om elementen zoals parkeren, laden en lossen, openluchtstockage... verder te detailleren.

- De bestaande bebouwing verdwijnt volledig in dit nieuwe inrichtingsschets en zal onmiddellijk als nieuwbouw worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaat ruimte om aan de noordzijde een betere afwerking naar de bestaande woningen te realiseren. Ook de functionele voeg rondom rond is niet langer noodzakelijk en werd als traditionele groenbuffer opgevat.

Voor het zuidelijk deel van de ontwikkeling is een samenwerkingsovereenkomst in de opmaak op basis van dit verfijnde inrichtingsschets. Deze overeenkomst bevat onder andere een verdeling van de lusten en de lasten van de totaliteit van de ontwikkeling om zo de realisatie van de gemeenschappelijke delen (o.a. de centrale groene ruimte en waterbuffer) mogelijk te maken.

Dit inrichtingsschets zal in de loop van het proces nog een verdere detaillering krijgen waarbij steeds de initiële kwaliteiten behouden moeten blijven.

### Aanpassing inrichtingsschets 2020 - 2021

De inrichtingsschets voorgesteld bij de eerste publieke raadpleging werd aangepast op basis van reacties door omwonenden, adviesinstanties en eigenaars.

- De configuratie van de bedrijvigheid werd aangepast op basis van opmerkingen die kwamen op de groenzone in het plan. Zo werd een deel bedrijvigheid aansluitend op de Iepersestraat verplaatst naar een plek meer centraal op de site.
- Aandacht voor het soort bedrijvigheid wordt meegenomen om verder uitgewerkt te worden in een latere fase van het RUP.
- Het maximale programma werd bijgestuurd. Ten gevolge van een aantal reacties werd ervoor gekozen het woonprogramma in te krimpen en verhouding in typologie te wijzigen. Bijvoorbeeld aan de Iepersestraat werd een deel van het wonen vervangen door een functie met openbaar nut. De voorwaarden voor dit nieuwe programma zal bij het uitwerken van de voorschriften verder verfijnd worden. Een beperkte verkeersimpact zal bijvoorbeeld een aandachtspunt zijn.
- De Zachte verbindingen werden hertekend om beter te passen binnen het groter netwerk van fietsverbinding van Kortrijk.
- De groenzone werd aangepast zodat deze het groen meer aansluit op de Iepersestraat. Dit zorgt voor een vergroting van de groenzone en meer kans op interactie tussen het publieke groen en de bestaande buurt.



- De vrijstaande appartementvolumes in de woonontwikkeling werden geschrapt.
- De uitritten op de lepersestraat worden verminderd van twee uitritten naar één uitrit om de verkeerslast op de straat te minderen. Meer kruispunten betekent immers meer risico op gevaarlijke situaties.
- In het noorden en het zuiden werden in het plan buurtparkings opgenomen om de bestaande parkeerdruk in de omgeving te kunnen minderen.
- Het plan werd zo hertekend dat de inwoners in het zuiden van de Izegemsestraat op eigen terrein een garageweg kunnen ontwikkelen die kan ontsluiten via een toekomstige KMO-zone.

Een aantal opmerkingen en vragen slaan op aspecten die op niveau van de voorschriften dienen vastgelegd te worden of meer passend zijn op projectniveau.

#### Aanpassing inrichtingsschets 2023 - 2024

De inrichtingsschets werd aangepast om beter rekening te houden met de nieuwe watertoetskaarten, in voege sinds januari 2023. Er werd beslist de inrichtingsschets zo aan te passen dat bebouwing wordt beperkt in de lager gelegen nattere delen van de site:

- In het zuidwesten van de site laat het RUP niet meer toe dat enkele percelen ontwikkeld worden tot KMO-zone. De bedrijven worden vervangen door een uitbreiding van de publieke groenzone. Deze percelen werden immers in de watertoetskaarten aangeduid als zone met risico op pluviale overstroming.
- Centraal op de site werden enkele grondgebonden woningen vervangen door meergezinswonen. Het wonen grenst hier immers aan een zone met pluviaal overstromingsrisico. Met deze beperktere footprint wordt meer ruimte vrijgehouden voor water. Bovendien bieden de meergezinswoningen het voordeel dat het nieuwe parkgedeelte in het zuidwesten visueel gelinkt kan worden aan de bestaande publieke groenzone.
- De inrichtingsschets werd aangepast zodat de locatie van de noodzakelijke bufferruimte en infiltratieruimte voor de ontwikkeling beter afgestemd is op het fysisch systeem: reliëf, aflooplijnen, ondergrond... Het buffervolume van het bedrijventerrein wordt gebundeld als kwalitatieve overgang naar het centrale publieke park. Op projectniveau zal echter gedetailleerd onderzoek nodig zijn om het exacte volume te bepalen en de ideale locatie aan te duiden.

Binnen de effectenbeoordeling van het RUP werd onderzoek gedaan naar de bijkomende mobiliteitslast.

- De studie concludeert dat er geen grote voordelen vallen te verwachten van het invoeren van eenrichtingsstraten in de omliggende straten. Andere verkeersstromen zouden er onder andere te veel door omgeleid worden. Moest blijken in een later stadium dat er toch problemen te verwachten zijn kan bij vergunning nog steeds een gedetailleerde mobiliteitsstudie opgevraagd worden.
- Uit scenario onderzoek wordt afgeleid dat spreiding van de ontsluiting het betere scenario is om de druk op het kruispunt lepersestraat te verminderen. Het niet spreiden leidt een tot sterke toename op de N50 wat een negatieve invloed heeft op de wachttijden in de lepersestraat.
- Verder concludeert het onderzoek dat een vooropgestelde modal split van 50% zeker haalbaar is gezien het projectgebied zeer goed ontsloten is door alle modi.
- Tenslotte wordt ingeschat dat ontwikkeling aan het kruispunt van de lepersestraat met de Brugsesteenweg voornamelijk wachtrijen in de zijstraten zal opleveren, maar niet veel meer dan vandaag.

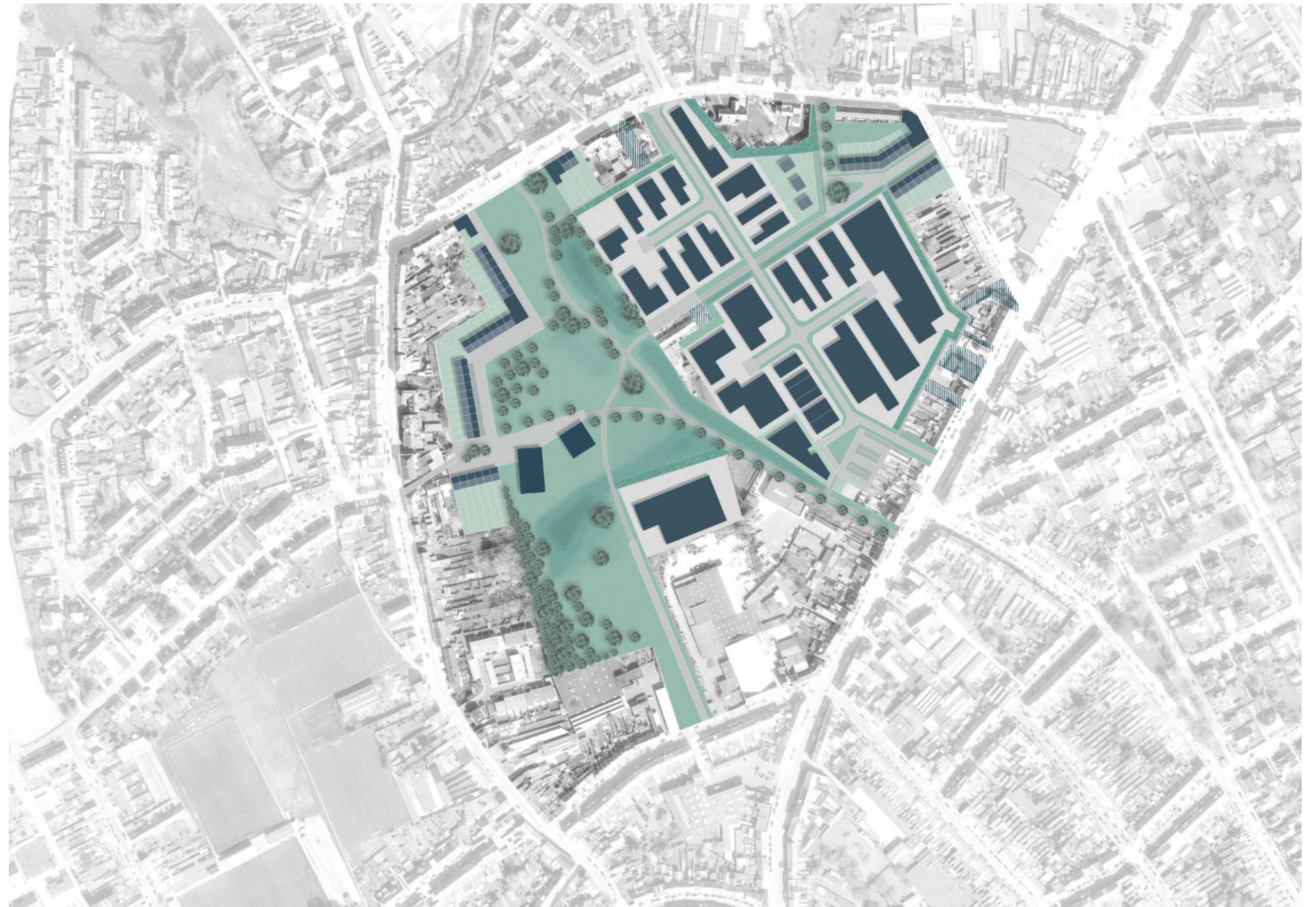
Inrichtingsschets 2020 - 2021



Inrichtingsschets 2017



Inrichtingsschets 2019









INHOUDELIJKE OMSCHRIJVING REACTIE	HOE OMGAAN MET DEZE REACTIE
<b>RUP PROCEDURE</b>	
<p><b>INSPRAAKPERIODE (8)</b></p> <p>Enkele bewoners stellen zich vragen bij de procedure van het RUP:</p> <p>Een bewoner haalt aan dat de inspraakperiode zeer kort is om met verschillende burens tot een gezamenlijk standpunt en advies te komen en dit tijdig te kunnen overmaken aan de stad.</p> <p>Een bewoner vraagt of het klopt dat er geen buurtbewoners betrokken waren tijdens de 1<sup>ste</sup> inspraakperiode en er dus geen volksbevraging aan de hand van het masterplan heeft plaatsgevonden.</p>	<p>Het moment van een inspraakperiode alsook de duur van een inspraakperiode zijn voor een RUP-procedure juridisch vastgelegd. Het voorgaande infomoment is niet het enige publieke inspraakmoment.</p> <p>Voorafgaand aan het eerste publieksmoment werd studiewerk gedaan ter voorbereiding van de verdere RUP-procedure. Het plan dat werd voorgesteld aan de bewoners werd opgemaakt aan de hand van enkele interne workshops op basis van ruimtelijke analyse. Het opstellen van deze eerste versie diende om de mogelijke basisprincipes, haalbaarheid en impact voor zowel eigenaars als omwonenden te concretiseren. Het voorgestelde plan was dan ook een manier om de beleidskeuzes te visualiseren naar het participatiemoment toe.</p>
<p><b>EFFECTENBEOORDELING (1) (12) (17)</b></p> <p>Enkele bewoners vragen naar een studie die de impact op vlak van milieu, gezondheid, open ruimte en mobiliteit voor de ruime buurt uitgebreid onderzoekt.</p>	<p>Bij de opmaak van een RUP wordt vanaf de startnota de effectenbeoordeling geïntegreerd in de RUP-procedure. In dit onderzoek worden milieu-effecten gebundeld onderzocht. Aan de effectenbeoordeling werden bijkomend resultaten toegevoegd van een planfase mobiliteitsstudie.</p>
<b>A GOOD CITY NEEDS INDUSTRY</b>	
<p><b>VERKOOP BEDRIJFSPERCELEN (2) (8)</b></p> <p>Een bewoner vraagt wanneer er wordt gestart met de verkoop van de bedrijfspercelen.</p> <p>Zullen de bestaande bedrijfsgebouwen niet meer gebruikt worden?</p>	<p>De verkoop van de bedrijfspercelen is geen onderdeel van de RUP-procedure. Het RUP wordt opgemaakt om de bestemming milieubelastende industrie om te zetten naar een bestemming die beter aansluit bij de huidige visie op bedrijvigheid (reconversie). Daarnaast wordt getracht ervoor te zorgen dat een eventuele ontwikkeling voor voldoende meerwaarde zorgt voor de omgeving. Nadat het RUP definitief wordt vastgesteld kunnen de private eigenaars binnen de randvoorwaarden opgelegd door het RUP tot ontwikkeling en uiteindelijk verkoop van de percelen overgaan.</p> <p>Hergebruik van bestaande gebouwen is te verfijnen op niveau van concrete projecten. Hier doet het RUP geen uitspraak over.</p>
<p><b>TYPE BEDRIJVIGHEID (2) (17)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Men stelt de vraag welk soort bedrijvigheid op de site zal plaatsvinden. Er wordt specifiek gevraagd welk type bedrijven wordt vooropgesteld op de grotere loten van de zuidelijke cluster.</li> <li>Een bewoner vraagt naar de mogelijkheid om in het RUP op te nemen dat er op de site bedrijven moeten komen met een focus op innovatie, productontwikkeling en duurzaamheid.</li> </ul>	<p>Het RUP zet de bestemming van milieubelastende industrie om naar hedendaagse bedrijvigheid die verweefbaar is met een stedelijke omgeving omdat ze niet meer voor hinder of vervuiling zorgt. Dit wordt zo opgenomen in de voorschriften.</p>
<p><b>RANDVOORWAARDEN BEDRIJVIGHEID (2) (6) (8) (13) (18)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Omwonenden vragen om een aantal elementen te verplichten voor de bedrijfsgebouwen: aanleg van groendaken, verbieden van gebruik van fossiele brandstoffen, uitbouwen van een warmte- en koude netwerk, plaatsen van zonnepanelen, streven naar zero-emissie, bedrijvigheid buiten de normale werktijden inperken, geen lichtreclame toelaten op weekends en feestdagen, zone 30 invoegen, camerabewaking voorzien op alle in- en uitvalswegen, de hoogte van de gebouwen in de nabijheid van de woningen beperken, de toegestane bedrijvigheid per unit inplannen in functie van de nabijheid van bewoning.</li> <li>Eén bewoner vraagt of het mogelijk is om een park bovenop de bedrijven te ontwikkelen?</li> </ul>	<p>Niet alle opgesomde kwaliteitseisen zijn wenselijk om op te nemen in een RUP. De afweging wordt gemaakt welke randvoorwaarden in welk instrument en op welk niveau worden opgenomen. Een RUP is een juridisch meer robuust document dat minder flexibiliteit toelaat, daarom is het niet aangewezen hier te specifieke voorschriften in op te nemen. Het is immer moeilijk te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen in techniek of nieuwe inzichten. Verfijning met specifieke voorschriften kan gebeuren op niveau van een project of een verkaveling.</p> <p>Een aantal voorstellen worden uitgewerkt bij het opstellen van de voorschriften van het RUP: bouwhoogte, bouwrijze zones, voorschriften rond parkeren...</p>
<b>BESTEMMING EN MAXIMUM PROGRAMMA</b>	
<p><b>VERHOUDING BOUWPROGRAMMA (1) (3) (5) (7) (8) (9) (16) (17)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Enkele bewoners vragen hoe de verhouding tussen de voorziene oppervlakte van de KMO-zone, het woongebied en het groengebied werd bepaald.</li> <li>Men vraagt waarom er meer industrie wordt voorzien dan wonen. De nood aan 10 hectare KMO-zone wordt onder andere in vraag gesteld. Men stelt voor de behoefte aan KMO-zone over verschillende locaties in Kortrijk kan gespreid worden.</li> </ul>	<p>In de Kortrijkse regio is een nijpend tekort aan ruimte voor bedrijvigheid. Dit wordt ook bevestigd door regionale cijfers. opgesteld door de provincie. Bestaande terreinen zitten vol, nieuwe ontwikkelingen komen slechts mondjesmaat op de markt. Bij het realiseren van nieuwe zones voor bedrijvigheid hecht de stad belang aan een goede inpassing van de bedrijvigheid in de woonomgeving.</p> <p>De voorbije decennia werd in deze buurt in de stad heel wat nieuw woonaanbod gerealiseerd. De maatschappelijke noodzaak om hier bestaande terreinen voor bedrijvigheid om te zetten naar wonen is dus beperkt.</p> <p>Het plangebied is echter ook een groene stapsteen tussen de Heulebeekvallei en de Leievallei. Bovendien is het om diverse redenen (maatschappelijk, ecologisch, wetgeving...) niet langer wenselijk om extra open ruimte om te zetten in bedrijvigheid (of andere harde bestemmingen). Het behoud van open ruimte betekent immers een meerwaarde voor de kwaliteit van de leefomgeving.</p> <p>Daarom werd een balans gezocht tussen harde en zachte bestemmingen.</p>



<p>BESTEMMINGSWIJZIGING (3) (5) (7) (9) (10) (11) (17)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een bewoner vraagt of de bestemmingswijziging van gebied voor milieubelastende industrie naar groenzone geen waardeverlies betekent voor deze eigenaars.</li> <li>• Een andere bewoner vraagt hoe het omzetten van bestaande open ruimte naar een harde bestemming verantwoord wordt. Men verwijst naar de doelstelling van de betonstop.</li> <li>• Men vraagt of er industrie naar wonen kan omgezet worden.</li> </ul>	<p>De inrichtingsschets probeert de balans te vinden tussen het behoud van bedrijvigheid en het verhogen van de leefomgevingskwaliteit op deze plek.</p> <p>Voor de delen grond die worden omgezet van een harde bestemming (milieubelastende industrie) naar een zachte bestemming (groenzone) moet er een planschade betaald worden aan de getroffen eigenaars, om een eventueel waardeverlies te compenseren. De planschaderegeling wordt opgenomen in het finale RUP document.</p> <p>De betonstop is ondertussen van naam veranderd en wordt de bouwshift genoemd. Het is niet omdat men wilt minderen met het aansnijden van open ruimte dat de strategische reserve van lokale besturen niet meer bebouwd kan worden. Voor elk strategisch gebied is maatwerk vereist. In kader hiervan probeert het RUP een grote groenzone open te houden en toegankelijk te maken voor de buurt. Gezien de lage nood aan bijkomende woningen is het niet gewenst een groot deel van de industriezone om te zetten naar wonen.</p>
<p>CONFIGURATIE BESTEMMINGEN ONDERLING (9)</p> <p>Een bewoner maakt de opmerking dat ondernemen, groenzone en wonen veel meer verweven met elkaar zouden moeten zijn.</p> <p>Een bewoner vraagt zich af of het mogelijk is KMO en wonen met elkaar te verweven.</p>	<p>Het plan volgt het principe van verschillende bouwvelden die los van elkaar ontwikkeld kunnen worden. Zowel omwille van eigendomsstructuur als omwille van impact naar de omgeving.</p> <p>Een deel van het verweven van functies heeft te maken met er voor te zorgen dat de hinder tussen functies wordt beperkt. Daarom worden verschillende groenbuffers voorgesteld. Daarbovenop kunnen enkel bedrijven aangetrokken worden die te verweven zijn met de woonomgeving. Hier zijn meerdere succesvolle voorbeelden van te vinden in de regio.</p> <p>Op een aantal andere plekken worden overgangsvormen ingepland. Zo worden er 'woonwerk percelen' voorzien tussen het wonen aan de Lijnwaadstraat en de aangrenzende KMO-zone.</p>
<p>CENTRALE GROENRUIMTE</p>	
<p>OPPERVLAKTE GROENRUIMTE (1) (5) (7) (11) (16) (17) (18)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een aantal bewoners vragen zich af of er voldoende groen getekend werd in het huidige plan. Iemand oppert om niet meer te bebouwen dan de al ingenomen ruimte. Men verwijst naar de doelstelling uit Kortrijk 2025 om de open ruimte zichtbaar en toegankelijk te maken.</li> <li>• De oppervlakte van de groenzone is klein in vergelijking met de omvang van de site, wat mogelijk een gemiste kans is.</li> </ul>	<p>Binnen het gewestplan werd de hele zone aangeduid als zone voor milieubelastende industrie. Op vandaag is er bestemmingsmatig geen groenzone juridisch verankerd. Dit is in kader van de huidige ruimtelijke visie van de stad Kortrijk niet meer wenselijk.</p> <p>Maar milieubelastende industrie omzetten naar groen zal resulteren in het betalen van planschade aan de eigenaars. Alles omzetten zou te kostelijk worden. Bovendien stelt het principe vanuit de regiovisie 'paars blijft paars' dat bestaande site voor ondernemen opnieuw voor bedrijvigheid worden ingeschakeld. Er wordt een balans gezocht tussen voldoende groen open houden en toch een deel van de site ontwikkelen. In de nieuwste versie van het plan werden deze opmerkingen in rekening gebracht door de groenzone uit te breiden.</p>
<p>CONFIGURATIE GROEN (6) (8) (14) (17)</p> <p>Meerdere buurtbewoners kunnen zich niet vinden in de locatie van de groenzone. Deze wordt volgens hen 'verscholen' in het midden van de KMO-zone. Men geeft aan dat dit negatief is voor het onveiligheidsgevoel buiten de kantooruren, en ervoor zorgt dat de groenzone te weinig dienst doet als buurtgroen. Een bewoner stelt voor het groen meer noordelijk te leggen.</p>	<p>Deze opmerkingen van de buurt werden meegenomen in de opmaak van de nieuwe inrichtingsschets. De groenzone werd oorspronkelijk ingetekend op basis van de bestaande groenzone in combinatie met de eigendomsstructuur. Het plan werd aangepast, de groenzone richting de lepersestraat wordt breed gemaakt. Hierdoor wordt de zone meer betrokken op de buurt en kan meer van het huidige groen behouden blijven.</p>
<p>INVULLING GROEN (2) (5) (6) (8) (13) (18)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een aantal bewoners stelt zich vragen over de functionaliteit van de groenzone. Iemand vraagt zich af of de inrichting van de groenzone niet te veel focus legt op waterhuishouding.</li> <li>• Eén bewoner oppert voor het toevoegen van bijkomend programma zoals horeca, entertainment... om het park levendig te maken.</li> </ul>	<p>De groene ruimte is niet decoratief. Het is een gebied voor de buurt dat in een latere fase mogelijks kan ingericht worden samen met de buurt. De groene ruimte wordt ingericht als een extensief beheerd landschap en kan een aantal secundaire open ruimte programma's opnemen (zoals bv. waterbuffering). Bij het verfijnen van de aanleg van het plan kan aandacht meegegeven worden voor informele ontmoetingsplekken.</p> <p>Horeca is in beperkte mate mogelijk in woongebied. Concreet kan in de plint van enkele hoekgebouwen dergelijk programma aansluitend op het park overwogen worden. Andere zones zullen dan weer specifiek voor grondgebonden wonen voorbehouden worden. Daarnaast is een zone in het RUP aangeduid als perceel voor een functie met algemeen belang waar een programma kan komen dat helpt om de groenzone op te laden.</p>
<p>WATEROVERLAST (18)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inwoners van de Izegemsestraat geven aan dat de weide achter hun percelen regelmatig onder water komt te staan. Men vraagt hoe de waterproblematiek zal aangepakt worden en of nieuwe bebouwing de waterproblematiek zal verhogen?</li> </ul>	<p>De publieke groenzone wordt zo ingericht dat het een secundaire functie kan vervullen zoals de opvang van regenwater.</p> <p>Daarbovenop moet bij toekomstige ontwikkeling van het plangebied voldaan worden aan de hemelwaterverordening die de stad Kortrijk oplegt. Deze is strenger dan de gewestelijke hemelwaterverordening. 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. Daarbovenop werd beslist om de percelen achter de tuinen van deze woningen in de Izegemsestraat te herbestemmen naar groen waardoor er hier niet meer gebouwd kan worden. Er is zo meer ruimte voor water.</p>



IMPACT OP BESTAANDE WOONKWALITEIT	
<p><b>BOUWHOOGTE (2) (3) (4) (5) (7) (17)</b></p> <p>Er zijn vragen over de maximale hoogte van de toekomstige gebouwen in de nabijheid en in het directe gezichtsveld van de bestaande woningen.</p>	<p>De bouwhoogte voor eventuele woonontwikkeling wordt vastgelegd in het RUP. Buiten enkele accenten gaat het voornamelijk om een hoogte gelijk aan de bebouwing in de buurt. De bedrijfsgebouwen worden beperkt qua hoogte. Vanuit de goede ruimtelijke ordening wordt voldoende afstand gehouden tussen functies, onder andere om de visuele hinder naar de bestaande bebouwing toe te beperken. De hoge vrijstaande appartementsvolumes, oorspronkelijk voorzien in het plan; werden in het nieuwe plan geschrapt.</p>
<p><b>PERCEELSGRENS/BUFFERS (2) (3) (4) (5) (6) (7) (15) (17)</b></p> <p>Zal er tot op de perceelsgrens kunnen worden gebouwd?</p>	<p>In het RUP worden bufferzones opgenomen om afstand te creëren tussen bestaande bebouwing en nieuwe ontwikkeling. Daarnaast kunnen gebouwen niet op de perceelsgrens geplaatst worden. Vanuit de goede ruimtelijke ordening wordt voldoende afstand gehouden tussen functies.</p>
<p><b>WONINGEN NAAST UITRIT KMO (4)</b></p> <p>Een bewoner merkt op dat een belangrijk deel van de KMO-zone ontsluit op de lepersestraat net naast de woning met huisnummer 38. Men is bezorgd over mogelijke nadelige gevolgen voor deze woning. Men geeft aan dat er hier geen buffering is van de KMO-zone naar de woningen en er risico is op overlast door onder andere inkijk en lichtpollutie.</p>	<p>Er werd reeds een groenbuffer voorzien tussen de woningen aan de lepersestraat en de KMO-zone. Deze buffer werd duidelijker ingetekend in de nieuwe inrichtingsschets. Zoals gesuggereerd wordt de groenbuffer in het nieuwe plan gecombineerd met een trage verbinding. Ten slotte worden de groenzones ter hoogte van de ontsluiting op de lepersestraat ruimer genomen.</p> <p>Door deze ingrepen is de impact op het wonen van een nieuwe ontwikkeling onder het RUP kleiner dan de impact van een ontwikkeling onder de huidige ontwikkelingsmogelijkheden.</p>
<p><b>WONINGEN NAAST KMO PERCEEL (3) (7)</b></p> <p>Er bevinden zich enkele zonevreemde woningen binnen het plangebied. Een eigenaar stelt de vraag of de mogelijkheid bestaat dat er een groene zone wordt voorzien tussen zijn perceel en het bedrijventerrein. Daarnaast vraagt de eigenaar of hij inspraak kan krijgen in de afwerking als een bedrijf tot tegen zijn perceelsgrens komt.</p>	<p>In het plan worden groenbuffers voorzien tussen de zonevreemde woningen en de nieuwe bedrijven.</p> <p>Bedrijven zullen niet op de perceelsgrens kunnen bouwen. Vanuit de goede ruimtelijke ordening wordt voldoende afstand gehouden tussen functies.</p>
WOONONTWIKKELING	
<p><b>BIJKOMEND WONEN (5) (17)</b></p> <p>De vraag wordt gesteld of er in het noorden van Kortrijk nood is aan bijkomende woonwijken.</p>	<p>Het aantal wooneenheden wordt beperkt. De voorbije decennia werd in deze buurt in de stad heel wat nieuw woonaanbod gerealiseerd. De bevolking en het aantal gezinnen blijft toenemen maar in beperkte mate. Ten opzichte van het vorige plan werd het aantal wooneenheden naar beneden gehaald.</p> <p>Daarnaast zijn er enkele ruimtelijke principes waarom werd gekozen ook een beperkte woonontwikkeling toe te laten: afwerken van bestaande achterkanten, activeren van de groenzone, voorzien van voldoende sociale controle...</p>
<p><b>DUURZAAM WONEN (5) (13) (15)</b></p> <p>Enkele bewoners stellen zich vragen over de duurzaamheid van de ingetekende wooneenheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hebben de woningen geen te kleine oppervlakte?</li> <li>• Is het optimaal dat de auto tot aan de voordeur kan rijden? Wordt de auto niet beter uit de woonwijk geweerd?</li> <li>• Is er ruimte voor kinderen om te spelen?</li> <li>• Waarom zijn er aparte tuinen? Kan niet beter gekozen worden voor gedeelde tuinen?</li> <li>• Wordt ingezet op gezamenlijke energievoorziening?</li> </ul>	<p>Een kleinere woonoppervlakte biedt meer ruimte voor publieke en collectieve voorzieningen. Daarnaast is de samenstelling van de bevolking veranderd. In de provincie West-Vlaanderen voorspelt men dat het aantal eenoudergezinnen, alleenstaanden, bewust kinderloze koppels zal toenemen... Andere woonvormen zijn nodig om het aanbod op de markt te verruimen. Een kleinere woonoppervlakte kan hierin bijdragen. Het voorliggende plan legt de exacte woonoppervlakte niet vast, in een verkaveling of project kan verder op zoek gegaan worden naar een voldoende grote mix complementair aan het bestaande woonaanbod.</p> <p>De woningen moeten toegankelijk zijn voor leveringen, boodschappen en de hulpdiensten. De verharding aan de woningen is ruim gerekend om het parkeren op te kunnen vangen. De suggestie om het bewonersparkeren meer te clusteren wordt meegenomen als aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het RUP.</p> <p>Ruimte voor spelen zal verfijnd worden op niveau van een concreet project. Daarnaast is in de publieke groenzone voldoende ruimte om bij de uitwerking van de aanleg speelgelegenheid mee te nemen.</p> <p>Het RUP legt niet vast of het om private of collectieve tuinen gaat. Het karakter en statuut van de tuinen moet op projectniveau verder verfijnd worden.</p> <p>Het voorzien van gezamenlijke energie kan op projectniveau verder onderzocht worden.</p>
<p><b>VRIJSTAANDE APPARTEMENTEN (5)</b></p> <p>Meerdere bewoners stellen vragen over de twee vrijstaande woonblokken in het oorspronkelijk plan. De hoogte van 6 bouwlagen wordt in vraag gesteld en de impact hiervan op de privacy voor de nieuwe en bestaande woningen?</p>	<p>Bij het herzien van de inrichtingsschets werd beslist de hoogte van de vrijstaande appartementsgebouwen te verlagen om de impact op nieuwe en bestaande woningen in de directe omgeving.</p>



## MOBILITEIT

### VERKEERSLEEFBAARHEID OMLIGGENDE STRATEN (1) (5) (6) (17) (18)

Er zijn heel wat vragen met betrekking tot de verkeersleefbaarheid van de omliggende straten. Er wordt aangegeven dat de situatie in veel straten vandaag reeds voor problemen zorgt. Daarom zijn heel wat bewoners bezorgd over een bijkomende verkeerslast door nieuwe ontwikkelingen op de MEWAF-site.

- Men vraagt of er een mobiliteitsstudie zal worden uitgevoerd waarbij bestaande en verwachte verkeersproblematiek worden ingeschat en waaruit een circulatieplan voor de omliggende straten zou kunnen voorgesteld worden.
- Bewoners vragen een herinrichting van de omliggende straten. Er wordt onder andere gevraagd hierbij rekening te houden met ruimte voor bijkomend groen.
- Daarnaast vraagt men welke maatregelen qua mobiliteit opgenomen zullen worden in het RUP.
- Een bezwaarindienaar doet een suggestie om de ontsluiting van de KMO-zone te verbeteren. Men stelt voor het binnenkomend verkeer via de lepersestraat te voorzien en het uitgaande verkeer van de KMO-zone te laten wegvloeien via de Molenstraat in het westen en de Lijnwaadstraat in het oosten.

### IEPERSESTRAAT (1) (3) (5) (9) (14) (16) (17)

- Een groep bewoners haalt aan dat de situatie in de lepersestraat op vandaag al zorgwekkend is. Er is geen veiligheidsgevoel, geen zebrapad, het tweezijdig parkeren zorgt voor blikschade, de aansluiting met de Izegemsestraat is problematisch, er wordt te snel gereden en er wordt regelmatig op het voetpad gereden.
- Er wordt ook voorgesteld om een rond punt te voorzien ter hoogte met de aansluiting met de Kaarsengietersstraat.

### WATERMOLENSTRAAT (7)

- Een bewoner geeft aan dat ook in de Watermolenstraat te snel wordt gereden wat tot onveilige situaties maar ook geluidsoverlast zorgt.  
Te snel rijden => onveilige situaties en geluidsoverlast

### LIJNWAADSTRAAT (3)

- Er wordt opgemerkt dat ook in de Lijnwaadstraat heel wat bestuurders sneller rijden dan de toegestane 30 km/uur.

### KRUISPUNT IEPERSESTRAAT EN BRUGSESTEENWEG (9) (13)

- Het kruispunt van de lepersestraat met de Brugsesteenweg wordt meermaals aangehaald als een gevaarlijk kruispunt. Men vraagt of er verkeerslichten zullen worden voorzien op dit kruispunt.

### FIETSVEILIGHEID (1) (6) (8)

- Meerdere bewoners merken op dat er nood is aan verbeterde fietsveiligheid voor de omliggende straten.
- Er wordt vastgesteld dat het voorziene fietspad door het plangebied (noord-zuid) stopt aan de lepersestraat. Verderop is geen fietspad meer voorzien. Er wordt dan ook gewezen op de gevaarlijke situatie in de lepersestraat. Hier is geen fietspad aanwezig en het parkeren langs twee kanten is gevaarlijk voor fietsers.
- Ter bevordering van de verkeersveiligheid in de lepersestraat stelt een omwonende voor om de oost-westgerichte fietsdoorsteek te verplaatsen naar het noorden zodat fietsers niet door de lepersestraat moeten.
- Is er bijkomend onderzoek naar fietsknelpunten op ruimere schaal?

Het RUP neemt enkel maatregelen op voor het eigen plangebied. Hierbij is echter de intentie om de omliggende wijken niet te belasten met het zware verkeer van de bedrijvigheid. Het RUP is echter geen circulatieplan, waardoor circulatiemaatregelen er moeilijker in verankerd kunnen worden. Andere instrumenten zijn in dit geval meer gepast.

Wel wordt binnen de effectenbeoordeling van het RUP een onderzoek gedaan naar de bijkomende mobiliteitslast. Inzichten en aandachtspunten worden meegegeven aan de stad en toekomstige ontwikkelingen. Eerste bevindingen wijzen er echter op dat er geen grote voordelen vallen te verwachten van het invoeren van eenrichtingsstraten in de omliggende straten. Andere verkeersstromen zouden er onder andere te veel door omgeleid worden. Moest blijken in een later stadium dat er toch problemen te verwachten zijn kan nog steeds een mobiliteitsstudie opgevraagd worden.

### PLANAAANPASSINGEN

In het plan wordt gewerkt volgens het principe van verschillende bouwvelden die apart van elkaar ontwikkeld kunnen worden. Hierbij wordt ook rekening gehouden dat de bouwvelden zoveel mogelijk ontsluiten op verschillende straten zodat de bijkomende verkeerslast voldoende gespreid wordt. In kader hiervan werd in het nieuwe plan één van de ontsluitingen op de lepersestraat geschrapt om deze straat minder te belasten.

### NIEUWE ONTWIKKELING

Voor de aansluitingen van de KMO op de omliggende straten wordt overwogen om toekomstige ontwikkelingen op te leggen een verkeersplatform te voorzien op verkeerspunten met in- of uitritten. Deze platformen verbeteren de afwikkeling van verkeer van de KMO-zone, maar fungeert ook als vertrager van het verkeer in de omliggende straten. Het RUP is echter minder ideaal als instrument om dit te verankeren.

### DE STAD

Bij een heraanleg van de lepersestraat in de toekomst zullen inzichten meegenomen worden uit het mobiliteitsonderzoek in kader van de opmaak van het RUP. Men voorziet in afwachting van een heraanleg kleinere aanpassingen die mogelijks al grote effecten opleveren in functie van de veiligheid en verkeersleefbaarheid.

Op korte termijn stelt de stad bijvoorbeeld voor één rij van het langsparkeren te schrappen. Dit door het voorzien van een tijdelijke buurtparking op de MEWAF-site die later door een permanente buurtparking op de MEWAF-site wordt vervangen.



<p>PARKEERDRUK PROJECT (6)</p> <p>Een aantal aanwezigen stellen zich de vraag hoe omgegaan wordt met de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Zal er op de site voldoende parkeerruimte worden voorzien voor het parkeren van de werknemers van de KMO-zone?</p>	<p>De parkeervraag van zowel woonontwikkeling als KMO-zones moet op de site zelf opgelost worden. Dit wordt zo opgenomen in het RUP.</p>
<p>PARKEERDRUK OMGEVING (3) (6) (13) (18)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewoners vragen bij de mobiliteitsberekeningen ook rekening te houden met het verkeer dat de mogelijke komst van de moskee in de oude gebouwen van de Bio Planet met zich zal meebrengen.</li> <li>• Een groep bewoners uit de Izegemsestraat vragen of er een garagestraat/uitweg achteraan hun tuinen kan worden gerealiseerd.</li> <li>• Een bewoner stelt voor parking van de KMO-zone buiten de werkuren open te stellen voor bewoners.</li> </ul>	<p>In het plangebied worden parkeerplaatsen voorzien die ook ten dienste van de buurt zullen staan om de parkeerdruk op de omliggende straten te verlagen.</p> <p>Een garageweg dient op eigen terrein gerealiseerd te worden. In het plan wordt echter de mogelijkheid opgenomen om de garageweg te ontsluiten langs de nieuwe KMO-zone achter de woningen. Deze optionele garageweg wordt verankerd in het RUP.</p> <p>De suggestie om parkeren buiten de werkuren open te stellen voor buurtbewoners wordt overwogen om op te nemen in de voorschriften van het RUP.</p>



## **6. Wijze waarop wordt omgegaan met de resultaten van de eerste raadpleging**

### 6.1. Reacties eerste raadpleging

In onderstaande tabel worden de resultaten van het participatiemoment en de ontvangen reacties van alle betrokkenen tijdens de adviesperiode kort samengevat per thema en wordt omschreven hoe hiermee zal worden omgegaan:

### Adviezen van overheidsinstanties tijdens adviesperiode van eerste raadpleging

In onderstaande tabel worden de schriftelijke adviezen van de overheidsinstanties tijdens de adviesperiode kort samengevat en wordt omschreven hoe hiermee zal worden omgegaan:

///



INHOUDELIJKE OMSCHRIJVING REACTIES OVERHEIDSINSTANTIES	HOE OMGAAN MET DEZE REACTIE?
<b>RUP PROCEDURE</b>	
<p><b>AFBAKENING</b></p> <p>GECORO: De Gecoro maakt een opmerking over de afbakening van het RUP: Als de mogelijke cruciale oplossing ligt buiten het plangebied, moet het plangebied worden uitgebreid. Hierbij wordt verwezen naar de hoek van de lepersestraat en de Brugsesteenweg.</p>	<p>Het RUP heeft als focus het aanpassen van de bestemmingen van het binnengebied van het bouwblok en voorschriften opleggen om de kwaliteit te garanderen van toekomstige ontwikkelingen.</p> <p>Mobiliteit verbeteren in de omliggende straten wordt opgenomen in verschillende parallelle trajecten. Zo wilt AWV versneld inzetten op het verbeteren van het kruispunt lepersestraat en Brugsesteenweg.</p>
<p><b>MER-PROCEDURE:</b></p> <p>GECORO: De Gecoro merkt op dat de milieueffectenrapportage onvoldoende is uitgewerkt. Enkele effecten worden geminimaliseerd (bvb. waterhuishouding, verkeersgeneratie). Andere worden vrijblijvend geformuleerd (bvb. licht). Het is niet steeds duidelijk wat de toekomstige impact is en wat mogelijke flankerende maatregelen zijn. De Gecoro vraagt om dit verder uit te werken.</p>	<p>De effectenbeoordeling werd aangevuld door input uit een mobiliteitsstudie rekening houdend met de planfase van het RUP. De effectenbeoordeling wordt verder aangevuld naar mate de planintenties verfijnd en verduidelijkt worden. Het is vaak niet mogelijk reeds in een startnota alle effecten volledig uit te werken. De effectenbeoordeling zal in de volgende fases meer in detail kunnen treden.</p>
<p><b>DATA</b></p> <p>GECORO: De Gecoro wenst goed te kunnen adviseren in het ruimtelijk beleid. Daarvoor heeft de Gecoro duidelijke data nodig: de prognoses en de realiteit naast elkaar, over de jaren heen. Deze data zijn cruciaal voor het adviseren van o.a. RUP Mewaf.</p>	<p>Deze opmerking is niet relevant voor de verdere opmaak van het RUP. Dit dient verder met de stad Kortrijk te worden afgestemd.</p>
<b>A GOOD CITY NEEDS INDUSTRY</b>	
<p><b>KMO-ZONE</b></p> <p>DEP. OMGEVING: Onder 4.7 in de bundel wordt verwezen naar de ruimtemonitor wonen en de ruimtemonitor ondernemen in Zuid-West-Vlaanderen. Belangrijk is dat het plan wordt afgetoetst aan deze principes en dat dit een neerslag vindt binnen de bundel.</p>	<p>Het plan werd reeds afgetoetst aan de principes van de ruimtemonitor wonen en de ruimtemonitor ondernemen. De neerslag van deze aftoetsing wordt meer uitgebreid aan de startnota toegevoegd.</p> <p>De ruimtemonitor wonen en de ruimtemonitor ondernemen werden samen met andere documenten geïntegreerd in de regiovisie Contrei. De planopties worden aangevuld met een meer uitgebreide verwijzing naar de geïntegreerde principes.</p>
<p><b>KANTOREN</b></p> <p>DEP. OMGEVING: Het plan voorziet autonome kantoren op een typische autolocatie. Het is hierbij ook onduidelijk wat de concrete oppervlakte wordt. De locatie lijkt niet erg geschikt voor deze functie.</p>	<p>In het plan werd een locatie voorzien voor een bedrijfsverzamelgebouw. Hier worden kantoren en administratieve functies van een aantal bedrijven geclusterd. Deze locatie werd gekozen omwille van de goede connectie met de Brugsesteenweg, de koppeling met de publieke groenzone en de goede bereikbaarheid voor traag verkeer. Er worden geen autonome kantoren voorzien in het plan.</p> <p>Deze keuzes werden onder andere gebaseerd op de voorwaarden van de kantorenstudie van stad Kortrijk.</p>
<b>BESTEMMING EN MAXIMUM PROGRAMMA</b>	
<p>DEP. OMGEVING: Het woonproject wordt voor een stuk gemotiveerd in de zin dat deze een overgang maakt tussen wonen en bedrijvigheid. Men kan zich de vraag stellen of dit inderdaad alleen met een woonproject kan en dit niet beter evengoed met KMO gebeurt, in lijn met het principe paars blijft paars.</p>	<p>De ontsluiting van het westelijk deel kan enkel via de noordzijde (lepersestraat) of zuidzijde (Watermolenstraat). De vrij lange insteken die nodig zijn staan niet in verhouding met een te ontwikkelen bedrijvigheid maar vragen een programma met een hogere opbrengst.</p> <p>Volgens het principe van paars blijft paars uit de regiovisie wordt bij reconversie van bedrijvigheid gezocht naar een correcte ruimtelijke inpassing en een goede ontsluiting. Hierdoor kan reconversie resulteren in een gemengde ontwikkeling.</p>



CENTRALE GROENRUIMTE	
<p>FUNCTIONALITEIT GROEN</p> <p>GECORO: De Gecoro oppert dat de centrale groenzone geen duidelijke functionaliteit heeft binnen het gehele ontwerp.</p>	<p>De groene ruimte is niet decoratief. Het is een gebied voor de buurt die in een latere fase kan ingericht worden samen met de buurt. De zone wordt ingericht als een extensief beheerd landschap en kan een aantal secundaire open ruimte programma's opnemen (zoals bv. waterbuffering).</p> <p>Horeca is in beperkte mate mogelijk in woongebied (zo opnemen in het RUP). Maar mag de overhand niet nemen. In de plint van enkele hoekgebouwen is dergelijk programma mogelijk. Andere zones zullen specifiek voor grondgebonden wonen bepaald worden. Daarnaast is een perceel aangeduid als perceel voor algemeen belang waar een programma kan komen die helpt de groenzone op te laden.</p>
<p>CONFIGURATIE</p> <p>GECORO: De Gecoro vraagt om varianten te maken op dit plan, vanuit een andere benadering: vertrekkende vanuit landschap, groene assen, bestaande elementen, kan een andere inrichting ontworpen worden en kunnen op verschillende vlakken potenties gecreëerd worden. Bvb. meerwaarde voor buurt, ecologie...</p>	<p>Het voorgelegde plan vertrok grotendeels van bestaande bedrijvigheid en bestaande eigendomsstructuren</p> <p>Er werd een alternatief plan opgemaakt waarbij de configuratie van de centrale groenzone gewijzigd werd.</p>
IMPACT BESTAAND WONEN	
<p>BUFFER</p> <p>DEP. OMGEVING: Visuele buffering naar de bestaande oostelijk gelegen woningen ontbreekt. Idem voor de zuidelijk gelegen bestaande woningen en langs de verschillende toeritten.</p>	<p>In het plan werden telkens groenbuffers opgenomen tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe KMO-ontwikkeling. Waar nieuwe KMO-ontwikkeling grenst aan bestaande bedrijvigheid.</p> <p>Ter hoogte van toeritten van de KMO-zone houdt de wegenis afstand ten opzichte van bestaande woningen. Bovendien wordt er ter hoogte van een toerit groenzone ingepland.</p>
<p>BOUWLAGEN</p> <p>DEP. OMGEVING: De aanpalende woningen in de Izegemstraat krijgen het uitzicht op blokken met 4 bouwlagen. Blijkens de maquette op p. 49 betreft dit nu bestaande woningen van 2 bouwlagen onder een zadeldak. Men kan dit moeilijk beschouwen als een overgang of een afwerking.</p>	<p>In een vroeger stadium werden in het plan enkele volumes voorgesteld met een hoogte van 4 bouwlagen. Bij de verfijning van het plan werden deze volumes aangepast qua hoogte en configuratie om beter voor een afwerking te zorgen naar het bestaande wonen.</p>
WOONONTWIKKELING	
<p>ONDERBOUWING</p> <p>DEP. OMGEVING: Voor het voorzien van 100 woningen binnen het plangebied, wordt enkel in algemene zin verwezen naar de opties voor de deelruimtes binnen het GRS. De keuze wordt niet onderbouwd vanuit woonbehoefte of vanuit de taakstelling wonen, noch vanuit het reconversiekader van het PRS.</p>	<p>Het aantal woningen van het voorgelegde plan werd verlaagd in het nieuwe plan.</p> <p>In het provinciaal structuurplan is onder andere het volgende opgenomen. Bij een reconversie dient in de eerste plaats te worden onderzocht of de benutte gronden niet opnieuw kunnen worden ingezet voor de huidige bestemming. De bestemming van milieubelastende industrie is niet meer wenselijk. Daarom wordt ingezet op andere ruimtevragen namelijk een grote publieke groenzone en beperkte woonontwikkeling. Daarnaast dienen de potenties van het gebied maximaal benut te worden voor het realiseren van een verwevenheid aan functies. Van belang hierbij is om rekening te houden met het bereikbaarheidsprofiel van het gebied, de reeds aanwezige functies in de omgeving en de schaal van de stad, de kern of de overige woonconcentratie.</p> <p>Volgens de woonbehoeftestudie van de provincie West-Vlaanderen moet er aanbod worden gecreëerd voor huishoudenstypes die wél zullen groeien, om het woonpatrimonium op een duurzame te manier laten groeien. Het gaat hierbij bijvoorbeeld over singles en koppels zonder kinderen die geen kinderen meer verwachten. Dit wordt als aandachtspunt meegenomen.</p>
<p>WOONKWALITEIT</p> <p>GECORO: De woonkwaliteit in het binnengebied wordt verminderd door een toegang langs een achterzijde van de industriegebouwen.</p> <p>PROVINCIE: Bij het stedelijk wonen extra aandacht naar de inrichting van het openbaar domein.</p>	<p>In het nieuwe plan is er meer ruimte tussen de achterkanten van de industrie en de nieuwe ontwikkeling.</p> <p>Deze opmerking wordt meegenomen voor het uitwerken van de voorschriften en ter verfijning op niveau van een project of verkaveling.</p>



<p><b>TYPLOGIE</b></p> <p>PROVINCIE: De provincie merkt op dat in de verschillende voorgestelde ontwerp oefeningen opnieuw woningen worden voorzien waarvan de achterzijden palen aan bedrijven. Het lijkt meer aangewezen om hier met andere typologieën te werken (naar analogie met andere Leiedal-projecten) waarbij bedrijfswoningen voorzien worden voor de achterliggende bedrijven.</p>	<p>Er werd notie gemaakt van deze opmerking en deze werd meegenomen in de uitwerking van het nieuwe plan. In de nieuwe versie van het plan werden er bedrijfswoningen geplaatst tussen de KMO-zone en de woonontwikkeling aan de Lijnwaadstraat.</p>
<p><b>AANTAL WONINGEN</b></p> <p>PROVINCIE: De provincie merkt op dat er een 100-tal wooneenheden worden voorzien, hetgeen niet weinig is. Dit lijkt contradictorisch met de vaststelling van het overaanbod aan woonmogelijkheden. Het is niet duidelijk of dit bijvoorbeeld aangewend wordt om elders in Heule de dichtheid te verlagen (zie GRS).</p>	<p>Het aantal woongelegenheden werd verlaagd in de oorspronkelijke schets ten opzichte van de nieuwe inrichtingsschets.</p>
<b>MOBILITEIT</b>	
<p><b>BUSLIJNEN</b></p> <p>AWV + MOW: Pg. TN-15: door de invoering van basisbereikbaarheid voor het openbaar vervoer, zullen niet langer al deze opgesomde buslijnen nog passeren langs de Mewaf-site. Aangezien het nieuwe kernnet en aanvullend net nog in opmaak is, is het nog niet mogelijk om de definitieve lijnen die langs de site zullen passeren mee te geven. In het eerste voorstel van kernnet en aanvullend net was het wel zo dat er een buslijn in aanvullend net voorzien was langs de Izegemsestraat.</p>	<p>De effectenbeoordeling wordt aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen en referentiegegevens inzake openbaar vervoer.</p> <p>Eens het kernnet en aanvullend net afgewerkt is zullen de definitieve lijnen opgenomen worden.</p>
<p><b>PARKEREN</b></p> <p>AWV + MOW Pg. TN-48: er worden op de inrichtingsschets al parkeerplaatsen ingetekend per deelzone. Zou het niet beter zijn, naar zuinig ruimtegebruik toe, één parkeerfaciliteit te voorzien in dit binnengebied die voor de zwakke weggebruiker toegankelijk is via alle windrichtingen, maar voor het gemotoriseerd verkeer via een beperkt aantal ontsluitingswegen. Daarnaast dient er op dergelijke site, waar de visie verweving met de stad primeert, sterk ingezet worden op een downgrading van personenvervoer en een mental shift naar duurzame mobiliteit.</p>	<p>In het plan zijn parkeerzones opgenomen met verschillende doeleinden: parkeren voor bewoners van de nieuwe ontwikkeling, buurtparking, parkeerplaatsen voor het bedrijfsverzamelgebouw... Vanuit deze logica is het minder interessant om al het parkeren op één locatie te clusteren. Bovendien werden meerdere parkings ingetekend met aparte ontsluitingswegen om de verkeersbelasting van het parkeren te spreiden over de omliggende straten.</p> <p>De centrale groenzone is enkel toegankelijk voor trage weggebruikers. Bij het uitwerken van de voorschriften zal als aandachtspunt meegenomen worden in te zetten op het stimuleren van duurzame mobiliteit (fietsen dicht bij de voordeur, voldoende kwalitatieve fietsenparking...).</p>
<p><b>MODAL SHIFT</b></p> <p>AWV + MOW Pg. EB-73: een modal shift voor wonen van 40% voor personenvervoer is zeer vooruitstrevend. Is dit realistisch? Afhankelijk van de typologie van de bijkomende woningen lijkt dit toch moeilijk haalbaar.</p>	<p>Voor de berekening van de verkeers attractie worden de richtcijfers voor bewoners voor regionaal stedelijk gebied centrumgemeenten van het Richtlijnenboek Mobiliteitsstudies, mobiliteitstoets en MOBER (versie 2018) aangewend. Hierin wordt deze modal-split vooropgesteld. Een verdere aanpassing is niet nodig.</p>
<p><b>BEREKENING PAE</b></p> <p>AWV + MOW Pg. EB-75: de verschillende bijkomende pae/dag komen niet overeen met de bijkomende pae/dag die berekend werden op pagina 73. In totaal komen er in het drukste spitsuur nog eens 343 pae bij. Zoals foutief gesteld in de nota is dit niet gespreid overheen de tijd, maar in het drukste spitsuur. Uit de nota is het niet duidelijk of de kruispunten met de N50 (Brugsesteenweg) dergelijke bijkomende verkeersintensiteit kunnen verwerken.</p> <p>AWV + MOW vraagt dat de impact van de bijkomende verkeersintensiteiten verder onderzocht wordt. De N50 is de invalsweg naar de stad en omgekeerd naar het hogere wegennet. De congestie die er kan ontstaan op de kruispunten met de ontsluiting naar de site dient beperkt te worden.</p>	<p>De mobiliteitscijfers werden gecorrigeerd. Ook de verwijzing naar verspreiding in de tijd werd verwijderd. In het verder verloop van het RUP zullen de mobiliteitseffecten verder onderzocht worden, inclusief de effecten die er ontstaan ter hoogte van de kruispunten met de N50.</p>
<p><b>FIETSEN</b></p> <p>AWV + MOW Pg. EB-75: de voorgestelde west-oost en noord-zuid relaties voor fietsers zijn zeker aan te moedigen, maar er dient wel goed nagedacht over de aansluitingsplaatsen van deze fietsassen aan de randen van de site. De fietsers dienen deze wegen over te steken.</p> <p>AWV + MOW Pg. EB-75: er wordt aandacht besteed aan het parkeren van wagens, maar er mag ook al rekening gehouden worden met fietsenstallingen. Gezien de inzet op een modal shift is deze stallingsruimte ook belangrijk.</p>	<p>Voor de aansluitingen van de KMO op de omliggende straten wordt overwogen om toekomstige ontwikkelingen op te leggen een verkeersplatform te voorzien op verkeerspunten met in- of uitritten. Deze platformen verbeteren de afwikkeling van verkeer van de KMO zone, maar fungeert ook als vertrager van het verkeer in de omliggende straten. Het RUP is echter minder ideaal als instrument om dit te verankeren.</p> <p>De stad Kortrijk heeft een algemene stedenbouwkundige verordening waarin het aantal fietstentstallingen in werd opgenomen. Daarnaast zal aandacht voor publieke fietsenstalplaatsen meegenomen worden in de voorschriften. Dit kan onder de vorm van fietsboxen, maar dit zal op projectniveau verfijnd worden.</p>

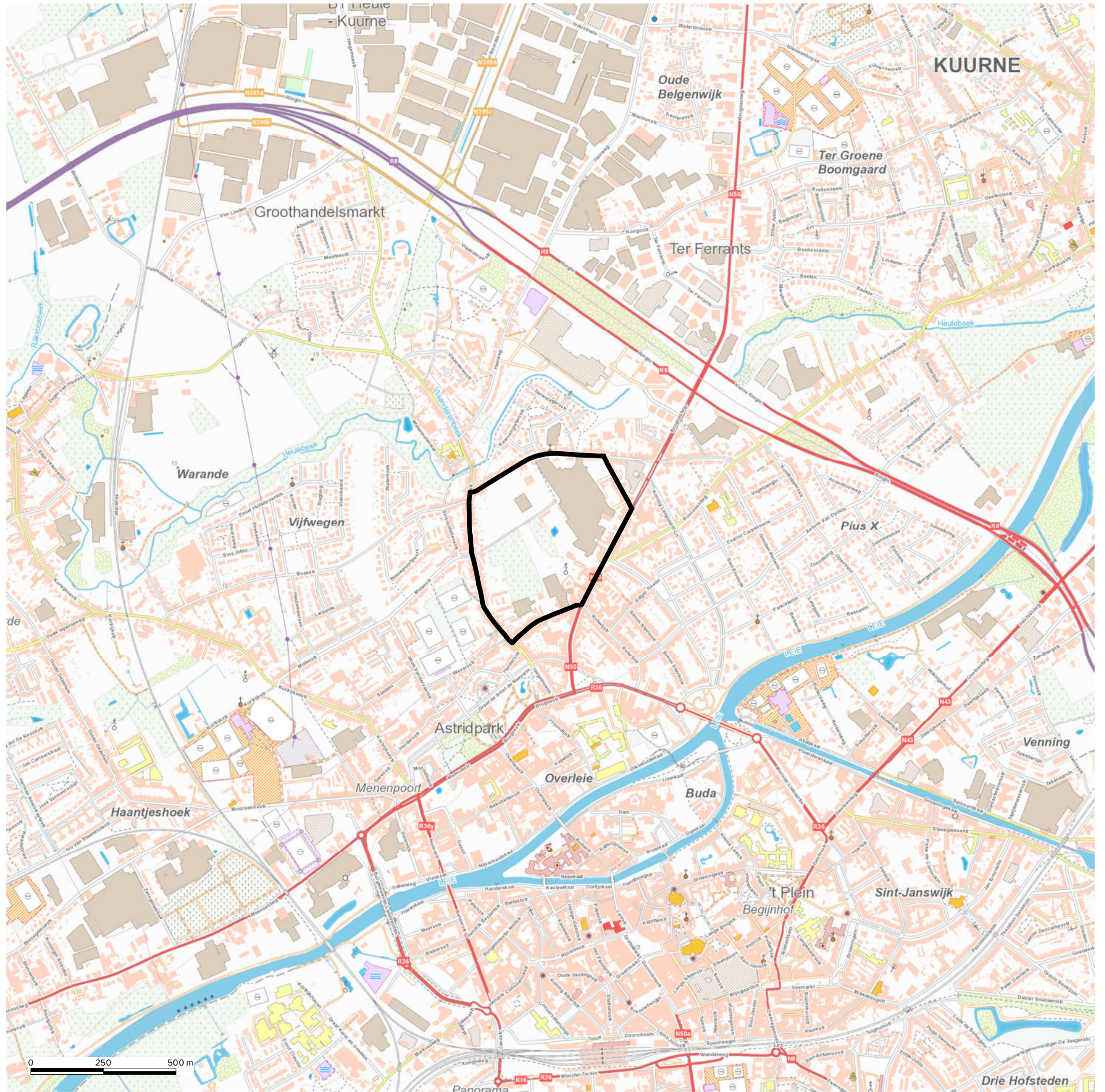




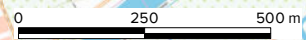


Effectenbeoordeling





Topografische kaart  
Bron: NGI/CartoWeb.be, februari 2022





## 7. Effectenbeoordeling

### 7.1. Methodiek van effectenbeoordeling

In het kader van de procedure voor de opmaak van RUP's 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 deze van toepassing zijn:

- Plan-MER-screening
- Watertoets
- Veiligheidsrapportage (VR)-toets
- Trage wegtoets
- Natuurtoets
- Herbevestigd agrarisch gebied

In deze fase van de scopingnota wordt geoordeeld:

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

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

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

### 7.2. Wijze van (milieu)effectenbeoordeling

#### 7.2.1. 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.).

#### 7.2.2. HET RUP VALT ONDER HET TOEPASSINGSGEBIED

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

#### 7.2.3. 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 rubriek(en) 10a 'industrieterreinontwikkeling' en 10b 'stadsontwikkelingsproject' en 10<sup>e</sup> 'aanleg van wegen' van bijlage III. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied (ca. 23,5 ha) op lokaal niveau. 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.



## 7.3. Beschrijving en verduidelijking van het plan

### 7.3.1. VOOR WELKE ACTIVITEITEN EN/OF PROJECTEN KAN HET PLAN HET KADER VORMEN

Het RUP vormt de juridische basis en het ruimtelijk kader voor herontwikkeling, de herbestemming, kwalitatieve herontwikkeling en opwaardering van het plangebied: Specifieke ingrepen omvatten onder andere:

- Infrastructuurwerken
- Verdichting- en inbreiding woonprojecten
- Groenaanleg
- Loodsen voor bedrijvigheid bouwen (KMO)

### 7.3.2. INTERFERENTIE MET ANDERE PLANNEN, PROJECTEN OF ACTIVITEITEN BINNEN OF BUITEN DE PERIMETER VAN HET PLAN, VOOR ZOVER IN DIT STADIUM AL GEKEND

Het RUP geeft uitvoering aan het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk goedgekeurd door de Deputatie op 26 april 2007. Er is momenteel geen BPA of RUP van toepassing op het plangebied. Het RUP zal de bestemmingen aangeduid door het Gewestplan Kortrijk (K.B 04/11/1977) en latere wijzigingen vervangen.

### 7.3.3. BEOORDELING OF HET PLAN GRENS- OF GEWESTGRENSOVERSCHRIJDENDE AANZIENLIJKE MILIEUEFFECTEN KAN HEBBEN

Het plangebied is gelegen op ca. 9,2 km van de grens met Frankrijk en ca. 14,3 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.

### 7.3.4. FASE VAN OPMAAK VAN HET PLAN OF PROGRAMMA

		Datum goedkeuring
startnota		
scopingnota		
voorontwerp		
ontwerp		

### 7.3.5. PLAN- EN PROCESVOLUTIE: 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 effectenbeoordeling, vanuit de adviezen in het kader van de plenaire vergadering, vanuit het openbaar onderzoek, de behandeling van de adviezen op de GECORO..

### 7.3.6. BIJDRAGE VAN HET PLAN TOT OPLOSSINGEN VAN BESTAANDE MILIEUPROBLEMEN

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

### 7.3.7. REEDS GERAADPLEEGDE STUDIES, BRONNEN, MILIEUGEGEVENS...

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

### 7.3.8. OVERZICHT VAN MOGELIJKE MILIEUMAATREGELEN DIE VANAF HET BEGINSTADIUM WORDEN INGEALCULEERD

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

### 7.3.9. LEEMTEN IN DE KENNIS VOLGENS HET STADIUM VAN HET PLAN OF PROGRAMMAPROCES

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



## 8. Inschatting van mogelijke aanzienlijke milieueffecten (screening)

### 8.1. Beschrijving en inschatting van de mogelijke milieueffecten

#### 8.1.1. ALGEMENE METHODIEK

De screening van de milieueffecten verloopt in drie stappen:

1. Voor een eerste inschatting van de milieueffecten worden in een “ingrepeffectedschema” 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 grondstoffsvoorraden, 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.

#### 8.1.2. INGREEPEFFECTSCHEMA

Voor de screening van de milieueffecten worden in een “ingrepeffectedschema” 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 worden dan verder in 2.3 uitgewerkt.

Beschrijving ingreep in tijd en ruimte			Eerste afweging ten opzichte van de effectdisciplines											
Ingreep	Omvang	Duur	Gezondheid van de mens	Ruimtelijke ordening	Biodiversiteit, flora en fauna	Energie en grondstoffen-voorraad	Bodem	Water	Atmosfeer en klimatologische factoren	Geluid	Licht	Stoffelijke goederen en cultureel erfgoed	Landschap	Mobiliteit
Infrastructuurwerken	Ca. 0,5 ha	p	N*	N*	N	N	N*	N*	N	N	N	N	N*	N
Verdichting- en inbreiding woonprojecten	Ca. 2,3 ha	P	N*	+	N	N	N*	N*	N	N*	N*	N*	N	N*
Groenaanleg	Ca. 4,5 ha	P	+	+	+	/	N	N	N	/	/	/	N*	N*
Loodsen voor bedrijvigheid (KMO)	Ca. 15,3 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



## 8.2. Planalternatieven

### 8.2.1. LOCATIE-ALTERNATIEVEN

Het RUP Mewaf is gericht op het herontwikkelen van de site van de firma Van Marcke, nadat het grootste gedeelte van hun activiteiten verplaatst werden. Eveneens de herbestemming en ontwikkeling van de resterende omgevingsruimte, die momenteel aangeduid is als industriegebied voor milieubelastende industrie klasse II, maar die nooit deze functie heeft vervuld en momenteel grotendeels onbebouwd is.

Het huidige plangebied omvat potenties en knelpunten. Zo is er nood aan een doordachte en evenwichtige ontwikkeling om een gepaste nabestemming te geven aan de inactieve bedrijfsgebouwen. Verder is het aangewezen om de resterende open ruimte in het binnengebied een gepaste en nieuwe invulling te geven. De huidige stedenbouwkundige voorschriften zijn zowel verouderd als beperkend.

Het plangebied omvat grote potenties op vlak van woongelegenheden (inbreiding en verdichting), bedrijvigheid (KMO) en mobiliteit (doorsteken en verkeersveiligheid). Er is nood aan vernieuwing en kwalitatieve heropwaardering in het gebied. Het is essentieel om oudere gebieden te herwaarderen. Door het RUP zullen de belangrijke ruimtelijke randvoorwaarden en bouwstenen verankerd worden. Hierdoor kan een kwalitatieve ontwikkeling worden gerealiseerd.

Het RUP is in overeenstemming met het RSV (definitief vastgesteld op 23 september 1997 en gedeeltelijk herzien in 2003 en 2010), specifiek met betrekking tot het realiseren van minimale woningdichtheden en dichtheidsbeheer alsook inzake kwalitatieve collectieve en openbare ruimte.

Het RUP is eveneens in overeenstemming met het PRS-WL (initieel goedgekeurd op 6 maart 2002, in herziening gesteld op 22 april 2010 door de Deputatie en op 11 februari 2014 werd de gedeeltelijke herziening goedgekeurd) vanwege de nadruk op de ontwikkeling en inrichting van het openbaar domein, de aandacht voor groen en de vermelding dat het traject langs de Brugsesteenweg geselecteerd wordt als een kleinhandelsgroep buiten de kernwinkelgebieden. Dit is in overeenstemming met de bestemming en ontwikkeling van de KMO-zone.

Het RUP is in overeenstemming met het GRS Kortrijk (goedgekeurd op 26 april 2007 door de Deputatie), specifiek omtrent de inplanting van groenelementen op buurniveau, opwaarderen van het stedelijk wonen en de gepaste aanduiding van ruimte voor bedrijvigheid (KMO-zone).

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

### 8.2.2. NULALTERNATIEF

In het nulalternatief blijven de huidige voorschriften van het gewestplan van toepassing.

Hierin wordt het plangebied aangeduid als 'woongebied' en 'milieubelastende industrie klasse II'. Het stadsbestuur wenst hier een optimalisatie van de beschikbare ruimte door te voeren en een harmonische balans tussen wonen, werken en groenbeleving te creëren. Bijkomend kunnen er een aantal positieve zaken verwezenlijkt worden zoals fietscorridors.

Zonder een bestemmingswijziging via het RUP, kan de visie van het stadsbestuur niet gerealiseerd worden. In het nulalternatief blijven de huidige knelpunten: woonkwaliteit, verkeersveiligheid, mobiliteit... bestaan en kunnen deze niet multidisciplinair aangepakt worden.

Het nulalternatief wordt dan ook niet verder weerhouden in het RUP of deze effectenbeoordeling.

### 8.2.3. UITVOERINGSALTERNATIEVEN

Het plangebied is momenteel aangeduid als 'woongebied' en 'milieubelastende industrie klasse II' volgens het gewestplan.

Het RSV selecteert het gebied als regionaalstedelijk gebied. Concreet dienen dergelijke ruimten een belangrijke rol te vervullen met betrekking tot de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Deze gebieden omvatten 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.

Een andere invulling, bv. als hoofdzakelijk woongebied, groengebied of bedrijvenzone zou dan ook niet in overeenstemming zijn met de beleidsopties uit de formele structuurplannen die de krijtlijnen vastlegt van het ruimtelijk beleid. Een gebalanceerde verweving van de diverse bestemmingen zal de meest optimale invulling van de ruimte inhouden.

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



## 8.3. Beschrijving en inschatting van de mogelijke milieueffecten

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

#### Referentiesituatie

Het plangebied is gelegen ten noorden van de stadskern van Kortrijk. Het plangebied ligt ten zuiden van de R8 en de Ring Shopping Centrum en is gelegen tussen de Izegemsestraat en de Brugsesteenweg en de N50.

Het plangebied wordt gekenmerkt door een mix van wonen en werken. Het wonen situeert zich hoofdzakelijk aan de randen van het plangebied, langsheen de verschillende verkeersaders. Voor het werken kan er binnen dit plangebied een onderscheid gemaakt worden tussen groothandel, fabricage en industrie en andere functies zoals diensten, horeca, vrije beroepen... Dit onderscheid is gebaseerd op de ligging. De groothandel, fabricage en industriële activiteiten bevinden zich aan de binnenkant van het gebied. De andere functies bevinden zich aan de rand van het plangebied.

Uit een analyse blijken er diverse economische entiteiten gevestigd te zijn binnen het plangebied. Dit is in lijn met de gewestbestemming van het plangebied als (grotendeels) industriegebied voor milieubelastende industrie klasse 2.

De groep **Van Marcke** domineert de industriezone. De groep is zowel actief in België als in het buitenland. Als gespecialiseerde groothandel verdeelt Van Marcke keuken-, sanitair- en installatiemateriaal. De groep Van Marcke heeft op dit moment 3 sites in Kortrijk: site Weggevoerden, site Bissegem en site Lijnwaad (op de site Mewaf). In 1948 werd de productie van metalen kantoormeubilair opgestart in de fabriek in de Lijnwaadstraat. In juli 2012 sloot Mewaf de poorten van zijn fabriek. Momenteel worden de gebouwen gebruikt door Van Marcke. De site van Van Marcke is ongeveer 9,9 ha groot en situeert zich in het noordoosten van het plangebied.

**Plakwerk:** is een bedrijf dat ontwerpt en belettering voorziet. Is gelegen in het zuiden van het plangebied. De toerit is voorzien langs de Watermolenstraat.

**Belting:** is een transportbandenservice, ook gelegen in het zuiden van het plangebied. De toerit is voorzien naast de toerit voor het bedrijf "Plakwerk", langs de Watermolenstraat.

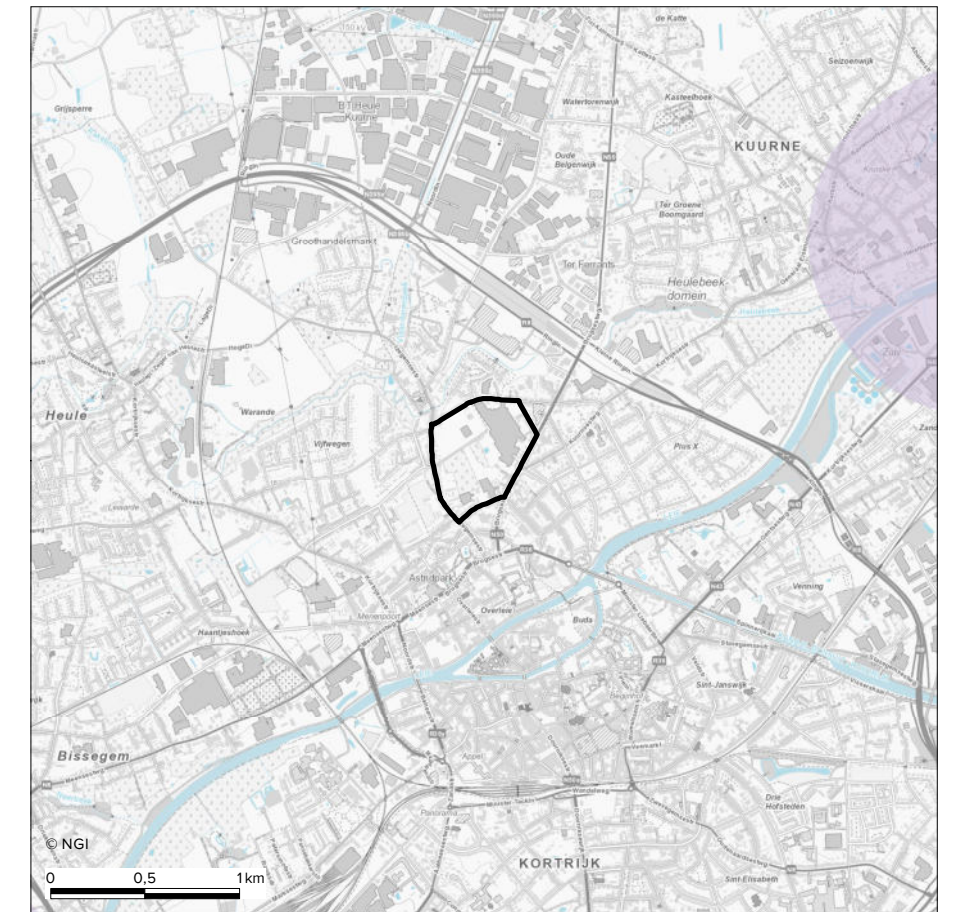
Langs de verschillende straten die het plangebied bepalen, komen er enkele andere functies voor zoals een bank, apotheker, een restaurant...

Volgens de milieudienst van Stad Kortrijk zijn er geen recente klachten of andere vormen van milieuhinder in relatie met het plangebied. Er zijn geen specifieke problemen gekend i.v.m. de gezondheid of de veiligheid van mensen.

Aangezien het plangebied zich in verstedelijkt gebied bevindt, is er ook sprake van (uitvoerige) bedrijvigheid in de ruime omgeving. Dit omvat zowel kleinschalige activiteiten die goed verenigbaar zijn met een woonomgeving zoals; handel, diensten, cultuur en sport, horeca... alsook groothandel, fabricage en industrie, land- en tuinbouw... De meest nabijgelegen bedrijfzone is gelegen op ca. 750 m ten noorden, met name industriepark "Heule-Kuurne". Bijkomend is er ca. 2 km ten oosten, het industrieterrein "Harelbeke - De Blokken" gelegen. Eveneens op ca. 2 km ten westen is het bedrijfsterrein "Bissegem-Heule" gelegen.

Kortrijk omvat als grote stad verschillende zones specifiek voor bedrijvigheid, maar deze vallen buiten de scope van dit RUP.

In de startnota was er nog sprake van 3 Seveso-bedrijven die binnen een straal van 2 km gelegen waren. Echter, op heden is dit niet meer van toepassing.



lage drempel



hoge drempel



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

Het RUP wil de randvoorwaarden scheppen voor de hernieuwing, heropwaardering en optimalisering van het plangebied. Op deze manier kan de nodige verweving van functies en verdichting en inbreiding van woongelegenheden bereikt worden.

De gewestbestemming wordt gewijzigd in 'zone voor kleinhandelszaken', 'zone voor wonen,' 'groenzone' en 'zone voor gemeenschapsvoorzieningen'. Bedrijfsvestigingen worden in de stedenbouwkundige voorschriften toegelaten t.h.v. de bestemmingen voor bedrijvigheid.

De hoofdfunctie van het plangebied, met name bedrijvigheid wordt behouden en bevestigd. In de praktijk zal er tevens de nodige ruimte gegeven worden aan andere functies om de nodige verweving, en dus een efficiënter geheel te bekomen. Dit omvat onder andere ruimte voor groen, water en wegen voor actieve weggebruikers. Bijkomend wordt er ook ruimte voor wonen voorzien om, conform het woonplan en de woonprogrammatische de nodige woondichtheid door inbreiding en verdichting te realiseren.

Specifieke activiteiten zoals handel kunnen binnen de bestemmingen 'zone voor wonen' voor zover ze verenigbaar zijn met het wonen. De activiteiten dienen aan het wonen verwant te zijn en mogen de draagkracht van de omgeving niet overschrijden. Milieubelastende of -vervuilende bedrijven zoals; transportbedrijven, afval- en mestverwerking, groothandel... zijn niet toegestaan. Dit betekent geen nieuwe productiegerichte bedrijvigheid. Eveneens zijn Seveso-inrichtingen of sterk verkeersgenererende activiteiten niet toegestaan.

Bij (grote) groenzones kan men spreken van een positieve invloed op de algemene gezondheid. Recreatieve activiteiten maken deel uit van normale activiteiten in een bebouwde kern en vallen niet onder abnormale hinder die de leefkwaliteit beïnvloedt.

Vergunningsplichtige activiteiten volgens de Vlare II-indelingslijst dienen een omgevingsvergunning te hebben. De Vlare II-voorwaarden bevatten de voorschriften en normen om de hinder voor de omgeving te beperken tot een aanvaardbaar niveau. Bij de beoordeling wordt nagegaan in welke mate de activiteiten verenigbaar zijn met de omgeving en kunnen verdere voorwaarden worden opgelegd om de potentiële hinder te beperken.

Voor de aspecten van verkeersveiligheid verwijzen we naar de discipline mobiliteit.

**RVR-toets**

Er bevindt zich geen bestaande Seveso-inrichting nabij het plangebied. De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen of activiteiten wordt in het RUP uitgesloten. Een online RVR-toets werd uitgevoerd (ref. RVR-AV-1629). Hieruit vloeide volgende conclusie: "Er moet geen RVR worden opgesteld. Het plan moet niet voorgelegd worden aan het Team Externe Veiligheid."

*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*

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**



uw bericht van  
08/04/2022

uw kenmerk  
KOR-21-1-Mewaf

ons kenmerk  
RVR-AV-1629

bijlagen  
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "KOR-21-1-Mewaf"

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

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 08/04/2022, met ref. RVR-AV-1629), 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, aangezien er, gezien het geplande type bedrijvigheid, geen Seveso-inrichtingen verwacht worden.

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Externe Veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via [seveso@vlaanderen.be](mailto:seveso@vlaanderen.be)

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

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

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

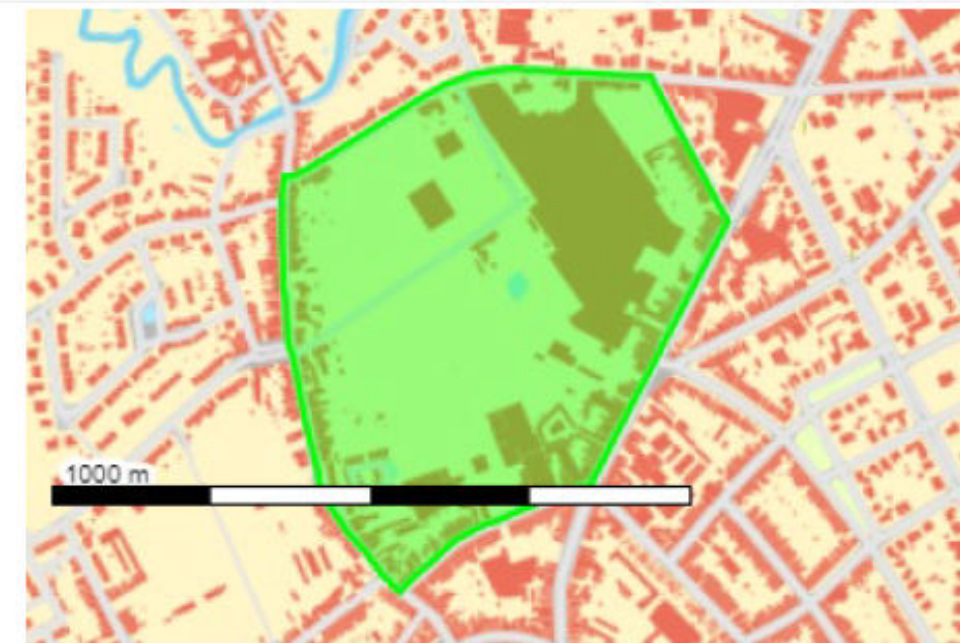
## Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer KOR-21-1-Mewaf

RUP titel KOR-21-1-Mewaf

Initiatiefnemer stad Kortrijk

Plangebied



Toets uitgevoerd op 08/04/2022

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?

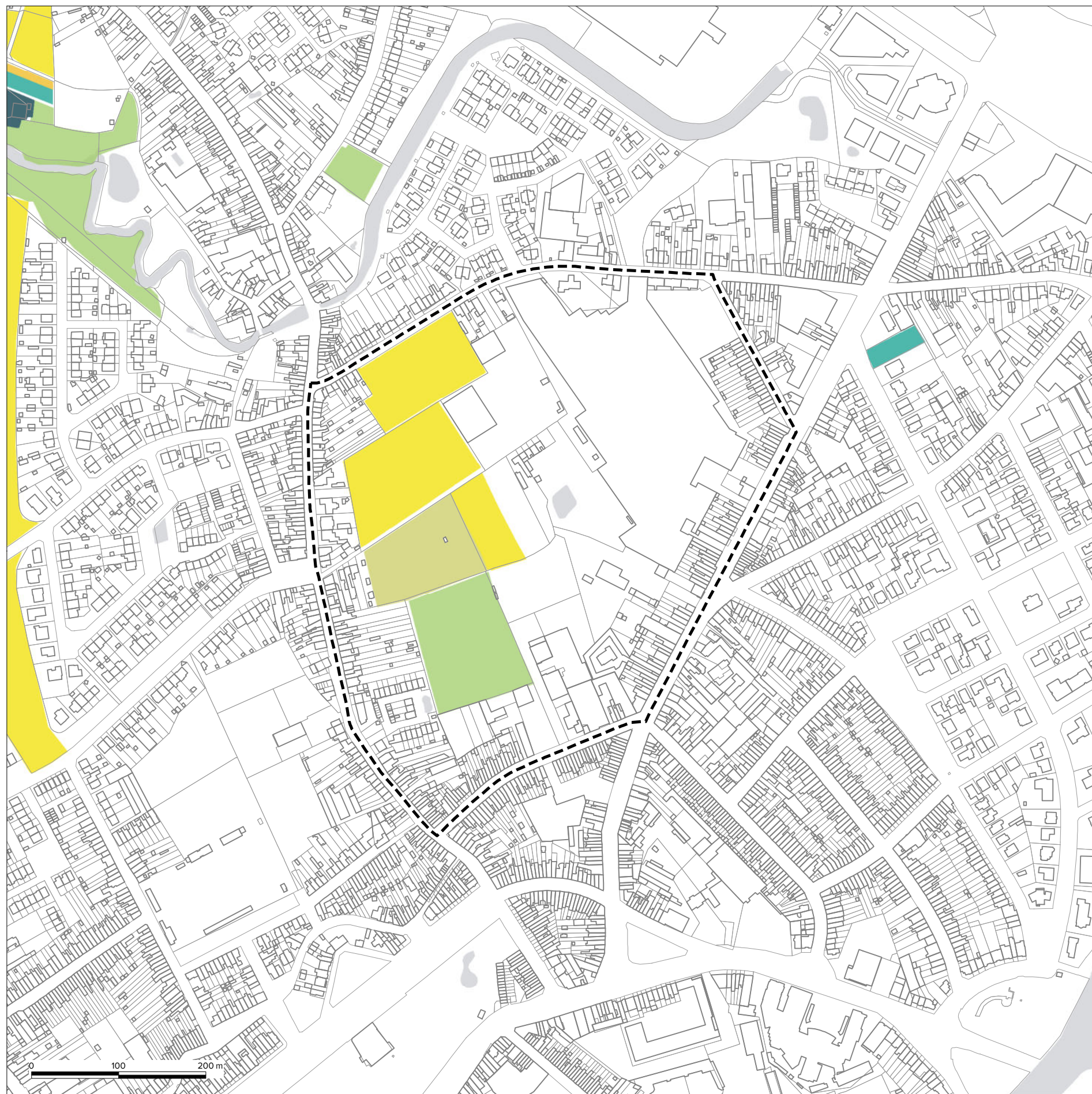
**Antwoord** Nee, want gezien het type bedrijvigheid worden geen Seveso-inrichtingen verwacht (impliciet verbod).



**Landbouwgebruikspcelen**

Bron: Departement Landbouw en Visserij/Digitaal Vlaanderen, 2020

-  landbouwinfrastructuur
-  groenten, kruiden en sierplanten
-  grasland
-  mais
-  overige gewassen
-  fruit en noten





### 8.3.2. EFFECT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING

#### *Referentiesituatie*

Het plangebied omvat de 'Mewaf'-site en situeert zich in het noorden van de stadskern van Kortrijk. Het plangebied ligt ten zuiden van de R8 en het Ring Shopping Centrum en is gelegen tussen de Izegemsestraat en de Brugsesteenweg, de N50. Het plangebied ligt vlakbij Heule-Watermolen en maakt zo deel uit van de deelgemeente Heule.

Er komt een mix van woningen en bedrijfsgebouwen voor. De woningtypologie varieert van gesloten, halfopen tot open bebouwing. Er zijn ook diverse clusters van garageboxen op te merken. Verder zijn er ook productiegerichte bedrijven, kleinhandelszaken en andere functies zoals horeca aanwezig.

De open ruimte in het plangebied situeert zich hoofdzakelijk in het binnengebied. Zo zijn er grote delen op te merken die momenteel in landbouwgebruik zijn. Dit omvat weides en akkers waar o.a. maïs geteeld wordt. Deze zones zijn bestemd als industriegebied voor milieubelastende industrie, maar werden tot op vandaag niet bebouwd. Dit binnengebied is slechts via 1 publieke weg toegankelijk, met name de Kleine Iepersestraat. De resterende open ruimte omvat de tuinen van de woningen en de verharde oppervlakte van de aanwezige bedrijven. Het is op te merken dat deze laatste ontbreekt aan structuur, en gebruikskwaliteit.

Het plangebied is begrensd door:

- de Iepersestraat in het noorden
- de Lijnwaadstraat in het noordoosten
- de Brugsesteenweg in het oosten
- de Watermolenstraat in het zuiden
- de Izegemsestraat in het westen

Op het gewestplan Kortrijk (K.B 04/11/1977 en latere wijzigingen) wordt het plangebied als volgt aangeduid:

- woongebied
- milieubelastende industrieën klasse II

Er is geen BPA of RUP van toepassing op het plangebied:

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan werd het plangebied hoofdzakelijk aangeduid als 'lokaal bedrijventerrein'.

Volgens het RSV (definitief vastgesteld op 23 september 1997 en gedeeltelijk herzien in 2003 en 2010) is het plangebied gelegen binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied. Dit betekent dat er in kwantitatief en kwalitatief opzicht potenties bestaan inzake woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten.

In het PRS West-Vlaanderen (goedkeuring op 6 maart 2002, herziening goedgekeurd op 1 februari 2014 door de minister) wordt het plangebied binnen de Leieruimte gesitueerd. In het richtinggevend deel van het PRS West-Vlaanderen zijn er een aantal beleidsopties opgenomen die relevant zijn voor dit RUP. Concreet kan er gesteld worden dat het ontwikkelen van stedelijk gebied dient te gebeuren met respect voor de draagkracht van het betrokken stedelijk gebied. Er dient steeds gestreefd te worden naar een kwalitatieve stedelijke woon- en leefomgeving.

Door middel van het RUP zullen de belangrijkste inrichtingsprincipes van het GRS, het RSV en het PRS W-VL worden verankerd.

Er is landbouwgebruik in het plangebied. Het plangebied is niet aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied (HAG) binnen de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur.

Ongeveer 6 ha binnen het plangebied is nog in agrarisch gebruik. In 2015 werd vooral maïs verbouwd en is er sprake van grasland. De verdere ruimtelijke en bedrijfseconomische landbouwstructuur is niet bekend.

#### < **Zie kaart Landbouwgebruikspcelen 2020**

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

Het RUP wil in de eerste plaats de juridisch-planologische basis vormen voor de heropwaardering, herontwikkeling en herbestemming van het plangebied, in overeenstemming met het huidige ruimtelijk beleidskader. Door deze, reeds bestaande, visie in een RUP te vertalen met gepaste stedenbouwkundige voorschriften kan een kwalitatief hoogstaande ontwikkeling van het plangebied gerealiseerd worden.

Het RUP zal een gedeelte van het plangebied, dat momenteel bestemd is als industriegebied voor milieubelastende industrie klasse II, herbestemmen naar zone voor wonen, gemeenschapsvoorzieningen en groenzone. De huidige woonblokken en dus de huidige bestemmingen met hoofdcategorie wonen worden bestendigd. In het noorden van het plangebied wordt de bedrijvigheid eveneens bestendigd, al zijnde dit onder de bestemming zone voor KMO. Een gebalanceerde verweving van de diverse bestemmingen zal de meest optimale invulling van de ruimte inhouden.

De meest recente planintenties gaan uit van onderstaande grootte-orde voor het programma: ca 90 nieuwe wooneenheden, ca 6 ha bedrijvigheid en ca 4.600 m kantooroppervlakte.

Het RUP is in overeenstemming met het RSV, specifiek met betrekking tot het realiseren van minimale woningdichtheden en dichtheidsbeheer alsook inzake kwalitatieve collectieve en openbare ruimte. Het RUP is eveneens in overeenstemming met het PRS W-VI, vanwege de nadruk op de ontwikkeling en inrichting van het openbaar domein, de aandacht voor groen en de vermelding dat het traject langs de Brugsesteenweg geselecteerd wordt als een kleinhandelsgroep buiten de kernwinkelgebieden. Dit is in overeenstemming met de bestemming en ontwikkeling van de KMO-zone. Het RUP is in overeenstemming met het GRS Kortrijk, specifiek omtrent de inplanting van groenelementen op buurtniveau, opwaarderen van het stedelijk wonen en de gepaste aanduiding van ruimte voor bedrijvigheid (KMO-zone).

Er worden geen percelen die tot het HAG behoren en in landbouwgebruik zijn, onttrokken aan de landbouw door het RUP.

#### *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.

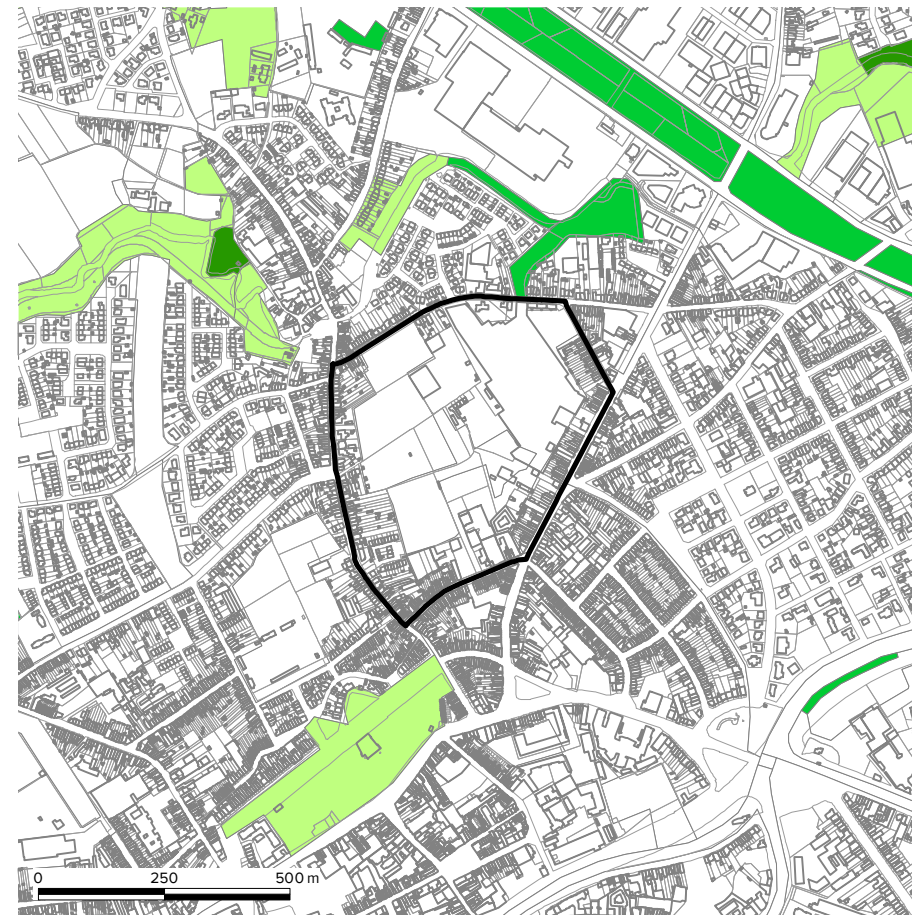
#### *Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

#### **Nee**





-  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

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

#### Referentiesituatie

Het plangebied bevat amper openbaar groen, echter is er wel nog sprake van een aanzienlijke hoeveelheid open ruimte vanwege de landbouwpercelen. Het resterende groen is te vinden in de tuinen van de inwoners.

Op de **biologische waarderingskaart** zijn er geen percelen aangeduid binnen het plangebied.

In de nabije omgeving zijn er nog een aantal zones aangeduid op de biologische waarderingskaart. Ten noorden van het plangebied zijn er 2 aanpalende percelen aangeduid als "biologisch waardevol" met als karteringseenheid "soortenrijk permanent cultuurgrasland" (hp+) en als "bomenrij" (kb). Eveneens ten noorden van het plangebied is het langwerpige perceel aangeduid als "biologisch waardevol" met als karteringseenheid "bomenrij" (kb).

Het dichtstbijzijnde VEN-gebied is gelegen op ca. 2 km ten zuidwesten van het plangebied. Dit gebied (en ruimere omstreken) is algemeen gekend als de "Leievallei". Er is een gedeelte aangeduid als Grote Eenheid Natuur (GEN) met als kenmerk: id 253. Het ander gedeelte is aangeduid als natuurverweingsgebied (NVWG) met als kenmerk: id 255. Beide gebieden zijn opgenomen in het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de natuurverweingsgebieden en natuurverbingsgebieden van het Integraal Verweings- en Ondersteunend Netwerk (IVON), met name "West-Vlaamse Leievallei", "gebiedsnr. 126".

De Leievallei is een belangrijke natuurlijke corridor, waar via rivierherstel gewerkt wordt aan natuurontwikkeling in de vroegere meersen.

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

Het plangebied bevat geen bijzondere natuurwaarden of -potenties. Voornamelijk de tuinen van de woningen als het centrale gedeelte, omvattende de akkergronden en weiden, bieden in de praktijk een meerwaarde voor de natuur. Deze akkergronden zullen ontwikkeld worden, echter wordt er wel aandacht besteed aan de inplanning van een groenzone.

De gewestbestemming wordt gewijzigd in 'zone voor wonen', 'zone voor KMO, 'zone voor groen', 'zone voor gemeenschapsvoorzieningen'. Het aspect groen is duidelijk opgenomen in het RUP als een belangrijke pijler. Er zijn concrete intenties om een gedeelte van het plan te ontwikkelen als groenzone voor groenbeleving, ontmoetingsruimte, ontspanning en recreatie een plaats te geven. Er wordt ingezet om een aaneengesloten groene ruimte te realiseren. Bijkomend kan er bij de verdichtings- en inbreidingsprojecten voor wonen, eveneens ruimte voor groen worden voorzien. Er kan geconcludeerd worden dat er nadrukkelijk aandacht geschonken wordt aan groen om deze een waardige rol toe te bedelen bij de herontwikkeling en herindeling van het plangebied.

In context van de afstand tot de in het VEN, IVON en habitatrichtlijn opgenomen gebieden worden er geen gevolgen verwacht. De impact van de voorgestelde projecten wordt niet geacht enige invloed uit te oefenen op het NVWG, IVON- of habitatrichtlijngebied.

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.

Een algemeen stedenbouwkundig voorschrift vermeldt dat bij aanleg van groen moet worden gezorgd dat de beplanting streekeigen en biodiversiteitsrijk is. Het groen in de tuinen van woningen kan ook een extra ecologische betekenis krijgen bij een natuurvriendelijk beheer en biedt extra kansen voor biodiversiteit, maar dit valt buiten het bestek van het RUP.



Er worden geen ecologische waarden of potenties aangetast met het RUP. Het RUP zorgt voor een hefboom in de verdere uitbouw van kwalitatief groen.

*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*

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

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

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

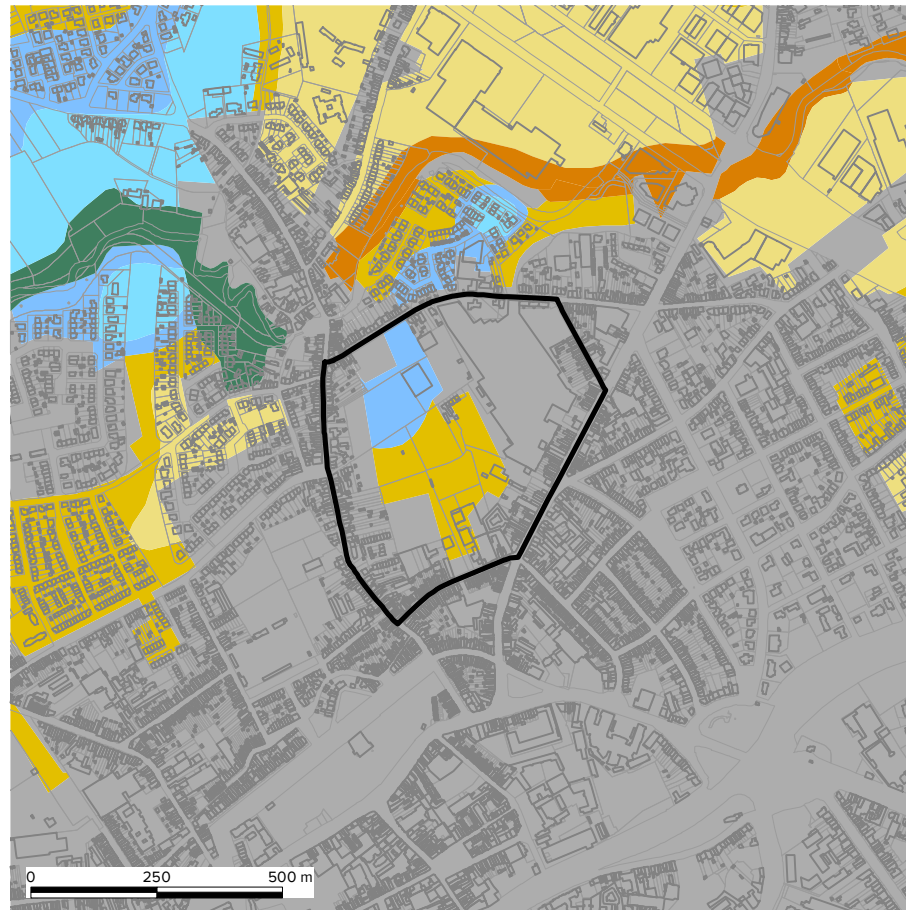
Het RUP heeft geen betrekking op de energie- of grondstoffenvoorraad. Maatregelen kunnen op projectniveau toegepast worden om mogelijkheden omtrent lokale hernieuwbare energie (zonnepanelen, kleine windturbines, warmtepompen, micro-warmtekrachtkoppeling...) te benutten. Vanaf 1 januari 2014 geldt de verplichting bij nieuwbouw (woningen) 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 wordt de energieprestatie bepaald 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.








Een algemeen voorschrift vermeldt dat inrichtingen en constructies voor hernieuwbare energie toegelaten zijn (met uitzondering van grootschalige windturbines) voor zover ze geen afbreuk doen aan het normale gebruik van de zone.

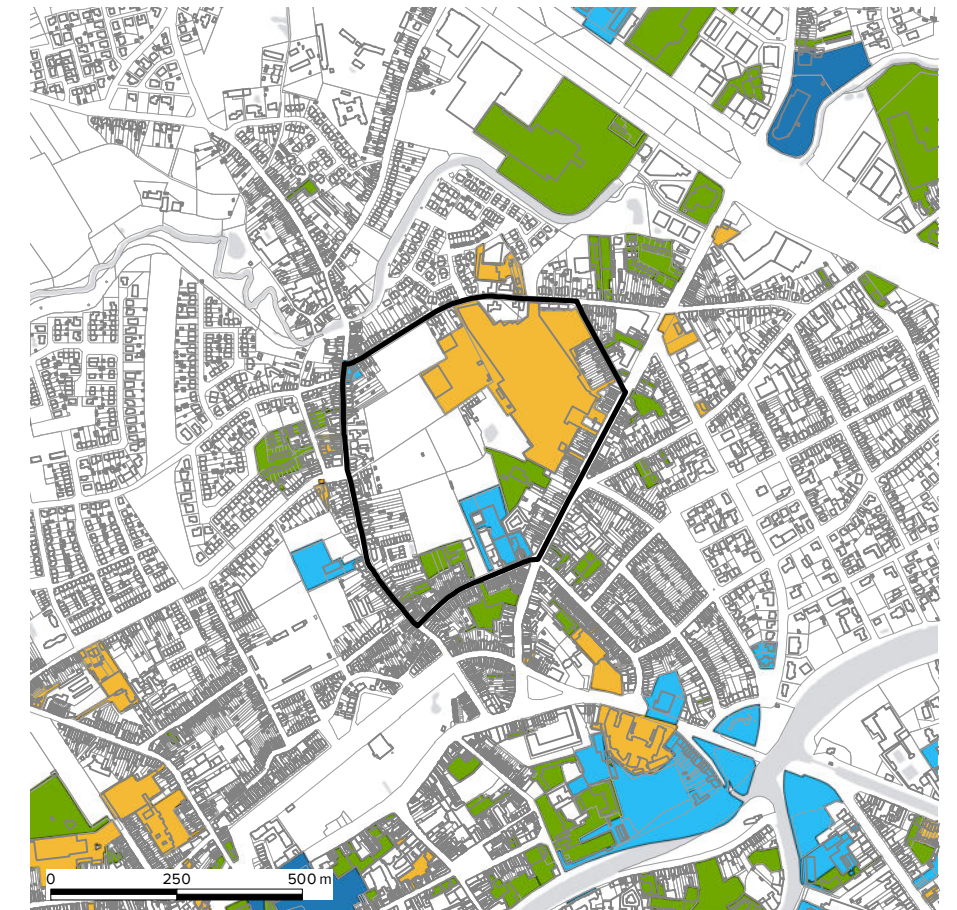
*Aanzienlijk milieueffect*

**Nee**





- |   |              |   |                  |
|---|--------------|---|------------------|
|  | antropogeen  |  | vochtig zandleem |
|  | vochtig zand |  | droge zandleem   |
|  | droog zand   |  | natte klei       |
|  | nat zandleem |   |                  |



- |   |                                |
|---|--------------------------------|
|  | sitebesluit                    |
|  | oriënterende bodemonderzoeken  |
|  | beschrijvende bodemonderzoeken |
|  | bodemsaneringsprojecten        |
|  | eindevaluatieonderzoek         |



### 8.3.5. EFFECT OP DE BODEM

#### *Referentiesituatie*

Het plangebied is deels verhard en bebouwd. Doordat er in het binnengebied van het plangebied aanzienlijke oppervlakten in landbouwgebruik zijn, is de graad van verharding niet buitensporig.

Op de **bodemkaart** is het plangebied deels aangeduid als antropogeen (OB), vochtig zandleem (Pcc) en vochtig zand (Scc). De potentiële **erosiegevoeligheidskaart** duidt op een lage erosiegevoeligheid.

Op het geoloket 'bodemsanering' van OVAM zijn er een aantal bodemonderzoeken of bodemsaneringen binnen het plangebied opgenomen.

#### Oriënterende bodemonderzoeken:

- dossiernr: 80467 - opdracht: 9382455 - rapportdatum: 2017-09-18 (zuidoostelijk gelegen in plangebied)
- dossiernr: 5525 - opdracht: 90355 - rapportdatum: 2005-02-04 (zuidwestelijk gelegen in plangebied)

#### Beschrijvend bodemonderzoek:

- dossiernr: 63885 - opdracht: 6936904 - rapportdatum: 2014-04-03 (oostelijk gelegen in het plangebied)

#### Bodemsaneringsprojecten:

- dossiernr: 5994 - opdracht: 121561 - rapportdatum: 1999-04-12 - (zuidelijk gelegen in het plangebied)  
eindevaluatieonderzoek: opdracht: 138369 - rapportdatum: 2003-09-15
- dossiernr: 5018 - opdracht: 121547 - rapportdatum: 1999-02-01 - (noordelijk gelegen in het plangebied)  
eindevaluatieonderzoek: opdracht: 138342 - rapportdatum: 2003-02-05

Buiten het plangebied, maar op korte afstand zijn er ook een aantal oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken op te merken. Voornamelijk door de afstand van het plangebied tot deze onderzoeken en hun aard (oriënterend & beschrijvend) kunnen deze onderzoeken niet als vernoemingswaardig, met betrekking tot het plangebied aanzien worden.

Er is wel sprake van 1 bodemsaneringsproject:

- dossiernr: 6705 - opdracht: 121685 - rapportdatum: 2007-08-27 - (westelijk gelegen t.a.v. het plangebied)  
eindevaluatieonderzoek: opdracht: 6593443 - rapportdatum: 2014-01-27

Voor deze bodemsanering werd reeds het eindevaluatieonderzoek uitgevoerd. Er kan geacht worden dat deze sanering afgerond is en dus geen verdere gevolgen omvat. Via het webloket van OVAM bouwt de stad een verdere inventaris uit van mogelijke risico-percelen, waar een bodemonderzoek vereist is bij overdracht.

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

Het RUP omvat geen aanzienlijke impact op de bodem. Er zijn bijkomende hoeveelheden verharding te verwachten. Echter wordt er in de vooropgestelde planningsopties ruimte voor groen en dus een onverharde bodem voorzien. Eveneens bestaat de mogelijkheid om een aantal paden in waterdoorlatende materialen aan te leggen.

Bijkomend wordt er een waterbuffer voorzien en zullen ook de woon- en inbreidingsprojecten een groene aankleding verkrijgen.

Enige vastgestelde bodemverontreiniging in de omgeving, buiten het plangebied, wordt volgens de resultaten van het bodemonderzoek aangepakt overeenkomstig het goedgekeurde bodemsaneringsproject. OVAM heeft als taak de verdere afhandeling van de bodemsanering op te volgen en de saneringsverplichtingen desnoods aan te sporen om de nodige maatregelen te treffen. De ontwikkeling van deze gebieden zal een verbetering van de bodemkwaliteit met zich meebrengen door de verwijdering van de bodemverontreiniging.

In de groenzone zullen beperkte recreatieve activiteiten (bv. voetbal) mogelijk zijn. Deze vormen geen risico voor bodemverontreiniging.

Er worden ook geen nieuwe grootschalige productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende activiteiten toegelaten in het plangebied. Het plangebied zal wel KMO-activiteiten toelaten. Hierdoor is de kans op nieuwe risico-activiteiten met betrekking tot bodemverontreiniging beperkt. De Vlare II-voorschriften omvatten maatregelen om bij gevaarlijke producten te vermijden dat er contact met de ondergrond is. Voor zover het bedrijf onder de Vlarebo-lijst valt, zal een oriënterend bodemonderzoek een eventuele bodemverontreiniging aantonen. De Vlare II-voorschriften bevatten preventieve maatregelen om het risico op bodemverontreiniging te beperken. Percelen die op het register van verontreinigde gronden komen, worden verder opgevolgd door toepassing van het bodemdecreet.

De bodem is in principe geschikt voor het bouwen van (ondergrondse) constructies. Bij de bouw van dergelijke constructies dient voldoende aandacht te worden besteed aan het nemen van de nodige maatregelen om bvb. watersijpeling... te voorkomen. Bij de bouwwerken kunnen gronden uitgegraven en afgevoerd worden. De regeling op het grondverzet is van toepassing (vanaf 200 m<sup>3</sup> of percelen opgenomen in het bodeminformatieregister) waarbij de nodige analyses en bodembeheerrapporten nodig zijn.

#### *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.

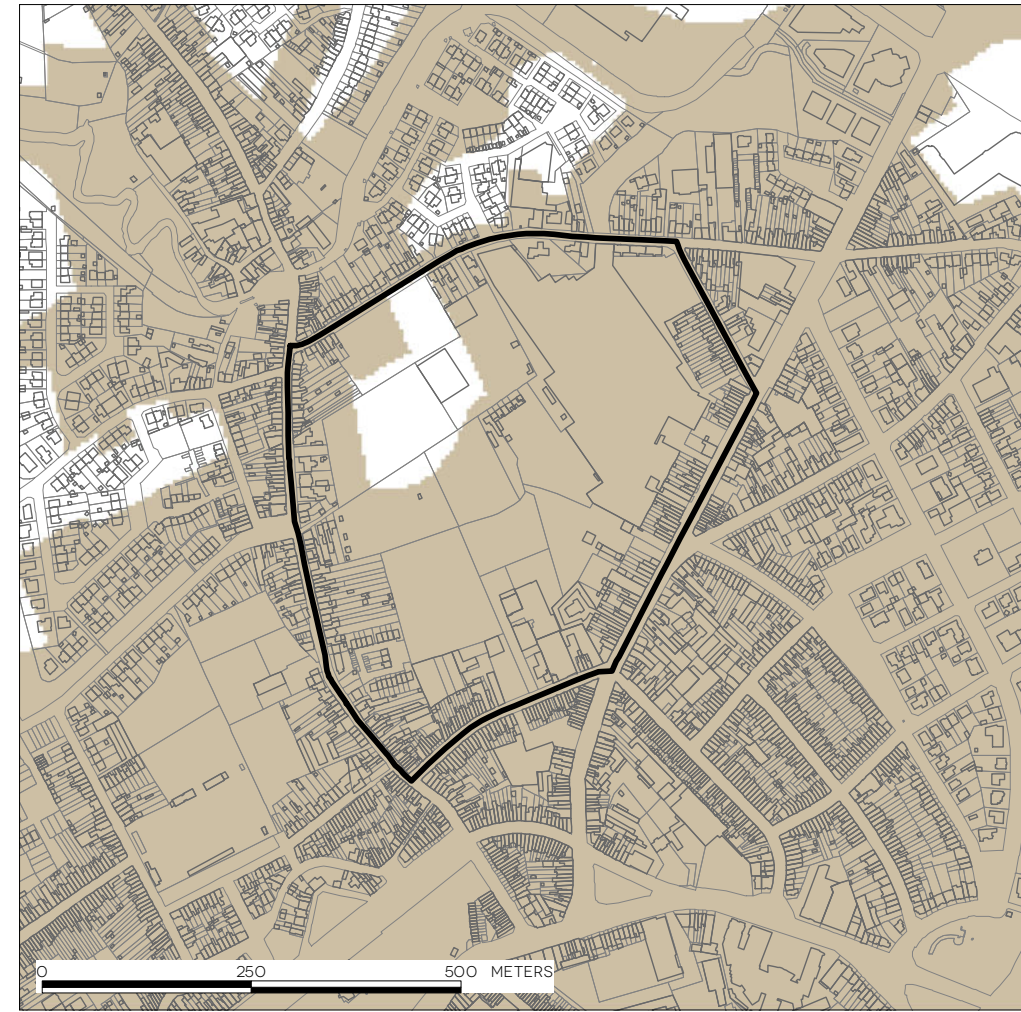
#### *Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

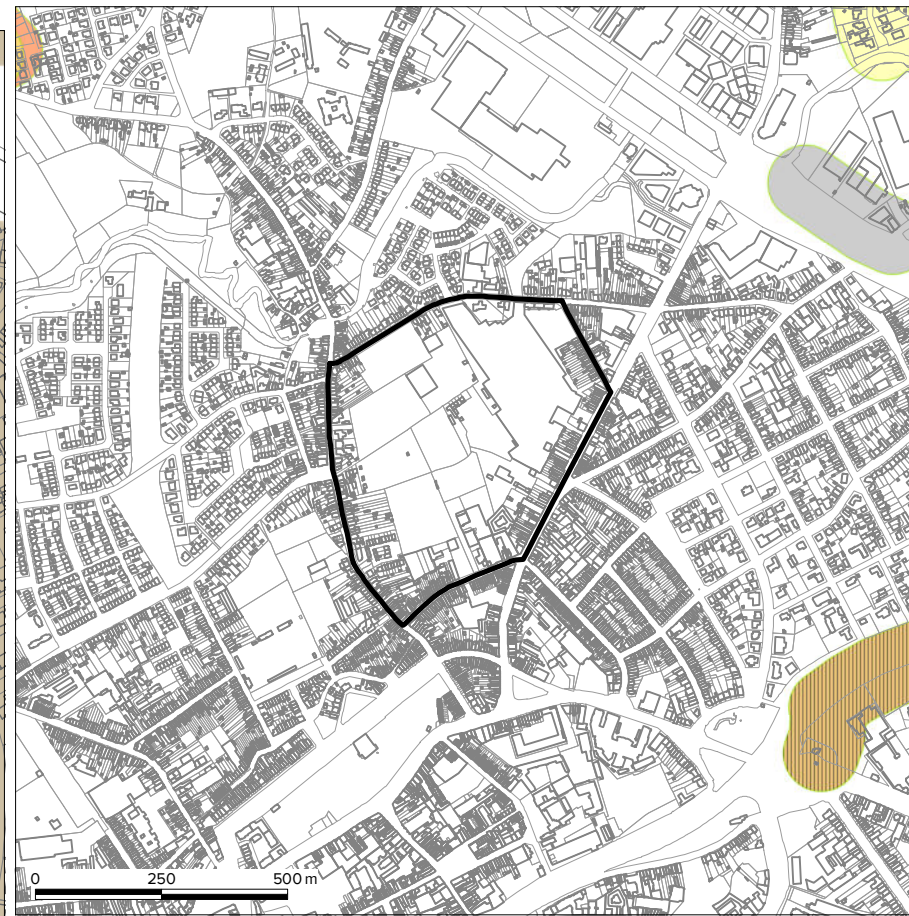
**Nee**



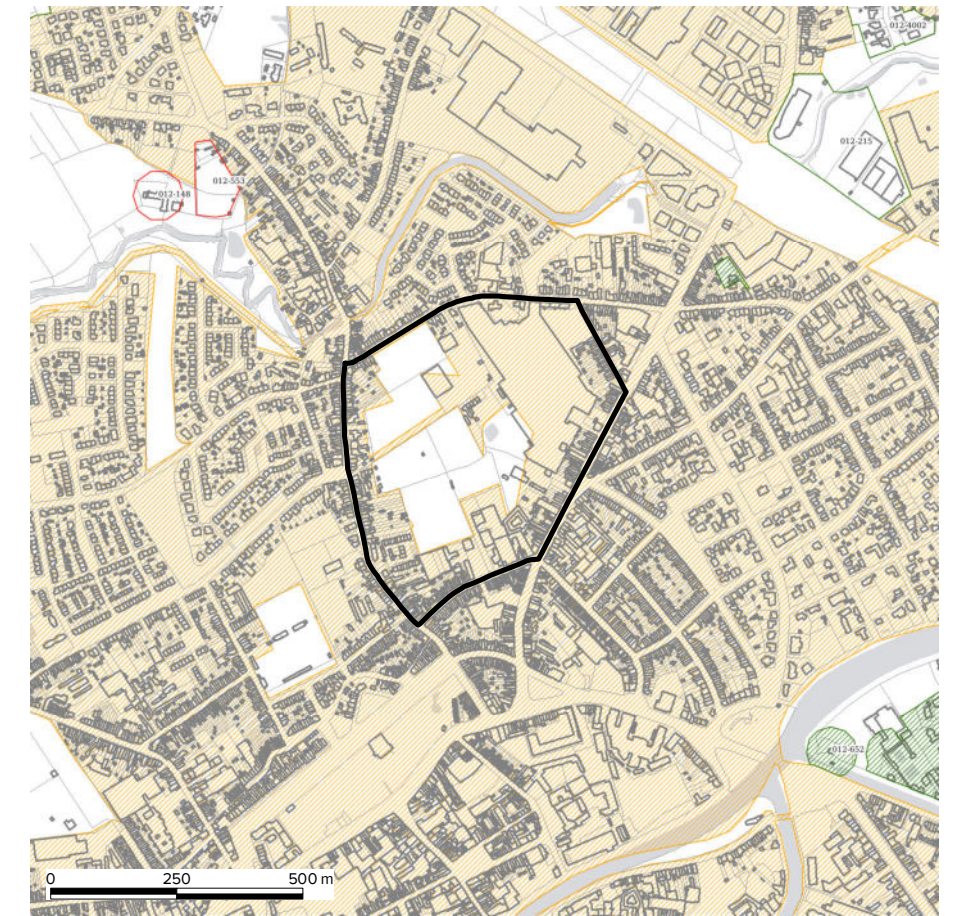


LEGENDE

- goed infiltrerbare bodems
- moeilijk infiltrerbare bodems



- |   |  |
|---|--|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, orange 2px, orange 4px); margin-right: 5px;"></span> Prio 1 - uitvoering 2015  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: lightblue; margin-right: 5px;"></span> Prio 6  |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: orange; margin-right: 5px;"></span> Prio 1 - uitvoering 2017  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: blue; margin-right: 5px;"></span> Prio 7   |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, orange 2px, orange 4px); margin-right: 5px;"></span> Prio 2 - uitvoering 2021 | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: purple; margin-right: 5px;"></span> Prio 8   |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: yellow; margin-right: 5px;"></span> Prio 2 - uitvoering 2021  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: pink; margin-right: 5px;"></span> Prio 9   |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: lightgreen; margin-right: 5px;"></span> Prio 3  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: lightpurple; margin-right: 5px;"></span> Prio 10   |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: lightblue; margin-right: 5px;"></span> Prio 4   | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: grey; margin-right: 5px;"></span> Prio groter dan 10   |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: green; margin-right: 5px;"></span> Prio 5   | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, grey 2px, grey 4px); margin-right: 5px;"></span> niet geprioriteerd |



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



### 8.3.6. EFFECT OP HET WATER INCLUSIEF WATERTOETS

#### *Referentiesituatie*

#### **Watertoetskaart (Besluit van de Vlaamse Regering van 25 november 2022, in werking vanaf 1 januari 2023):**

De fluviale overstromingskaart geeft aan dat er géén zones in het plangebied aanwezig zijn met een kleine tot middelgrote overstromingskans.

De pluviale overstromingskaart echter geeft in het westelijk gedeelte, centraal een zone aan met middelgrote overstromingskans.

Er zijn geen onbevaarbare waterlopen in het gebied. Het gebied omvat weinig reliëf, met name het verschil tussen het hoogste en laagste punt in het plangebied bedraagt maximum 2 meter. Vanuit het noordelijk gedeelte van het plangebied watert het grondwater af naar de Heulebeek (waterloop, eerste categorie). Deze beek mondt ca. 2 km ten oosten uit in de Leie. Het zuidelijk gedeelte van het grondwater watert vermoedelijk rechtstreeks naar de Leie af.

Er zijn geen problemen bekend met wateroverlast in relatie met het plangebied.

Op basis van de vroegere watertoetskaarten:

- zeer klein gedeelte aangeduid als effectief overstromingsgevoelig (kaart 2014)

Op de kaart van de **infiltreerbare bodems van de provincie West-Vlaanderen**, staat het plangebied aangeduid als grotendeels moeilijk infiltreerbaar en deels goed infiltreerbaar.

Op basis van **zoneringsplan**:

- Het overgrote gedeelte van het plangebied is aangeduid als centraal gebied. Het niet aangeduide gebied betreft niet-ontwikkelde gedeelten.
- De afwatering van Kortrijk verloopt via het stedelijk (hoofdzakelijk nog gemengd) rioleringsstelsel. Een aquafin-collector vangt het afvalwater van het plangebied op om het water af te voeren naar het RWZI van Harelbeke.
- 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.

Op basis van **gebiedsuitvoeringsplan** (GUP):

- Er staan geen werken ingepland.

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

De gewestbestemming wordt gewijzigd in 'zone voor wonen', 'zone voor KMO', 'zone voor groen', 'zone voor gemeenschapsvoorzieningen'. Er worden een aantal woon- en inbreidingsprojecten, alsook bouwmogelijkheden voor KMO's voorzien. Alle inbreidingsprojecten moeten voldoen aan de geldende reglementeringen.

Er wordt ruimte voor een groenzone en een collectieve waterbuffer voorzien. Er wordt vanaf de planfase duidelijk rekening gehouden met het aspect water. Zo werd uit de analyse van het fysisch systeem, bekomen dat doorheen het plangebied een oude beekvallei, reliëfmatig nog aanwezig is. Het ontwerp van het plan voorziet in grote lijnen dat het (pluviale) water nog steeds deze lijnstructuur kan volgen Hierdoor kan enige potentiële overlast vermeden worden.

Het plangebied is gelegen in een gebied met een overwegend zandige bodem, waar infiltratie in principe mogelijk is (afhankelijk van de grondwaterstand).

Een algemeen stedenbouwkundig voorschrift voorziet dat alle ruimtelijke ingrepen in overeenstemming dienen te zijn met de principes van het integraal waterbeheer. Alle handelingen in functie van het waterbeheer zijn toegelaten voor zover ze geen afbreuk doen aan de kwaliteit of het normale gebruik van de zone.

Bij bouwprojecten geldt de vernieuwde stedenbouwkundige verordening voor hemelwater, infiltratie en buffering, Bij nieuwe verharding vanaf 40 m<sup>2</sup> wordt gebruik van regenwater verplicht. Eveneens wordt een vertraagde afvoer via infiltratie of buffering opgelegd. Indien infiltratie geen optie is (afhankelijk van grondwaterpeilen), wordt buffering opgelegd door de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. In zijn watertoetsadvies legt de provincie een buffervolume op van 330 m<sup>3</sup> per ha verharde oppervlakte.

Doordat deze verordening de bijkomende harde bestemming goed regelt inzake waterhuishouding, zijn voor dergelijke projecten geen vernoemingswaardige effecten te verwachten. Bijkomend, door de visie om een groenzone en collectieve waterbuffer te voorzien in het plangebied, kan er verwacht worden dat de waterhuishouding geen negatieve effecten zal ervaren van het RUP.

Verhardingen, zoals parkeerruimte worden bij voorkeur in waterdoorlatende materialen (her)aangelegd, afwatering bij voorkeur in een open grachtprofiel. Alle inbreidingsprojecten moeten voldoen aan de geldende reglementeringen.

Er worden geen nieuwe grootschalige productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende activiteiten toegelaten. Dit beperkt verder de mogelijke invloeden op de waterhuishouding. De lozing van afvalwater wordt geregeld via het omgevingsdecreet- en besluit, de Vlarem II en bijzondere vergunningsvoorwaarden. Nieuwe aansluitingen zullen gescheiden worden met een aparte regenwater- en afvalwateraansluiting. De correcte aansluiting van de private riolering dient telkens te worden nagegaan via de keuringsplicht en gerapporteerd aan de rioolbeheerder.

Bij ondergrondse constructies worden deze niet toegelaten zonder dat er voldoende informatie beschikbaar is, waaruit blijkt dat er geen invloed zal zijn op de grondwaterstroming. Bij nieuwe bouwprojecten zal er onderzoek en een beoordeling moeten uitgevoerd worden naar de potentiële invloed op de grondwaterstroming. Er moet dan gepast gevolg gegeven worden aan de verkregen resultaten, bij de vergunningverlening.

#### **Conclusies i.f.v. de watertoets**

Zoals aangegeven, bevindt zich op het westelijk gedeelte van het plan centraal een zone met een middelgrote pluviale overstromingskans. Oorspronkelijk werd ter hoogte van deze zone de planningsoptie voorgenomen om 6 KMO-units te voorzien en verschillende grondgebonden woningen. Echter met de actualisatie van de watertoetskaart wordt deze planningsoptie geschrapt. Het meest zuidelijke perceel (132B) wordt gevrijwaard van bebouwing en verharding. De grondgebonden woningen die voorzien werden op het kadastraal perceel 137C worden geschrapt en vervangen door de planningsoptie van meergezinswoningen. De twee appartementsgebouwen kunnen op die manier noordelijker gerealiseerd worden om zo géén donkerblauwe zones aan te snijden. Het water krijgt hier dus ook in de geplande situatie de nodige ruimte, zonder andere functies in het gedrang te brengen.

Verder wordt er in de geplande situatie geen bebouwing of verharding voorzien, waar ook een kleine tot middelgrote (pluviale) overstromingskans aanwezig is, behalve ter hoogte van het kadastraal perceel 137F. Het water die zich op deze locatie zou verzamelen watert echter af richting de groenzone waarbij zowel de nodige infiltratie- als buffercapaciteit wordt voorzien. Er wordt aangenomen dat de groenzones voldoende ruimte kunnen geven aan het water dat zich normaliter zou verzamelen ter hoogte van de pluviaal donkerblauwe zone én ook effectief kan afwateren richting de groenzone.

Deze compensatie en garantie voor voldoende waterberging, wordt ook via de watertoets bij de vergunningverlening van deze te ontwikkelen zone verder gewaarborgd.

Het planningsinitiatief voorziet voldoende ruimte om te kunnen voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater, zowel naar infiltratie als buffering toe (uitgaande van een worstcase scenario opp. totale verharding 8% infiltratie en 430 m<sup>3</sup>/ha bufferingsvermogen).

Het gedeelte van het hemelwater dat kan infiltreren, watert waarschijnlijk af naar de Heulebeek (en zo naar de Leie) in noordelijke richting en rechtstreeks naar de Leie in zuidelijke richting. Tevens 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*

- 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. 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 (bv. parkings voor personenwagens), bij voorkeur in waterdoorlatende materialen.

Kans op aanzienlijk milieueffect

#### **Nee**



### Waterlopen




Bron: Vlaamse Hydrografische Atlas, VMM/Digitaal Vlaanderen, mei 2017

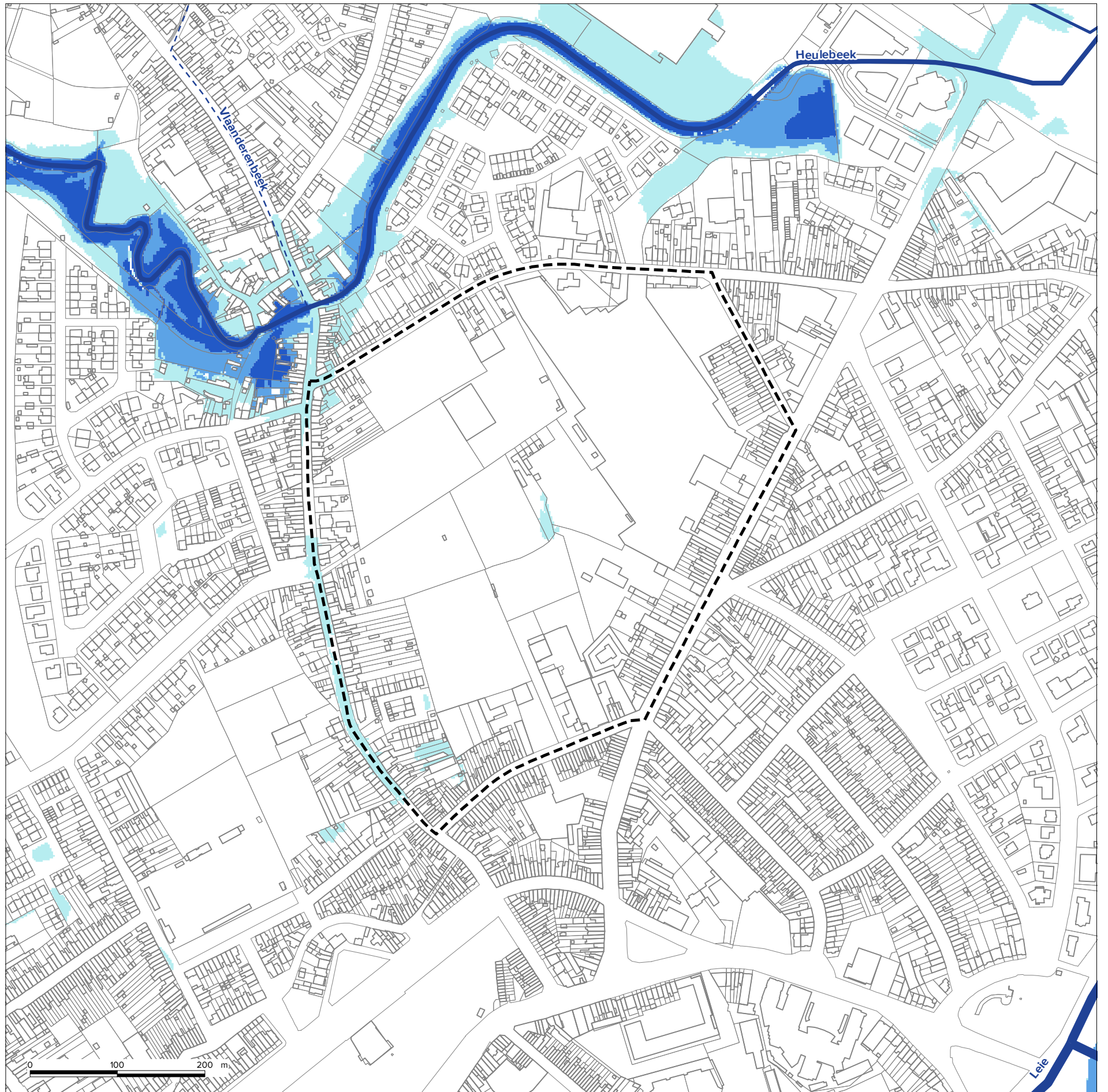


-  bevaarbare waterlopen
-  beek categorie 1
-  beek categorie 2
-  beek categorie 3
-  niet geklasseerd

### Overstromingsgevoelige gebieden - fluviaal

Bron: VMM, december 2022

-  middelgrote overstromingskans
-  kleine overstromingskans
-  kleine overstromingskans onder klimaatverandering







**Waterlopen**




Bron: Vlaamse Hydrografische Atlas, VMM/Digitaal Vlaanderen, mei 2017

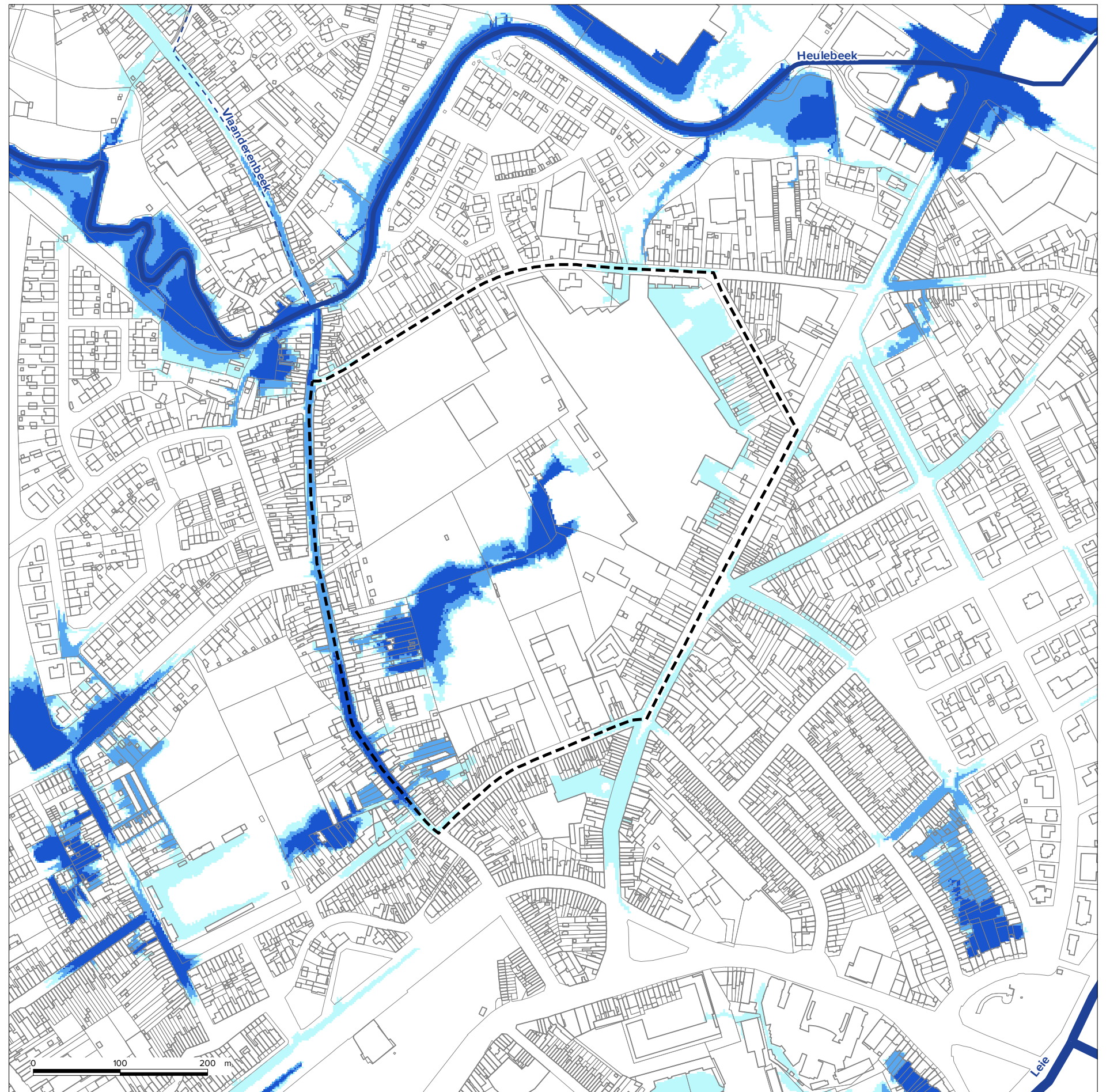


-  bevaarbare waterlopen
-  beek categorie 1
-  beek categorie 2
-  beek categorie 3
-  niet geklasseerd

**Overstromingsgevoelige gebieden - pluviaal**

Bron: VMM, december 2022

-  middelgrote overstromingskans
-  kleine overstromingskans
-  kleine overstromingskans onder klimaatverandering





### 8.3.7. EFFECT OP DE ATMOSFEER EN KLIMATOLOGISCHE FACTOREN

#### *Referentiesituatie*

*De luchtkwaliteit in vlaanderen wordt beschreven op het geoloket van VMM. Hiervoor worden de cijfers van 2022 aangewend.*

De luchtkwaliteit in de regio Kortrijk is volgens het VMM-geoloket van een goede kwaliteit op basis van het resultaat van 2019 (geïnterpoleerde gemiddelde):

- een jaargemiddelde fijn stof PM10-concentratie van 21-25 µg/m<sup>3</sup>
- een jaargemiddelde fijn stof PM2,5-concentratie van 12,6-15 µg/m<sup>3</sup> in het merendeel van het plangebied en met pieken tot 13-15 µg/m<sup>3</sup> in de Brugsesteenweg
- een jaargemiddelde stikstofdioxide NO<sub>x</sub>-concentratie van 16-20 µg/m<sup>3</sup>
- een jaargemiddelde zwarte koolstof, BC-concentratie van 0,81 - 1,00 µg/m<sup>3</sup> in het merendeels van het plangebied en met pieken tot 1,01 - 1,25 µg/m<sup>3</sup> in de Brugsesteenweg

Voor PM10 en PM2,5 blijft de luchtkwaliteit min of meer dezelfde, voor NO<sub>x</sub> en BC-concentratie wijzen deze resultaten op een verdere verbetering t.o.v. de vorige jaren (met uitzondering van de corona-jaren).

Het plangebied omvat zowel woongelegenheden als bedrijvigheid en is omgeven door een verstedelijkte omgeving. De belangrijkste emissiebronnen naar de lucht in het plangebied omvat de stookinstallaties van woningen en bedrijven en het verkeer. Hoofdzakelijk de Brugsesteenweg geeft aanleiding tot emissies t.h.v. het plangebied, gezien de doorgangsfunctie van deze wegen.

In de ruimere omgeving kan de R8 (de ring rond Kortrijk) en de R36 (binnenring van Kortrijk) aangeduid worden als bron van luchtmissies alsook de diverse industrieterreinen. Door de ligging van het plangebied in de kern van Kortrijk is er sprake van druk verkeer op de lokale wegen.

De milieudienst van de stad Kortrijk meldt dat er op heden geen klachten zijn rond lucht- of stofhinder met betrekking tot het plangebied.

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

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

Er zijn geen specifieke problemen naar luchtkwaliteit bekend in het plangebied. De algemene maatregelen vanuit de diverse actieplannen naar lucht (fijn stof, NEC, groene mobiliteit, toepassing vlarem-normen, EPBC...) resulteren op termijn in een verdere verbetering van de globale luchtkwaliteit in Vlaanderen.

Binnen het plangebied kunnen geen nieuwe productiegerichte bedrijven zich vestigen. De kans op nieuwe emissiebronnen naar de lucht zijn dan minimaal. Stookinstallaties bij gebouwen dienen te voldoen aan de Vlarem-normen voor emissies naar de lucht.

Met het RUP wordt de hoeveelheid aan woningen en bedrijvigheid uitgebreid. Dit brengt een beperkte extra verkeersgeneratie mee (zie verder bij mobiliteit). De bedrijvigheid in het plangebied wordt beperkt tot KMO's. Er worden dus geen nieuwe grootschalige productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende activiteiten toegelaten in het plangebied. De kans op nieuwe

emissiebronnen naar de lucht is dan ook minimaal. Stookinstallaties bij gebouwen dienen te voldoen aan de Vlarem-normen voor emissies naar de lucht.

#### *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. lucht die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

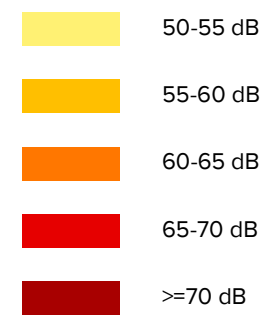
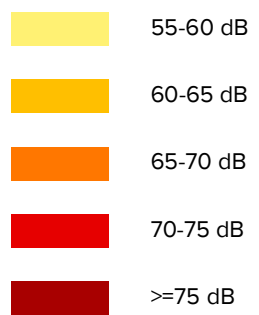
#### *Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**







### 8.3.8. EFFECT OP HET GELUID

#### *Referentiesituatie*

Het plangebied is omgeven door een verstedelijkte omgeving. In dergelijke omgeving is het voorspelbaar dat wegen een relevante invloed zullen uitoefenen op het omgevingsgeluid. Dit is ook op te merken op **de geluidskaarten**. Zo is het duidelijk dat de grootste bron van omgevingsgeluid de “Brugsesteenweg” (N50) is. Het is aanneembaar dat ook de andere aanpalende wegen en de bedrijvigheid occasioneel een relevante invloed uitoefenen op het omgevingsgeluid.

De ruimere omgeving omvat ringwegen, autosnelwegen en bedrijvzones. Echter door de afstand van het plangebied tot deze wegen en bedrijvzones is er weinig geluidsbelasting. De milieudienst van Kortrijk maakt geen melding van geluidsoverlast.

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

De gewestbestemming wordt gewijzigd in ‘zone voor wonen’, ‘zone voor KMO’, ‘zone voor groen’, ‘zone voor gemeenschapsvoorzieningen’. Er worden een aantal woon- en inbreidingsprojecten, alsook bouwmogelijkheden voor KMO’s voorzien. Dit kan, occasioneel, een vorm van beperkte lawaaihinder betekenen voor de onmiddellijke buurt.

Eventuele recreatieve activiteiten (in de groenzone) maken deel uit van normale activiteiten in een bebouwde kern en vallen niet onder abnormale hinder die de leefkwaliteit beïnvloedt.

Er worden ook geen nieuwe grootschalige productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende activiteiten toegelaten in het plangebied.

Bij toekomstige herontwikkelingen van het plangebied moet er rekening worden gehouden met de potentiële geluidshinder afkomstig van de verschillende ontwikkelingen. Hierbij kan de overdracht van geluid voor een stuk preventief ondervangen worden door o.a. een groene inrichting en overgang met het woongebied. Een andere mogelijkheid is het voorzien van akoestische isolatie voor gebouwen, echter valt dit buiten het bestek van dit RUP.

Het RUP voorziet voornamelijk ruimte voor KMO’s en woningen. Het is aanneembaar dat mits de ontwikkeling nadruk legt op ruimtelijk kwalitatieve inrichting, zoals huidig vooropgesteld, dat er geen toename van geluidshinder zal plaatsvinden.

#### *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. geluid 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**

### 8.3.9. EFFECT OP HET LICHT

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

Het plangebied omvat voornamelijk woongelegenheden en bedrijvigheid. De straatverlichting zorgt functioneel voor voldoende verlichting. Bij (eventuele) plaatsing van nieuwe verlichting bij de bouw van de bouwprojecten en wijzigingen aan de bouwblokken dient er verlichting te worden geplaatst dat erop gericht is 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. Vlaamse Reguleerder bepaalt dat de verlichting dient beperkt te worden tot een functionele verlichting tijdens de actieve periode.

Er is door de vele infrastructuren en urbanisatie reeds een sterke aanwezigheid van lichtvervuiling.

De stad houdt rekening met de efficiëntie van verlichting tot het openbaar domein. In kader van het burgemeestersconvenant streeft de stad naar een energiezuinige openbare verlichting. Kortrijk past, in sommige gebieden, het systeem toe van het dimmen en doven van de verlichting tijdens de nachtelijke uren. In kader van het burgemeestersconvenant streeft de stad naar een energiezuinige openbare verlichting.

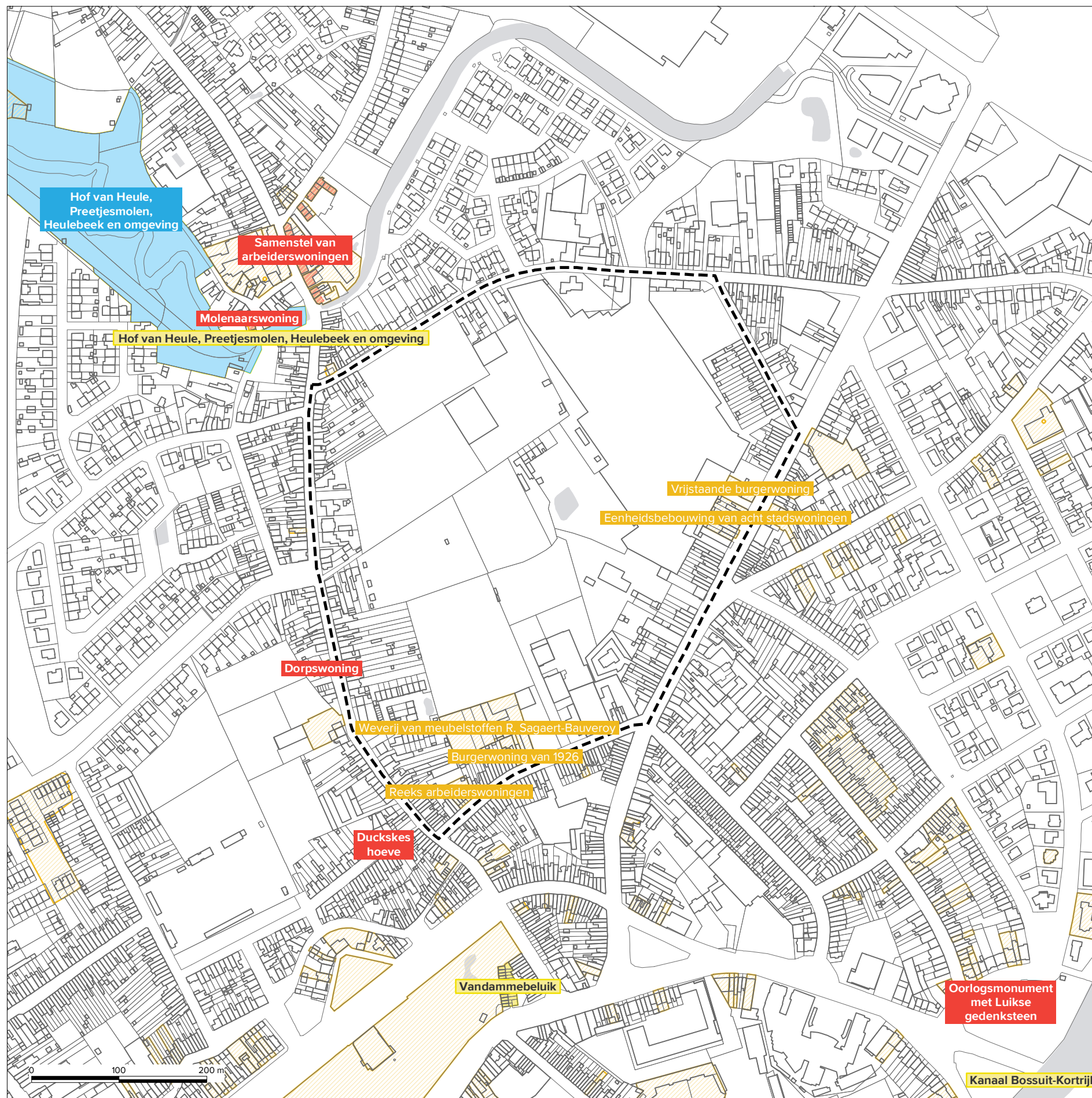
Er zijn bij de milieudienst van de stad geen gekende problemen op gebied van lichthinder.

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

#### *Aanzienlijk milieueffect*

**Nee**





Hof van Heule,  
Preetjesmolen,  
Heulebeek en omgeving

Samenstel van  
arbeiderswoningen

Molenaarswoning

Hof van Heule, Preetjesmolen, Heulebeek en omgeving

Vrijstaande burgerwoning

Eenheidsbebouwing van acht stadswoningen

Dorpswoning

Weverij van meubelstoffen R. Sagaert-Bauveroy

Burgerwoning van 1926

Reeks arbeiderswoningen

Duckskes  
hoeve

Vandammebeluik


Oorlogsmonument  
met Luikse  
gedenksteen


Kanaal Bossuit-Kortrijk

0 100 200 m

**Bouwkundig erfgoed**

Bron: Agentschap Onroerend Erfgoed, oktober 2021


 bouwkundig element

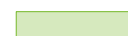
 bouwkundig geheel

**Beschermd onroerend erfgoed**

Bron: Agentschap Onroerend Erfgoed, oktober 2021

 monument

 stads- en dorpsgezichten

 cultuurhistorische landschappen



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

#### *Referentiesituatie*

In het plangebied zijn er 5 gebouwen opgenomen op de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Er bevinden zich geen beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten of cultuurhistorische landschappen in het plangebied.

Binnen het plangebied zijn volgende relictten aangeduid:

- een vrijstaande burgerwoning
- een eenheidsbebouwing van acht stadswoningen
- een weverij van meubelstoffen R. Sagaert-Bauveroy
- een burgerwoning van 1926
- een reeks arbeiderswoningen

Buiten het plangebied zijn talrijke gebouwen opgenomen op de inventaris van het bouwkundig erfgoed. In de ruime omgeving van het plangebied, in Kortrijk, zijn er nog diverse relictten en een aantal beschermde monumenten aanwezig.

Er zijn binnen het plangebied geen sites opgenomen op de CAI. In de omgeving zijn wel diverse sites op de CAI vermeld vanuit de geschiedenis van Kortrijk als een historische stad vanaf de Romeinse periode. Zowel vondsten uit het neolithicum, de Romeinse periode als de middeleeuwen zijn gedocumenteerd.

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*

Het plangebied is deels bebouwd of verhard en deels in gebruik als landbouwgebruik. Het RUP voorziet een herbestemming en herontwikkeling van aanzienlijke gedeelten van het plangebied. Hierbij wordt gestreefd naar een coherente en harmonische verweving van diverse functies.

Er worden geen wijzigingen m.b.t. de erfgoedwaarden voorzien.

Een algemeen voorschrift bepaalt dat aandacht wordt besteed aan een ruimtelijke draagkracht, beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing.

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

Doordat het gebied grotendeels ontwikkeld is of in landbouwgebruik, waardoor er sprake is van grondverstoring, zijn er vermoedelijk geen aanzienlijke archeologische vondsten meer te verwachten.

#### *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. geluid 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

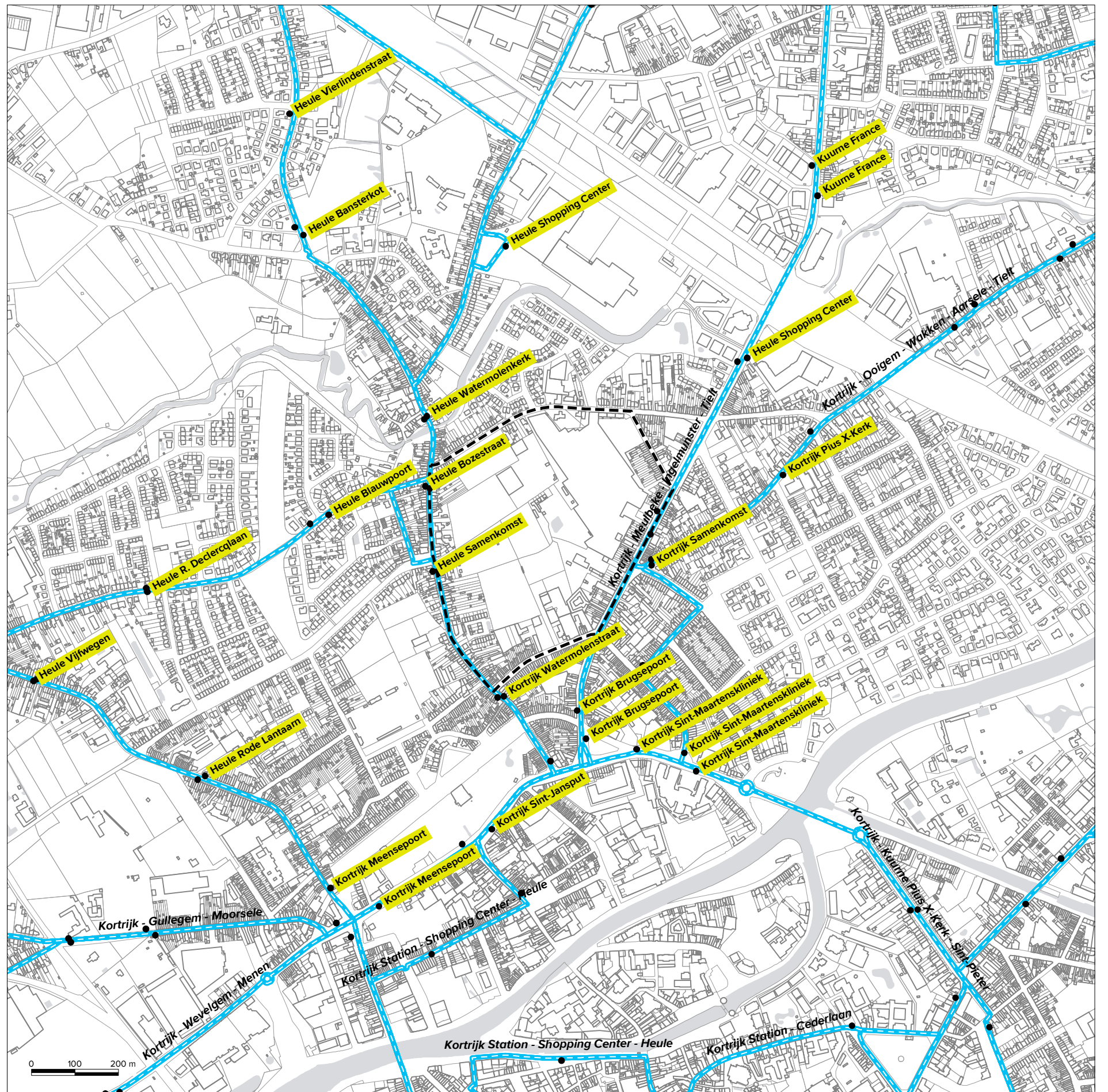
**Nee**



Openbaar vervoer

Bron: De Lijn/Digitaal Vlaanderen, juni 2021

-  buslijnen
-  haltes
-  belbushaltes





### 8.3.11. EFFECT OP DE MOBILITEIT INCLUSIEF BUURTWEGENTOETS

#### REFERENTIESITUATIE

Het plangebied is sterk autogericht. De twee belangrijkste noord-zuidgerichte verkeersassen zijn de Izegemsestraat en de Brugsesteenweg. Zij vormen een verbinding tussen de binnenste ring, de N36 van Kortrijk, en de buitenste ring, de R8. De west-oost gerichte verkeersassen de Iepersestraat en de Watermolenstraat vormen verbindingen voor lokaal verkeer tussen deze twee belangrijke verkeersaders.

De dichtstbijzijnde fietssnelweg is F361 Kortrijk - Roeselare op 800 m. In een straal van 5 kilometer rondom de projectsite liggen nog de F371 Deinze – Komen, de F374 Waregem – Zwevegem, F375 Kortrijk – Menen en F7 Gent – Kortrijk (nog niet gerealiseerd). Het plangebied is bijgevolg zeer goed ontsloten met fietssnelwegen in alle windrichtingen. De fietssnelwegen worden aangevuld door het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Het BFF is gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 10 km). Binnen het BFF wordt er een onderscheid gemaakt tussen: hoofdroutes/fietssnelwegen, functionele routes en alternatieve routes. Rondom het projectgebied lopen verschillende functionele fietsroutes: Kleine Iepersestraat, N50, R36 en de Izegemsestraat. Het centrum van de stad Kortrijk en de gemeente Kuurne is binnen de 15' met de fiets bereikbaar.

Het plangebied kent een afstand van ongeveer 3 km ten opzichte van het dichtstbijzijnde station van Kortrijk. Aan het station van Kortrijk zijn deelfietsensystemen beschikbaar (systeem Blue Bikes en systeem Mobit). Het is ongeveer 10 min. fietsen van het station naar de projectsite. Het station is eveneens een interregionaal hoppinpunt en legt de verbinding naar Brussel, Antwerpen, Gent, Lille.

Op 900 meter van de projectsite ligt de bushalte Kortrijk Samenkomst. Deze halte wordt bediend door de lijnen 21 en 221. Op 290 meter van de projectsite ligt de bushalte Heule Samenkomst. Deze wordt bediend door buslijn 60.

Nummer	Lijn	Frequentie
<i>Kortrijk Samenkomst</i>		
Lijn 21	Hulste - Harelbeke - Kuurne - Kortrijk	30'
Lijn 22	Tielt - Meulebeke - Ingelmunster - Kuurne - Kortrijk	30'
Lijn 221	Wielsbeke - Oostrozebeke - Ooigem - Kuurne - Kortrijk	functioneel 7 ritten
<i>Heule Samenkomst</i>		
Lijn 60	Kortrijk - Lendelede - Izegem - Roeselare	60'

Op de **Iepersestraat** zijn langs beide zijden voetpaden voorzien. Er geldt een snelheidsregime van 50 km/u en er zijn geen fietspaden aanwezig, er is met andere woorden gemengd verkeer. Langs weerszijden kunnen wagens langsparkeren, deze parkeerstroken zijn gedeeltelijk geschilderd op het voetpad in het oostelijke gedeelte van de Iepersestraat. In het westelijke gedeelte wordt geparkeerd op de rijbaan. In de Iepersestraat is één zebraapad voorzien aan het kruispunt met de Izegemsestraat.

Op de **N50** is langs beide zijden een voetpad voorzien, alsook een aanliggend fietspad (1,70 meter). Volgens het vademecum zou dit fietspad aanliggend verhoogd moeten zijn met telkens een breedte van 2 meter. Naast de fietspaden is steeds een parkeerstrook voorzien. Ter hoogte van de Iepersestraat is een linksafstrook aangelegd, deze heeft een lengte van 36 meter. Tussen de Iepersestraat en de Watermolenstraat zijn 3 zebraapaden voorzien. Waarvan 1 (het meest noordelijke) voorzien is van een tussenberm. De bus halteert op vandaag op de rijbaan.

Op de **Lijnwaadstraat** zijn langs beide zijden voetpaden voorzien. Er geldt een snelheidsregime van 30 km/u en er zijn geen fietspaden aanwezig, wat gemengd verkeer impliceert. Langs weerszijden kan geparkeerd worden op de rijbaan. In de Lijnwaadstraat zijn er geen zebraapaden voorzien.

Op de **Watermolenstraat** zijn langs beide zijden voetpaden aanwezig. Er geldt een snelheidsregime van 30 km/u en er zijn geen fietspaden aanwezig, wat gemengd verkeer impliceert. Er zijn langs de rijbaan parkeerplaatsen voorzien. In de Watermolenstraat zijn er twee zebraapaden voorzien, steeds ter hoogte van de kruispunten.

Op de **Izegemsestraat** zijn langs beide zijden voetpaden aanwezig. Er geldt een snelheidsregime van 50 km/u en er zijn geen fietspaden aanwezig, wat gemengd verkeer impliceert. Dit werd vormgegeven door de aanleg van fietssuggestiestroken. Er zijn meerdere oversteekplaatsen voor voetgangers voorzien. In totaal zijn er 5 zebraapaden gelegen tussen de Watermolenstraat en de Iepersestraat.

Het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Kortrijk (2011) selecteerde al het hoofdwegennet en dragend netwerk. Hierin worden de volgende wegen in de buurt van het projectgebied aangeduid:

- Ringlaan als regionale weg
- N50 grondgebied Kuurne als regionale weg

In het mobiliteitsplan van Kortrijk (dat dateert van vóór het decreet basisbereikbaarheid) wordt de oude wegencategorisering gebruikt. Hierbij worden de volgende wegen rondom de projectsite opgenomen:

- N50 (tussen R36 en R8) als secundaire weg type III
- Kuurnsesteenweg/Kortrijksestraat lokale weg type I (lokale verbindingsweg)
- Izegemsestraat als lokale weg IIa (gebiedsontsluiting)
- Iepersestraat als lokale weg IIa (gebiedsontsluiting)

Het plangebied kent, zoals veel andere woongebieden, vooral tijdens de ochtend- en avondspits een matige tot drukke graad van verkeer, met name voornamelijk lokaal verkeer. Verder is er ook sprake van verkeersdrukke afkomstig van doorgaand verkeer.

Er zijn 4 buurtwegen in het plangebied aanwezig:

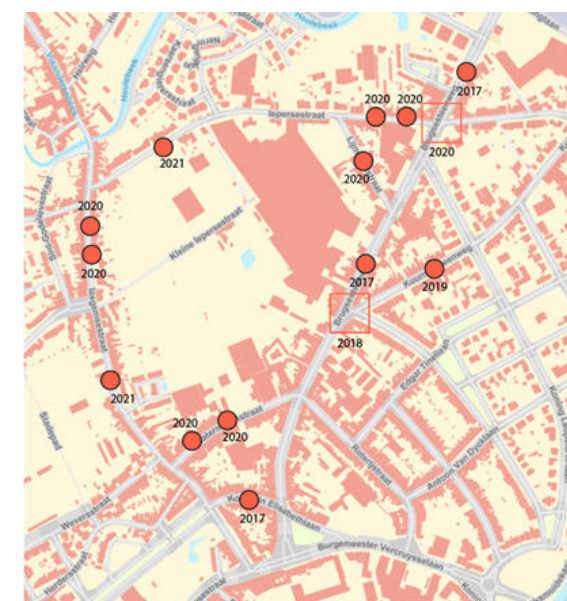
- Chemin nr. 2: de huidige Izegemsestraat
- Chemin nr. 30: de huidige Iepersestraat
- Sentier nr. 80: de huidige Lijnwaadstraat
- Sentier nr. 78: voor een deel de huidige Watermolenstraat  
Oorspronkelijk liep een deel van deze buurtweg tussen de Izegemsestraat en de Watermolenstraat. Deze sentier is niet opgeheven. Op vandaag ligt ter hoogte van deze sentier een toegangsweg tot een verkaveling aan de Izegemsestraat.

In kader van het RUP Mewaf werd een parkeerstudie uitgevoerd in de omgeving van het projectgebied. Binnen deze studie werd de Lijnwaadstraat en de Iepersestraat (oostelijke deel) onderzocht. In totaal zijn hier 19 langparkeerplaatsen en 2 parkeerplaatsen voor mensen met een beperking. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er op vandaag geen parkeertekorten zijn, er wordt echter wel zeer veel fout geparkeerd.

De huidige verkeersstromen werden in kaart gebracht aan de hand van kruispunttellingen en doorsnedetellingen. Er werden in de ruime omgeving van het projectgebied de laatste jaren verschillende doorsnedetellingen georganiseerd in kader van meldingen bij de stad Kortrijk over snelheid en het in kaart brengen van het druktebeeld. In onderstaande afbeelding staan de locaties van de tellingen met daarbij het jaartal waarin de telling werd uitgevoerd.

Kruispunttellingen
Kruispunt N50 x Iepersestraat
Kruispunt N50 x Kuurnsesteenweg x G. Devreeslaan x N50
Doorsnedetellingen
Brugsesteenweg 123 (2017)
Izegemsestraat 134 (2021)
Izegemsestraat 161 (2020)
Izegemsestraat 188 (2020)
Koningin Elisabethlaan 44 (2017)
Iepersestraat 93b (2019)
Iepersestraat 37 (2020)
Iepersestraat 93A (2020)
Lijnwaadstraat 35 (2020)
Watermolenstraat 60 (2020)
Watermolenstraat 72 (2020)
Kuurnsesteenweg 19 (2019)

Om een zo realistisch mogelijke inschatting te maken werden alle oudere tellingen "geïndexeerd" door per jaar 2% extra verkeersgeneratie toe te voegen.

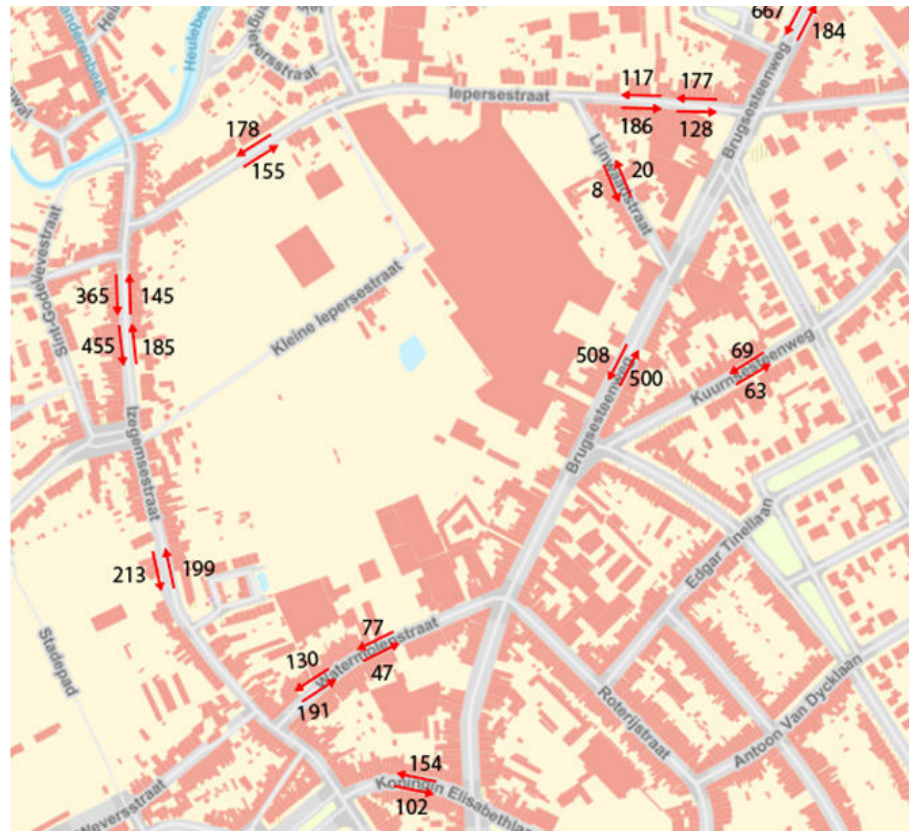








## Doorsnedetellingen



Uit de tellingen bleek dat de avondspits maatgevend was. Onderstaande figuur geeft de gemiddelde intensiteit weer op elk wegsegment voor de avondspits (16-17u). Dit is een gemiddelde van elke weekdag, waarbij steeds 2%/jaar intensiteit werd toegevoegd om een zo representatief mogelijk beeld te krijgen.

Deze intensiteiten op de rijbaan worden afgetoetst op basis van de theoretische capaciteit in functie van de leefbaarheid.

Volgende maximale capaciteiten worden vastgelegd per wegsegment (pae/u/richting)

- N50 1200 PAE
- Izegemsestraat 650 PAE
- Koningin Elisabethlaan 400 PAE
- Iepersestraat 650 PAE
- Lijnwaadstraat 400 PAE

Hieruit kan geconcludeerd worden dat in de huidige (referentie)situatie géén enkel wegsegment zijn capaciteit overstijgt, of de drempel van 80% overschrijdt (zie onderstaand figuur).



Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Voor Kortrijk staat de verkeersleefbaarheid en veiligheid voorop. Onveilige situaties dienen preventief te worden opgelost. Het RUP voorziet een herbestemming en herontwikkeling van aanzienlijke gedeelten van het plangebied. Hierbij wordt gestreefd naar een coherente en harmonische verweving van diverse functies.

De wooneenheden en bijkomende bedrijvigheid brengen verkeersbewegingen met zich mee. Echter betekent dit niet noodzakelijk dat er sprake zal zijn van een relevante verhoging van de verkeersdruk tegenover de huidige situatie. Momenteel is er reeds sprake van een aanzienlijk aantal verkeersbewegingen in de omringende straten. Er dient voldoende parkeergelegenheid te worden voorzien voor de toekomstige wooneenheden en bedrijvigheid. Eventueel kan er ingezet worden op ondergrondse parkings bij de verschillende nieuwe ontwikkelingszones.

In het mobiliteitsprofiel wordt op basis van het ruimtelijk programma van het project een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersproductie en -attractie van de site. Op basis van het richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en Mober (2018) wordt een berekening gemaakt van de totale verkeersstromen van en naar het projectgebied.

De meest recente planintenties gaan uit van onderstaande grootte-orde voor het programma: ca 90 nieuwe wooneenheden, ca 6 ha bedrijvigheid en ca 4600 m<sup>2</sup> kantooroppervlakte. In kader van de effectenbeoordeling werd nog uit gegaan van een concrete uitwerking van de planintenties waarbij uitgegaan werd van: Grondgebonden woningen 46, Meergezinswoningen 51, • Kantoren 4675 m<sup>2</sup>, Kmo 6 ha. Echter, bij de meeste recente uitwerking van het plan worden slechts 90 wooneenheden voorzien. De effectenbeoordeling, werd op dat moment reeds uitgevoerd. De effectenbeoordeling gaat dus uit van een iets meer verkeersgenererende planningsinitiatief (97 wooneenheden) dan in realiteit zal aanwezig zijn.

De projectsite zal ontsluiten via zowel de Iepersestraat, Izegemsestraat, Molenstraat en de N50. De N50 loopt ten noorden door richting Kuurne en de Ringlaan, in zuidelijke richting loopt deze weg naar de R36. De Iepersestraat is de brug tussen de N50 en Izegemsestraat. De Izegemsestraat loopt ten zuiden eveneens naar de R36, ten noorden leidt de Izegemsestraat naar de Ringlaan. De Molenstraat verbindt eveneens de Izegemsestraat en de N50. Uit het onderzoek blijkt dat de avondspits maatgevend zal zijn tussen 16u en 17u.

Bij de uitwerking van de verkeersgeneratie zal rekening gehouden worden met een scenario waarbij de ontsluiting over de Iepersestraat/N50 verdeeld wordt en een scenario waarbij op die as enkel ontsloten wordt op de N50.

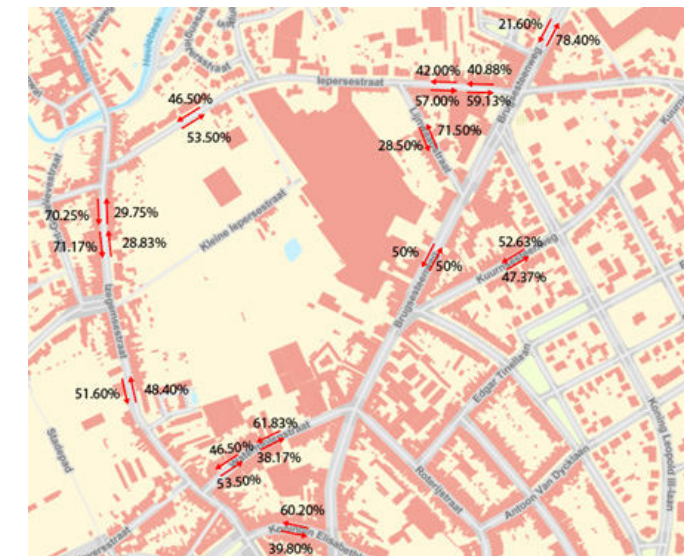
Totale verkeer beginsituatie	PAE	Bijkomende PAE	Totaal
7u	1473	279	1752
8u	1580	247	1827
<b>16u</b>	<b>2113</b>	<b>254</b>	<b>2367</b>
17u	1988	218	2206

Verkeersgeneratie volgens kerncijfers

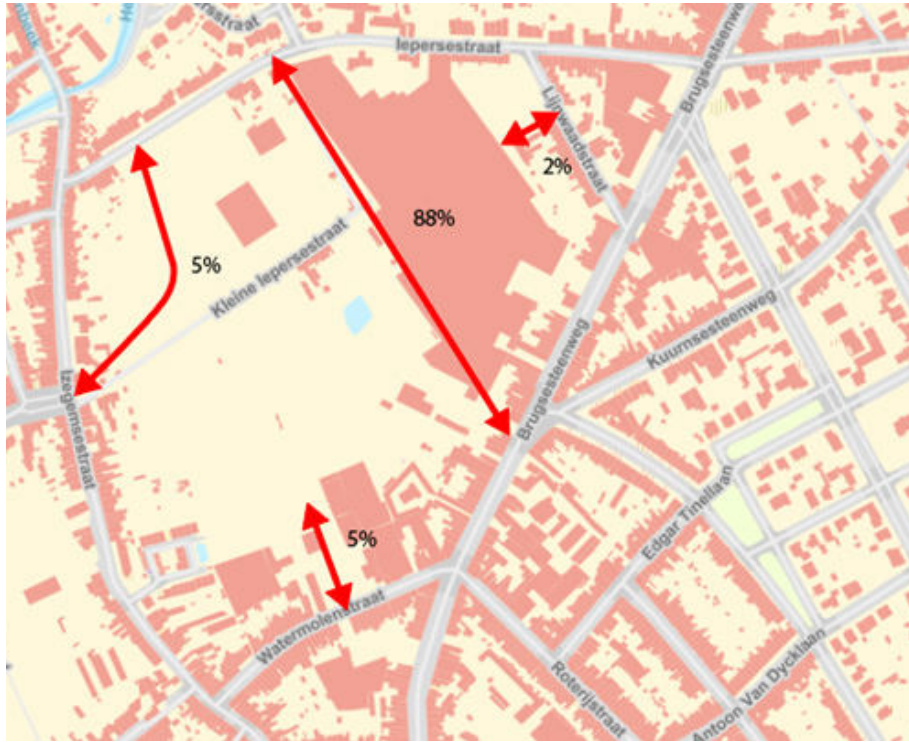
In onderstaande tabel werd rekening gehouden met de kerncijfers in het richtlijnenboek. Dit is veelal een overschatting van de verkeersgeneratie. Bijgevolg is dit een worstcase scenario en zal de realiteit steeds positiever zijn.

Verkeersgeneratie in PAE/u	Ochtendspits (7u-8u)		Avondspits (16u-17u)	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
<b>Grondgebonden woningen</b>				
Bewoners	1	18	16	4
Bezoekers	0	0	1	1
<b>Meergezinswoningen</b>				
Bewoners	1	13	12	3
Bezoekers	0	0	1	1
<b>Kantoren</b>				
Werknemers	78	0	3	68
Bezoekers	4	1	2	5
<b>KMO-zone</b>				
Werknemers	117	12	12	86
Bezoekers	3	3	4	4
Toelevering	14	14	14	14
<b>Totaal</b>	<b>218</b>	<b>61</b>	<b>65</b>	<b>186</b>

Het verkeer wordt gespreid volgens de vastgestelde tellingen. Er wordt steeds rekening gehouden met het meest realistische percentage.



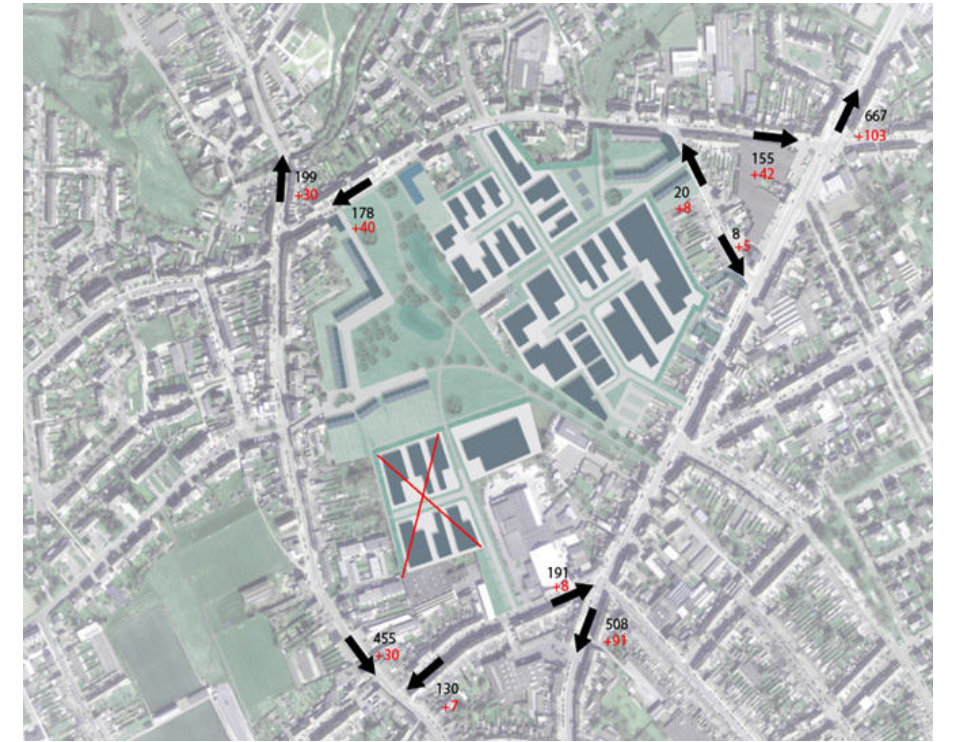




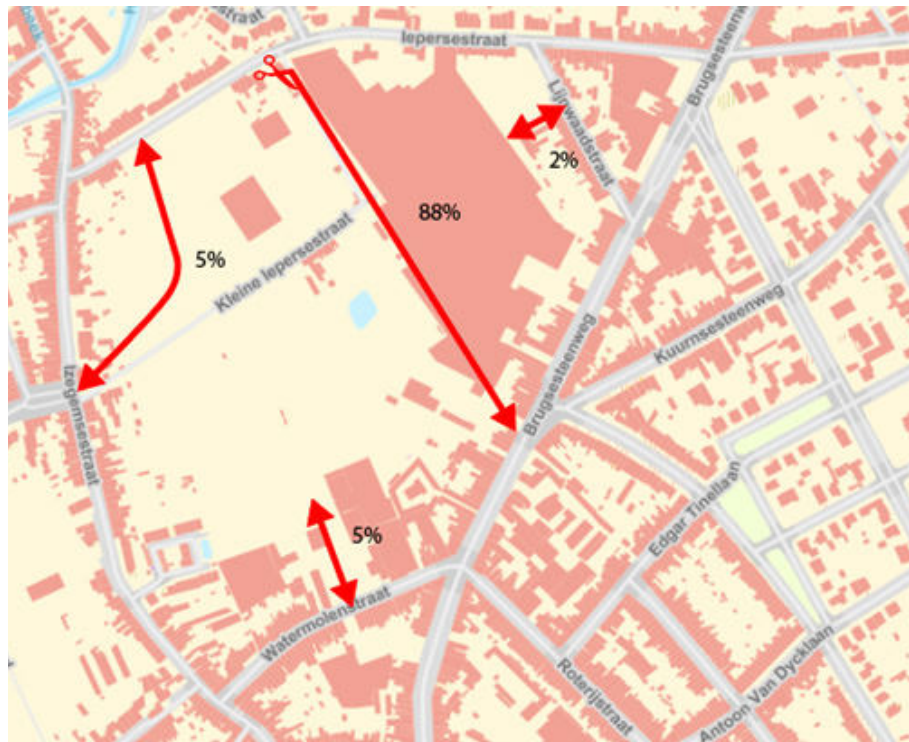
Verdeling verkeer via ontsluiting



Verdeling verkeer volgens kerncijfers



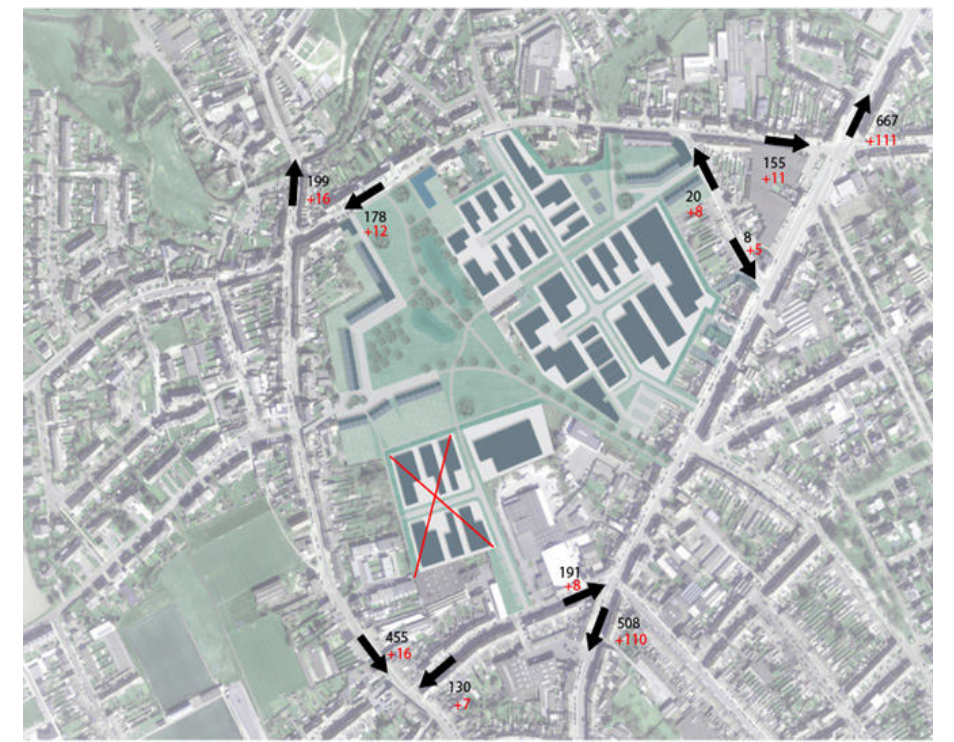
Impact I/C verhouding wegsegmenten



Verdeling verkeer via ontsluiting - volledige ontsluiting N50



Verdeling verkeer volgens kerncijfers volledige ontsluiting N50



Impact I/C verhouding wegsegmenten volledige ontsluiting via N50



Straat	PAE Ref. sit.	I/C Ref. sit.	PAE Gepl. sit.	I/C Gepl. sit.
N50 (richting Kortrijk)	508	42%	618	52%
N50 (richting Kuurne)	667	56%	778	65%
lepersestraat (richting N50)	155	24%	166	26%
lepersestraat (richting Izegemsestraat)	178	27%	190	29%
Watermolenstraat (richting N50)	191	48%	199	50%
Watermolenstraat (richting Izegemsestraat)	130	33%	137	34%
Izegemsestraat (richting lepersestraat)	199	31%	215	33%
Izegemsestraat (richting Watermolenstraat)	455	70%	471	72%
Lijnwaadstraat (richting N50)	8	2%	13	3%
Lijnwaadstraat (richting lepersestraat)	20	5%	28	7%

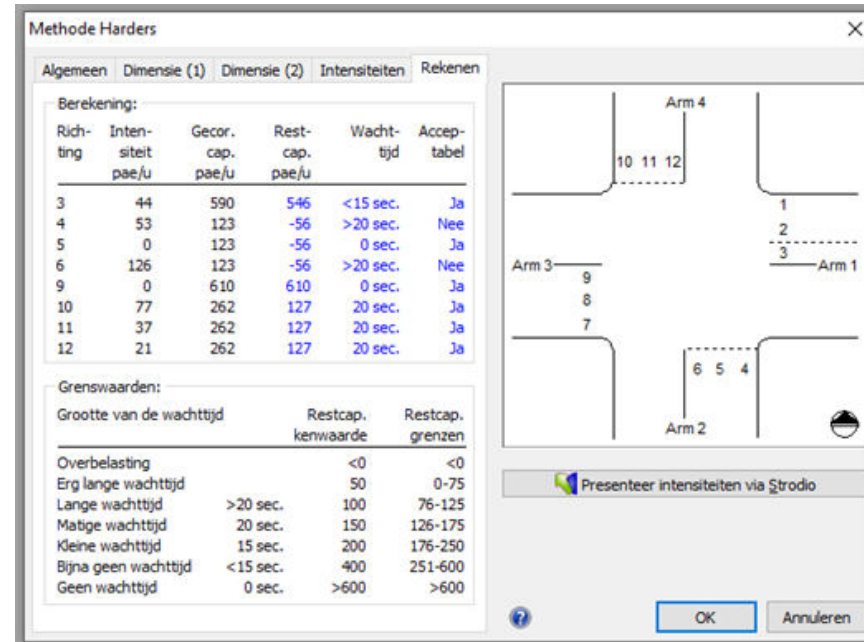
Straat (Scenario ontsluiting enkel via N50)	PAE Ref. sit.	I/C Ref. sit.	PAE Gepl. sit.	I/C Gepl. sit.
N50 (richting Kortrijk)	508	42%	618	52%
N50 (richting Kuurne)	667	56%	778	65%
lepersestraat (richting N50)	155	24%	166	26%
lepersestraat (richting Izegemsestraat)	178	27%	190	29%
Watermolenstraat (richting N50)	191	48%	199	50%
Watermolenstraat (richting Izegemsestraat)	130	33%	137	34%
Izegemsestraat (richting lepersestraat)	199	31%	215	33%
Izegemsestraat (richting Watermolenstraat)	455	70%	471	72%
Lijnwaadstraat (richting N50)	8	2%	13	3%
Lijnwaadstraat (richting lepersestraat)	20	5%	28	7%

Verzadigingsgraad toekomstige situatie (incl. plan/project)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %-punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %-punt	20 à 50 %-punt	10 à 20 %-punt	5 à 10 %-punt		5 à 10 %-punt	10 à 20 %-punt	20 à 50 %-punt	> 50 %-punt
>100%	---	---	---	---	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	---	---	0	0	+	++	++
80-90%	---	---	---	---	0	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

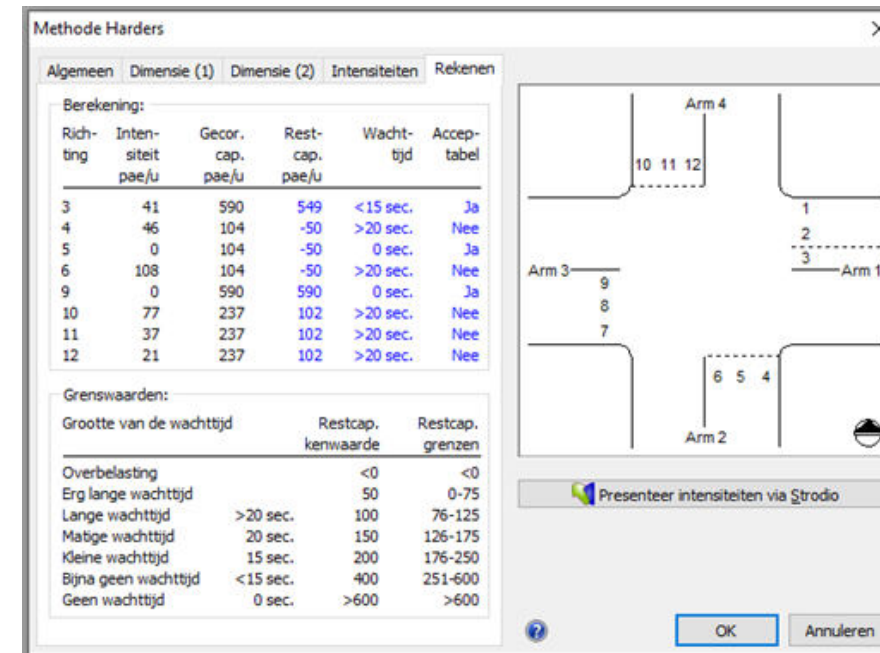
\* Procentpunt: rekeneenheid waarmee de verandering van een percentage wordt uitgedrukt. Een stijging van 40% naar 80% is een verhoging van 100% of een verhoging van 40 procentpunten.  
Bron: Richtlijnenboeken MER 'Mens-Mobiliteit'

Wanneer we het beoordelingskader vanuit het richtlijnenboek Mens-Mobiliteit toepassen, op de geplande situatie, merken we dat de verzadigingsgraad (I/C-verhouding) op de wegsegmenten nooit boven de 80% stijgt. En dat dus géén (aanzienlijk) negatieve effecten in de geplande situatie verwacht worden.

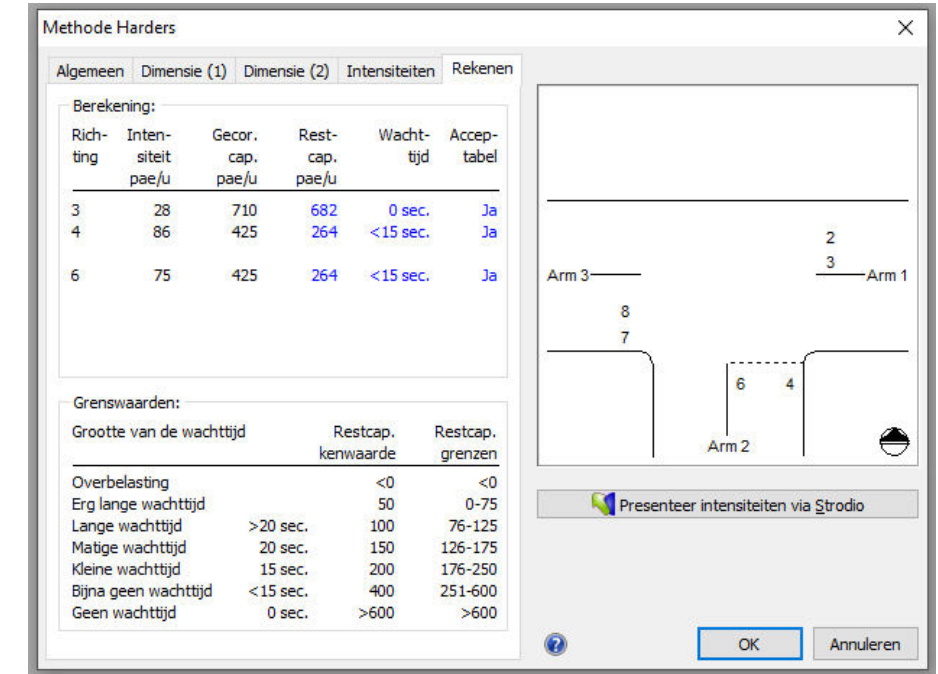
Op vraag van MOW werd ook de intensiteit nagegaan ter hoogte van de kruispunten ter hoogte van de N50. Daarbij werd met behulp van de methode van Harders de verkeersbelasting op een kruispunt (zonder verkeerslichten) nagegaan. Voor de avondspits bekomen we dan voor de twee relevante kruispunten de volgende toename en I/C-verhouding in de geplande situatie.



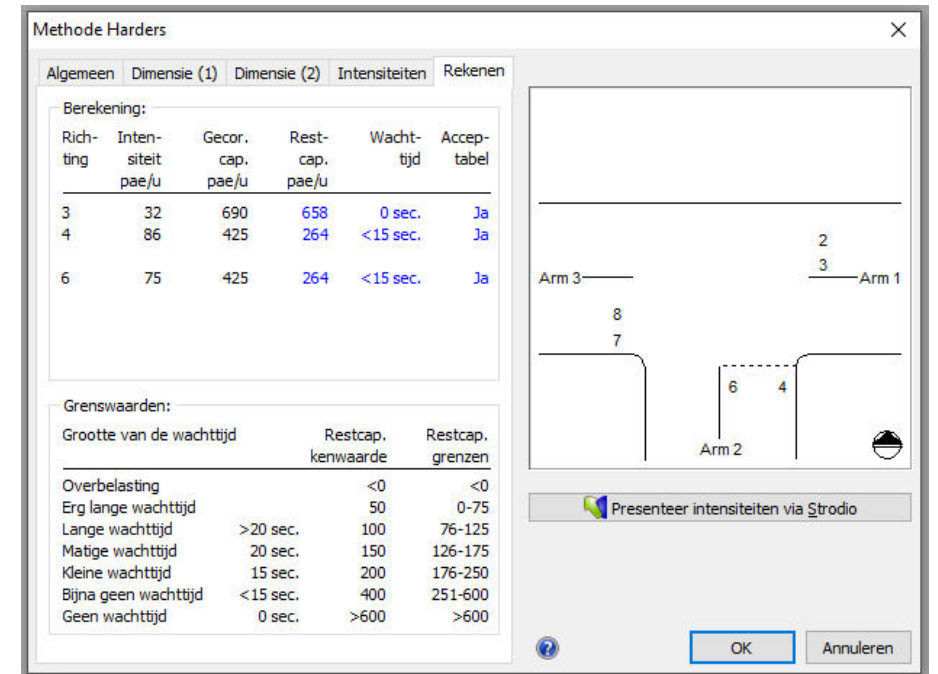
Kruispunt N50 met lepersestraat (geplande situatie)



Kruispunt N50 met lepersestraat (geplande situatie) - scenario ontsluiting via N50



Kruispunt N50 met Kuurnsesteenweg (geplande situatie)



Kruispunt N50 met Kuurnsesteenweg (geplande situatie) - scenario ontsl. via N50



Uit bovenstaande analyse blijkt dat voor beide kruispunten in de geplande toestand (scenario gespreide ontsluiting en scenario enkel ontsluiting via N50)- de wachttijden acceptabel blijven en er géén aanzienlijke verzadiging is. Er kan gesteld worden dat er géén aanzienlijke (negatieve) verkeerseffecten zich voordoen ter hoogte van de kruispunten.

Deze analyses gaan niet uit van het scenario waarbij het ambitieniveau van de vervoerregio met betrekking tot de modal split (50%) wordt behaald. Er kan van uitgegaan worden dat indien er in de geplande situatie effectief een modal split van dergelijke grootte-orde plaatsvindt, dit de effecten van het planvoornemen zal milderden. Gezien ook het feit dat het plangebied goed gelegen is met betrekking tot andere vervoersmodi (goed gelegen t.o.v. het hoger en lokaal fietsnetwerk, afstand t.o.v. openbaar vervoer...) kan gesteld worden dat een positieve trend m.b.t. de modal split plausibel is. Projectmatig zal het aspect fietsenstalling en fietsparkeren bewaakt moeten worden.

RUP ook ingezet om efficiënte en veilige verplaatsingscorridors te verwezenlijken. Zo worden er zachte verbindingen, binnen het plangebied, voor de zachte weggebruikers (fietsers en voetgangers) voorzien. Deze langzaamverkeersassen vormen een noord-zuidverbinding tussen de Iepersestraat en de Watermolenstraat en een oost-westverbinding tussen de Izegemsestraat en de Brugsesteenweg. Onder langzame verkeersassen wordt verstaan: nieuw aan te leggen voetgangers- en fietsverbindingen.

De voorgestelde zachte verbindingen kunnen potenties bieden, als doorsteek, met betrekking tot de bovenlokale fietsroutes van Kortrijk.

Bij de projectmatige uitwerking van de fietsverbinding dient het veiligheidsaspect bewaakt te worden om ter hoogte van de N50 geen negatieve effecten te creëren met betrekking tot de verkeersveiligheid voor de fietsers.

Verder zijn in het mobiliteitsplan van Kortrijk een aantal maatregelen opgenomen om de verkeersleefbaarheid in Kortrijk te verhogen. De realisatie ervan valt buiten het bestek van het RUP, maar het RUP is in overeenstemming met de geplande maatregelen.

#### **Conclusies i.f.v. de buurtwegentoets**

Er zijn 3 van de 4 buurtwegen opgenomen in het huidig verkeersnetwerk. Deze buurtwegen zijn de Chemin nr. 2 (de huidige Izegemsestraat), de Chemin nr. 30 (de huidige Iepersestraat) en de Sentier nr. 80 (de huidige Lijnwaadstraat). Sentier nr 78. overlapt gedeeltelijk met de huidige Watermolenstraat. Oorspronkelijk liep een deel van deze buurtweg tussen de Izegemsestraat en de Watermolenstraat. Deze sentier is niet opgeheven. Op vandaag ligt ter hoogte van deze sentier een toegangsweg tot een verkaveling aan de Izegemsestraat. Het verder verloop van de sentier is onduidelijk.

*Leemten in de kennis*

- Niet van toepassing

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

- Niet van toepassing

*Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken*

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

**NEE**

## 8.4. 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 3.3. 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.



## 9. Conclusie

### Screening

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;

### RVR-toets

Er bevindt zich geen bestaande Seveso-inrichting nabij het plangebied. De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen of activiteiten wordt in het RUP uitgesloten. Een online RVR-toets werd uitgevoerd (ref. RVR-AV-1629). Hieruit vloeide volgende conclusie: “Er moet geen RVR worden opgesteld. Het plan moet niet voorgelegd worden aan het Team Externe Veiligheid.”.

### Watertoets

In het plangebied is er een zone die als pluviaal overstromingsgevoelig wordt aangeduid (met middelgrote kans tot overstroming). Naar aanleiding daarvan werd het programma binnen het planningsinitiatief aangepast waarbij zes KMO-units geschrapt worden (perceel 132B), en waarbij grondgebonden woningen vervangen worden door meergezinswoningen opdat de grondpositie de pluviale overstromingszone niet zou aansnijden.

Verder wordt er in de geplande situatie geen bebouwing of verharding voorzien, waar ook een kleine tot middelgrote (pluviale) overstromingskans aanwezig is, behalve een beperkte oppervlakte ter hoogte van het kadastraal perceel 137F. Het water die zich op deze locatie zou verzamelen zal echter in de geplande situatie afwateren richting de groenzone. De oppervlakte en het volume die gepaard gaan met de inname van pluviaal overstromingsgevoelig gebied worden zo gecompenseerd binnen de groenzone. Het plangebied voorziet voldoende ruimte voor buffering en infiltratie om op projectniveau te kunnen voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater. Het naleven van deze verordening binnen de projectfase van het programma die voor ogen wordt gehouden binnen dit planningsinitiatief garandeert ook in de geplande situatie dat er geen aanzienlijk negatieve effecten zullen plaatsvinden..

### Buurtwegentoets

Er zijn 3 van de 4 buurtwegen opgenomen in het huidig verkeersnetwerk. Deze buurtwegen zijn de Chemin nr. 2 (de huidige Izegemsestraat), de Chemin nr. 30 (de huidige Iepersestraat) en de Sentier nr. 80 (de huidige Lijnwaadstraat). Sentier nr. 78 overlapt gedeeltelijk met de huidige Watermolenstraat. Oorspronkelijk liep een deel van deze buurtweg tussen de Izegemsestraat en de Watermolenstraat. Deze sentier is niet opgeheven. Op vandaag ligt ter hoogte van deze sentier een toegangsweg tot een verkaveling aan de Izegemsestraat. Het verder verloop van de sentier is onduidelijk.

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

Globaal overzicht aanzienlijk 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	<b>nee</b>

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















