

STAD KORTRIJK
RUP WALLE



juli 2021, **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

Ontwerpers/Ruimtelijk Planners:

Elyne Dewulf
Jozefien Bernard

In samenwerking met:

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

Opdrachtgever:

Stad Kortrijk

Burgemeester:

Ruth Vandenberghe

Voorzitter van de Gemeenteraad:

Helga Kints

Algemeen directeur:

Nathalie Desmet

FORMELE PROCEDURE

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

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

- scopingnota
- procesnota

TOELICHTINGSNOTA

INHOUDSOPGAVE

1.	SITUERING.....	5
1.1.	ONDERWERP VAN HET RUP	5
1.2.	LIGGING VAN HET PLANGEBIED	5
1.3.	BEGRENTING VAN HET PLANGEBIED	6
2.	FEITELIJKE TOESTAND.....	8
2.1.	RUIMTELIJKE INFORMATIE	8
2.2.	HISTORISCHE TOESTAND	16
3.	JURIDISCHE TOESTAND.....	18
3.1.	OVERZICHT	18
3.2.	GEWESTPLAN	20
3.3.	BESTAANDE BPA'S EN RUP'S	21
3.4.	GOEDGEKEURDE, NIET VERVALLEN VERKAVELINGEN	22
3.5.	BODEMONDERZOEKEN	23
3.6.	RELATIE M.B.T. HET HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED	24
3.7.	ONROEREND ERFGOED	25
3.8.	BUURTWEGEN	28
4.	PLANNINGSCONTEXT.....	29
4.1.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	29
4.2.	AFBAKENING STEDELIJK GEBIED	29
4.3.	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN	30
4.4.	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	30
4.5.	MOBILITEITSPAN KORTRIJK	32
4.6.	FIETSRROUTEPLAN KORTRIJK	32
4.7.	GEWESTELIJK RUP K-R8	32
4.8.	KORTRIJK 2025	33
4.9.	RUIMTEMONITOR WONEN EN DE RUIMTEMONITOR ONDERNEMEN IN ZUID- WEST-VLAANDEREN	33
4.10.	BEELDKWALITEITSPAN STAD KORTRIJK	34
4.11.	MARKTVERKENNING KANTOREN	35
4.12.	PROJECT KLIMAATWIJKEN	35
5.	PLANNINGSOPTIES.....	36
5.1.	MASTERPLAN	36
5.2.	AMBITIES VAN HET MASTERPLAN	37
5.3.	VOORONTWERP SITE WALLE 113	38
5.4.	WORKSHOP BOUWBLOK WALLE	38
5.5.	EVALUATIE MASTERPLAN EN VERDER ONDERZOEK	47
5.6.	ALTERNATIEVENONDERZOEK	52
5.7.	BELANGRIJKE PRINCIPES VOOR HET VERVOLGPROCES VAN HET RUP	59



SERIE ARBEIDERSWONINGEN DOORNIKSESTEENWEG



SERIE RIJWONINGEN IN WALLE



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



ZICHT OP DE TAPIJTFABRIEK EN DE LEEGSTAANDE PERCELEN



DE TOERIT TOT DRUKTA EN FORMAIL MET RECHTS HORECAZAAK



DE LOODS VAN DRUKTA EN FORMAIL



ZICHT OP DE BEMOK-SCHOOL EN SCHOORSTEEN WALLE



ZICHT OP LEEGSTAANDE PERCELEN WALLEMOLENSTRAAT EN ZICHT OP ACHTERKANTEN SERIE ARBEIDERSWONINGEN



ZICHT OP DE RIJWONINGEN HOF TE WALLE EN DE SCHOORSTEEN

1. SITUERING

1.1. ONDERWERP VAN HET RUP

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

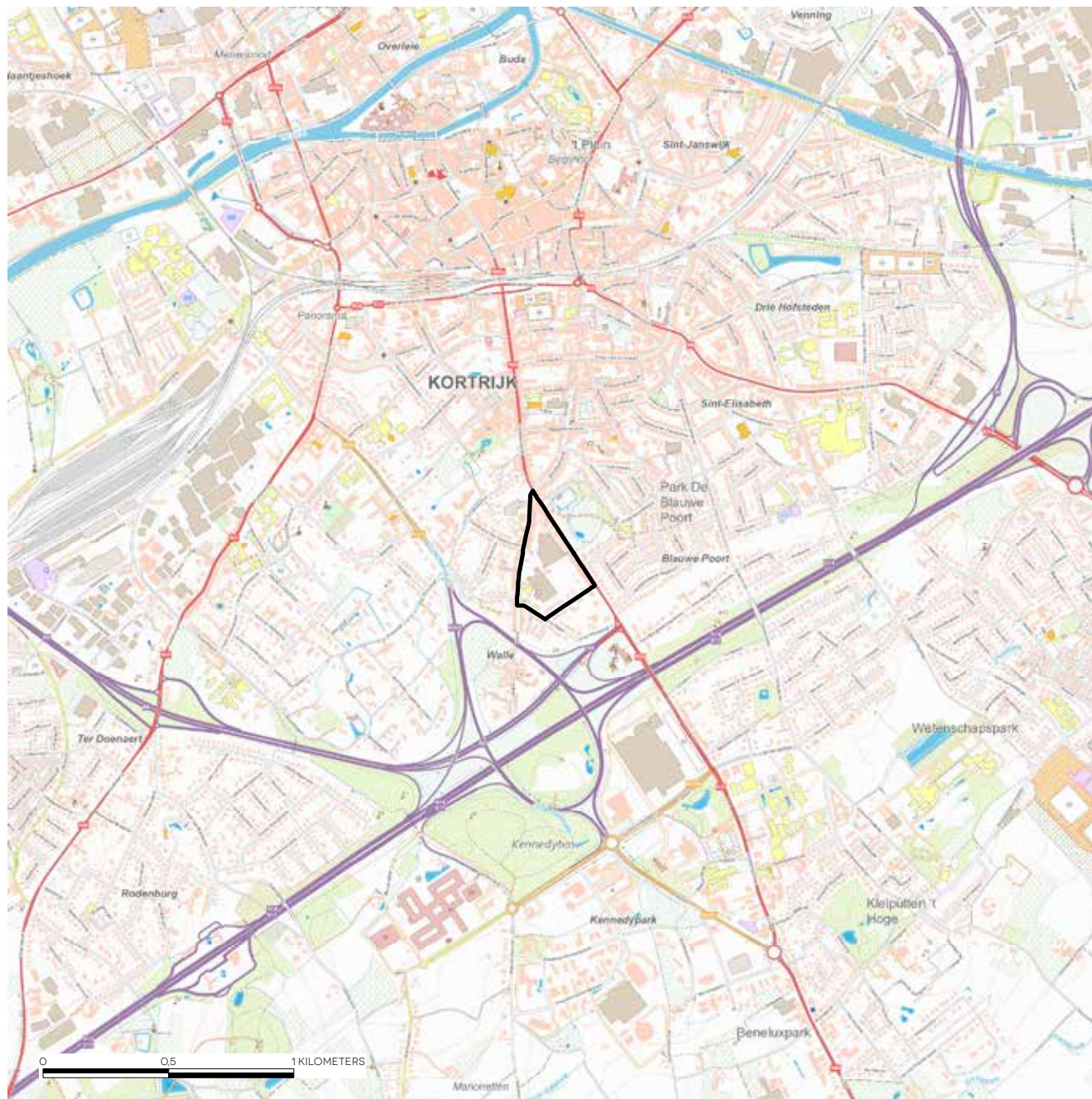
Het plangebied van het RUP bestaat uit een bouwblok met in de kern een paarse zone voor milieubelastende industrie type II, omringd door een schil van wonen (bestemmingsplan gewestplan).

Via dit RUP worden volgende elementen behandeld:

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

1.2. LIGGING VAN HET PLANGEBIED

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



1.3. BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied is begrensd door:

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

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

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

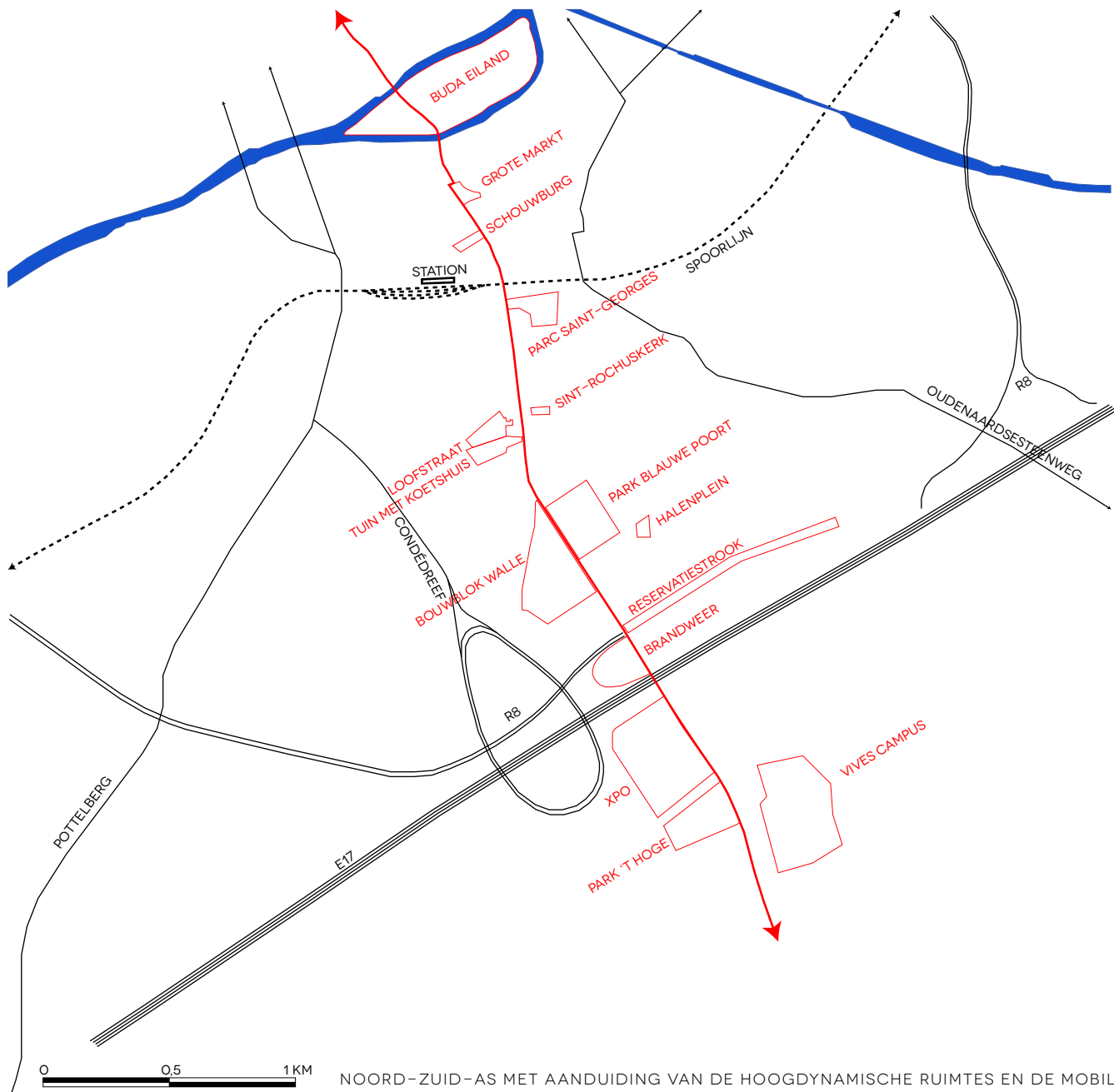
Het plangebied staat in zeer goede verbinding met het bovenlokaal wegnennet van de E17, de A19 en de E403.



ORTHOFOTO

BRON: INFORMATIE VLAANDEREN/MIDDENSCHALIG, MAART 2020





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

2. FEITELIJKE TOESTAND

2.1. RUIMTELIJKE INFORMATIE

2.1.1. Bebouwde ruimte

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

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

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

1. bedrijfsgebouwen

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

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

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

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

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

2. rijwoningen

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

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

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

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

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

3. vrijstaande woningen

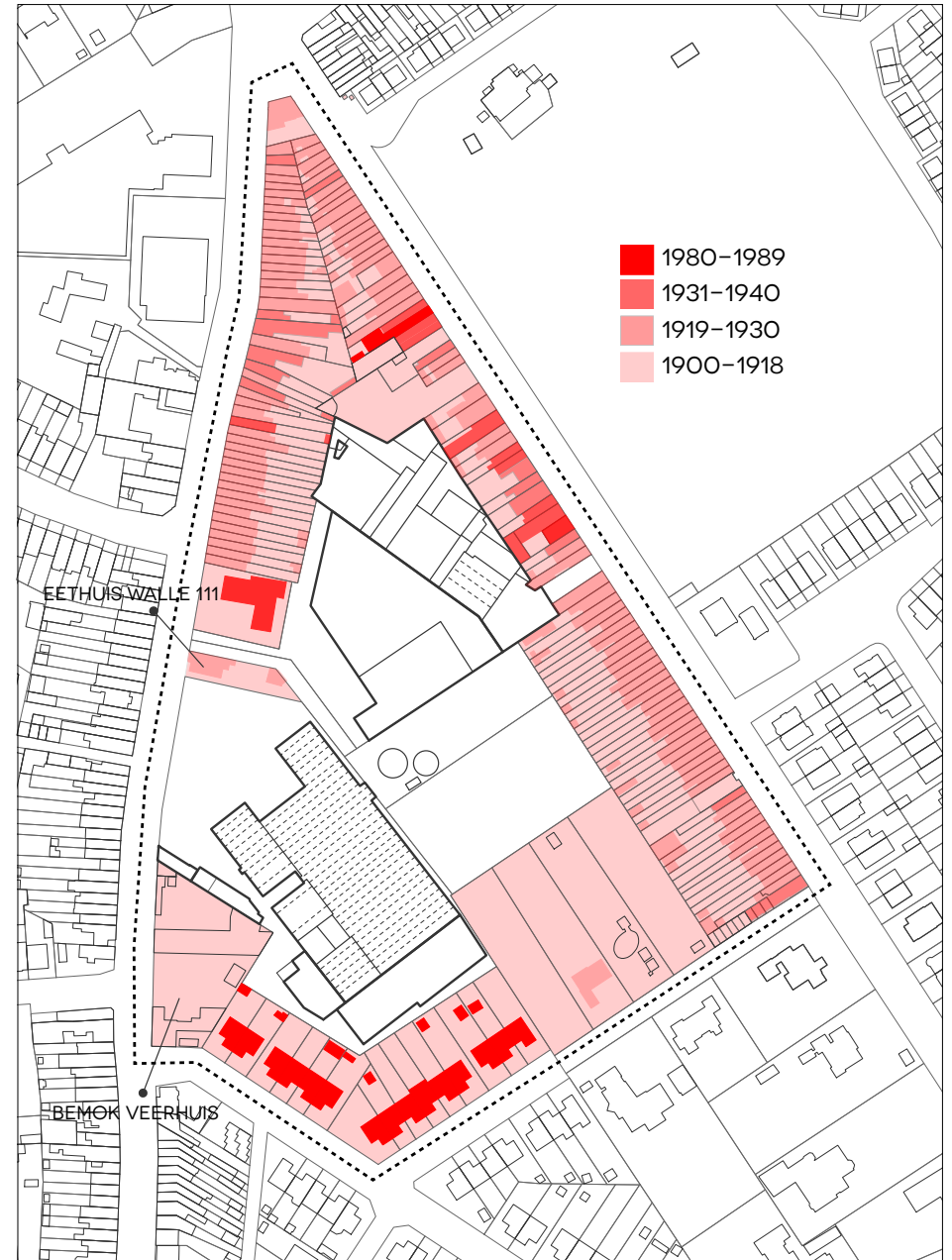
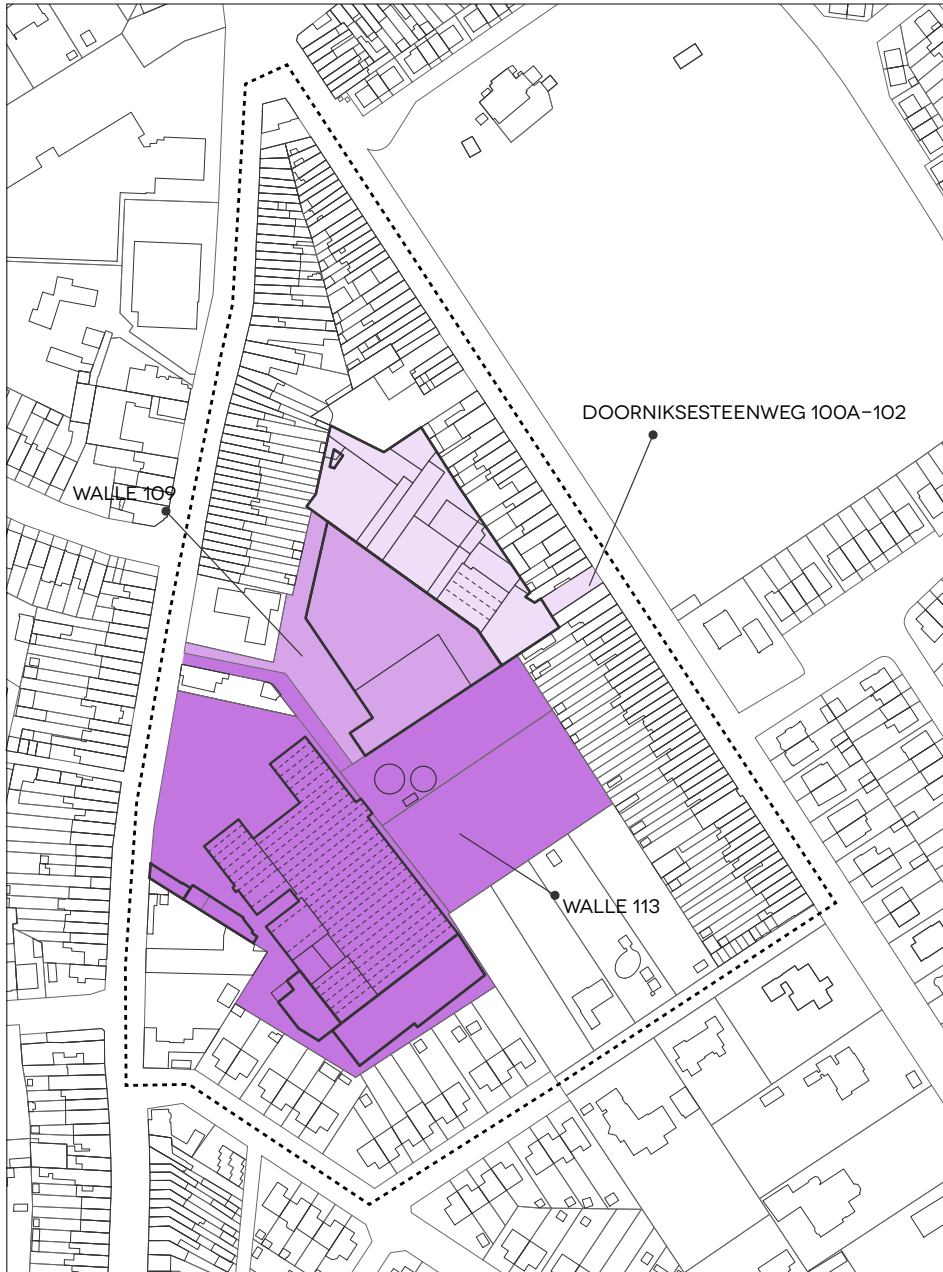
In het plangebied bevinden zich drie vrijstaande woningen: één in Walle naast de inritten van Walle 109 en Walle 113, en twee in de Wallemolenstraat. Deze laatste twee hebben een bijzonder diepe achtertuin met ecologische waarde. Naast beide vrijstaande woningen situeert zich een vrijstaand perceel waarop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

4. appartement

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

5. schoolgebouw

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



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

2.1.2. Open ruimte

De open ruimte binnen het plangebied bestaat uit:

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

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

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





LINKS (V.B.N.O.)

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

RECHTS (V.B.N.O.)

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



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

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

2.1.3. Ontsluiting

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

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

Openbaar vervoer

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




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

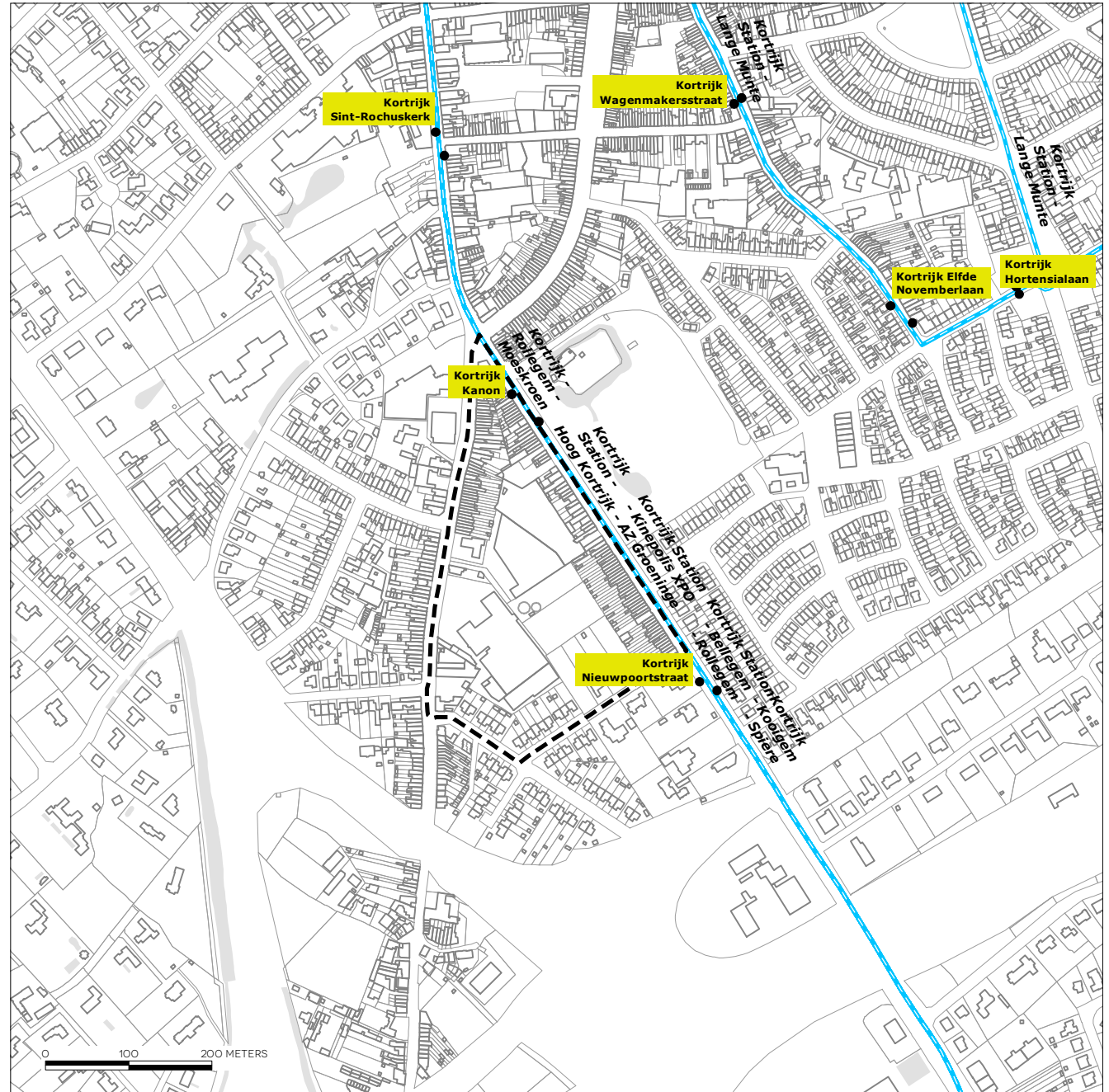
De stad Kortrijk heeft de ambitie om een hoogwaardige openbare vervoerslijn (HOV-lijn) uit te bouwen tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. Het onderzoek van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn omtrent deze HOV-lijn is intussen afgerond. De Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse (MKBA) heeft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

OPENBAAR VERVOER

IRON: DE LIJN/INFORMATIE VLAANDEREN, JUNI 2020

EGENDE

-  buslijnen
-  haltes
-  belbushaltes



Personenwagens

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

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

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

Fietsers

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

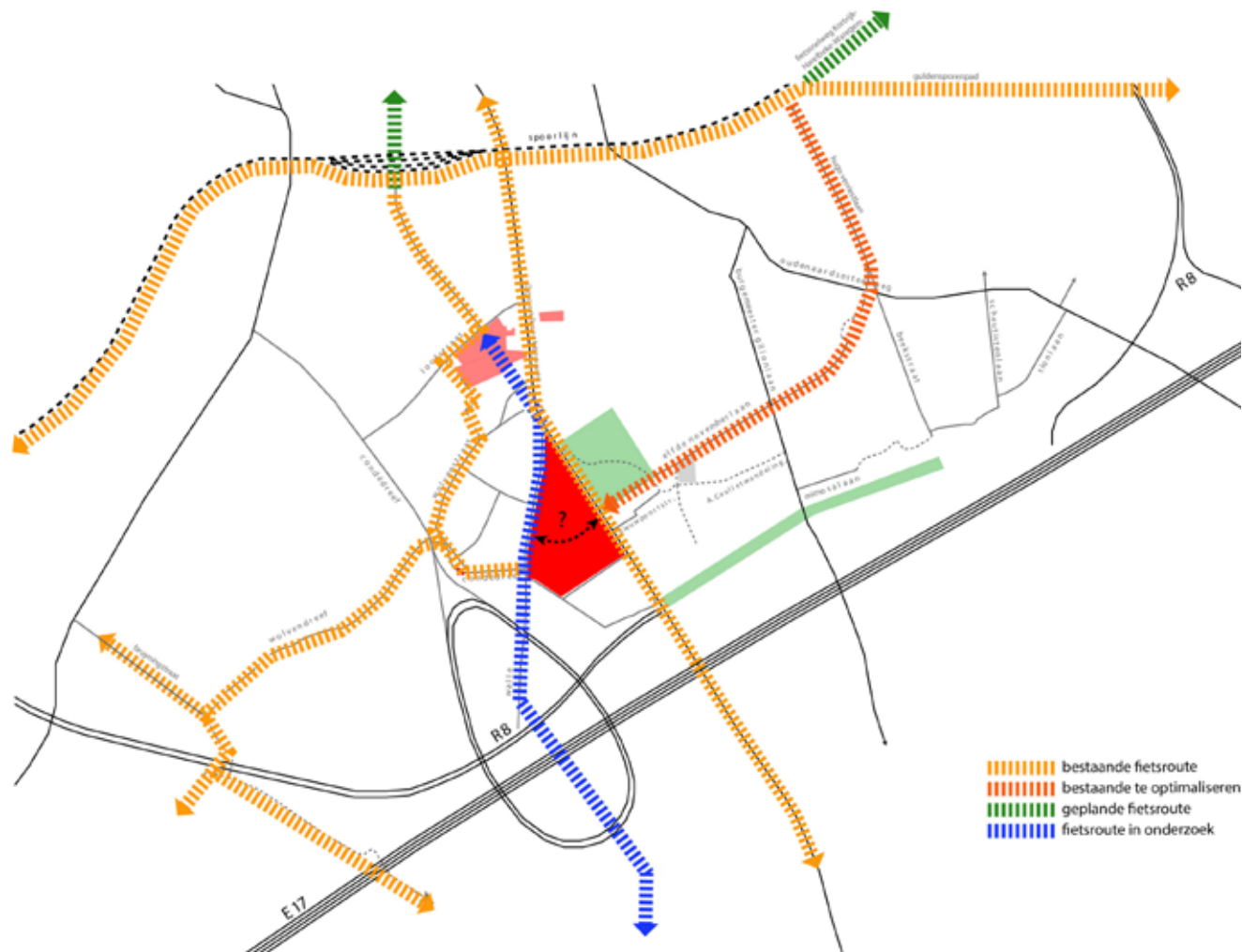
1. Door de Doorniksesteenweg af te rijden, of
2. Door het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de Doorniksewijk te gebruiken. Het plangebied is vanaf het station bereikbaar via de Bloemistenstraat en de Loofstraat. In de Loofstraat maakt een apart fietspad de link met de Wolvenstraat. De Wolvenstraat is geselecteerd als functionele fietsroute en ingericht als fietsstraat. Via de Wolvenstraat en de F. van Eeckhoutstraat bereik je Walle. Vanuit Walle kan je via de Condédreef het kruispunt met de Wolvendreef bereiken. De Wolvendreef is een belangrijke fietsverbinding die je naar het Bruyningpad leidt die je op zijn beurt tot over de R8 en de E17 leidt naar het Kennedybos en -park en de nieuwe site van AZ Groeninge.

De aansluiting vanuit Walle via de Condédreef met de Wolvendreef doet nadenken over een oost-westverbinding door het bovenmaatse bouwblok van Walle. Op vandaag sluit een doorsteek door het bouwblok aan op:

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

Voetgangers

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



2.1.4. Reliëf















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

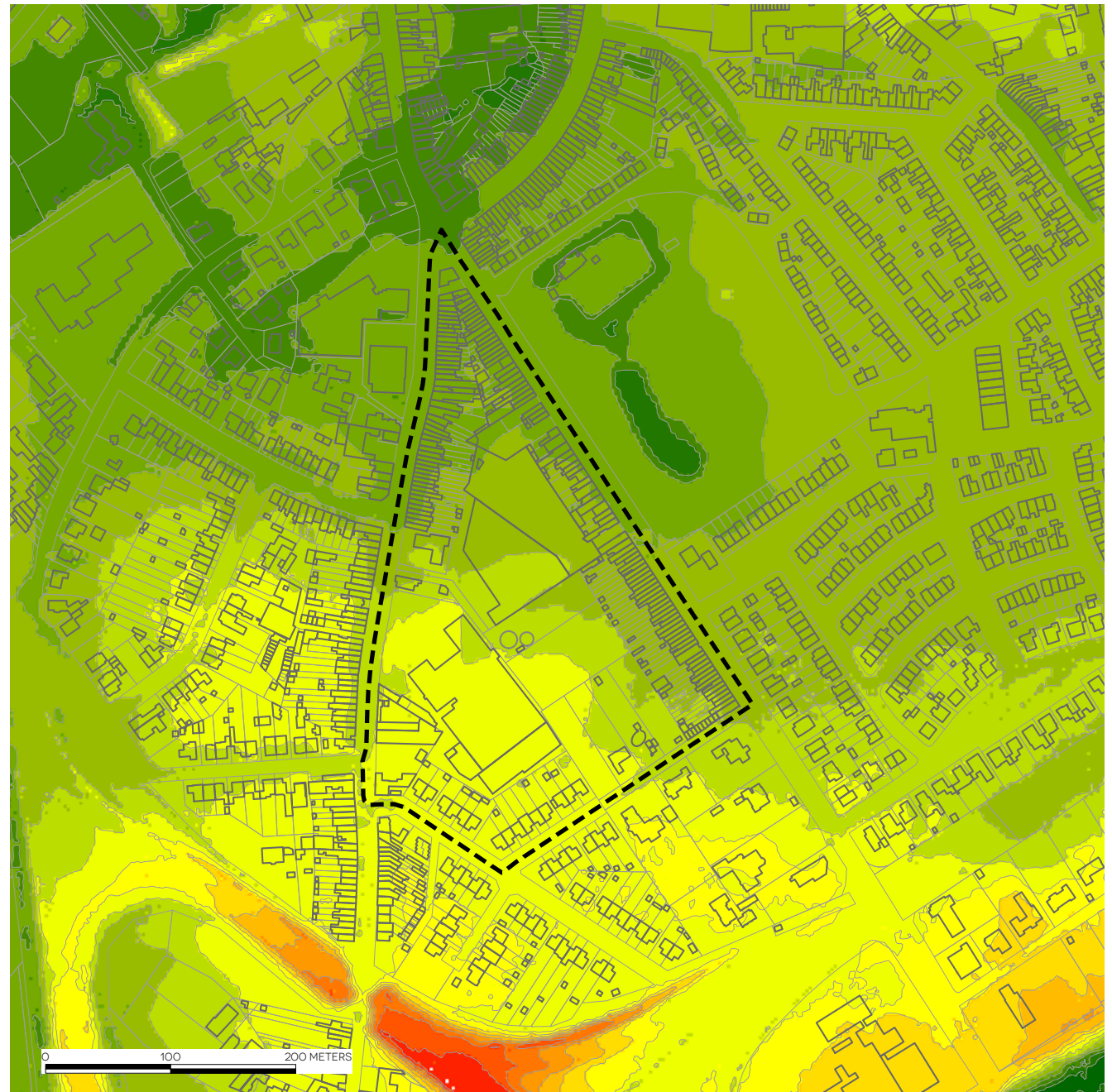
RELIËF

BRON: VMM/AGIV, MEI 2004



LEGENDE

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



2.2. HISTORISCHE TOESTAND

FERRARIS, 1777 >

Op de Ferrariskaart zijn reeds volgende elementen af te lezen:

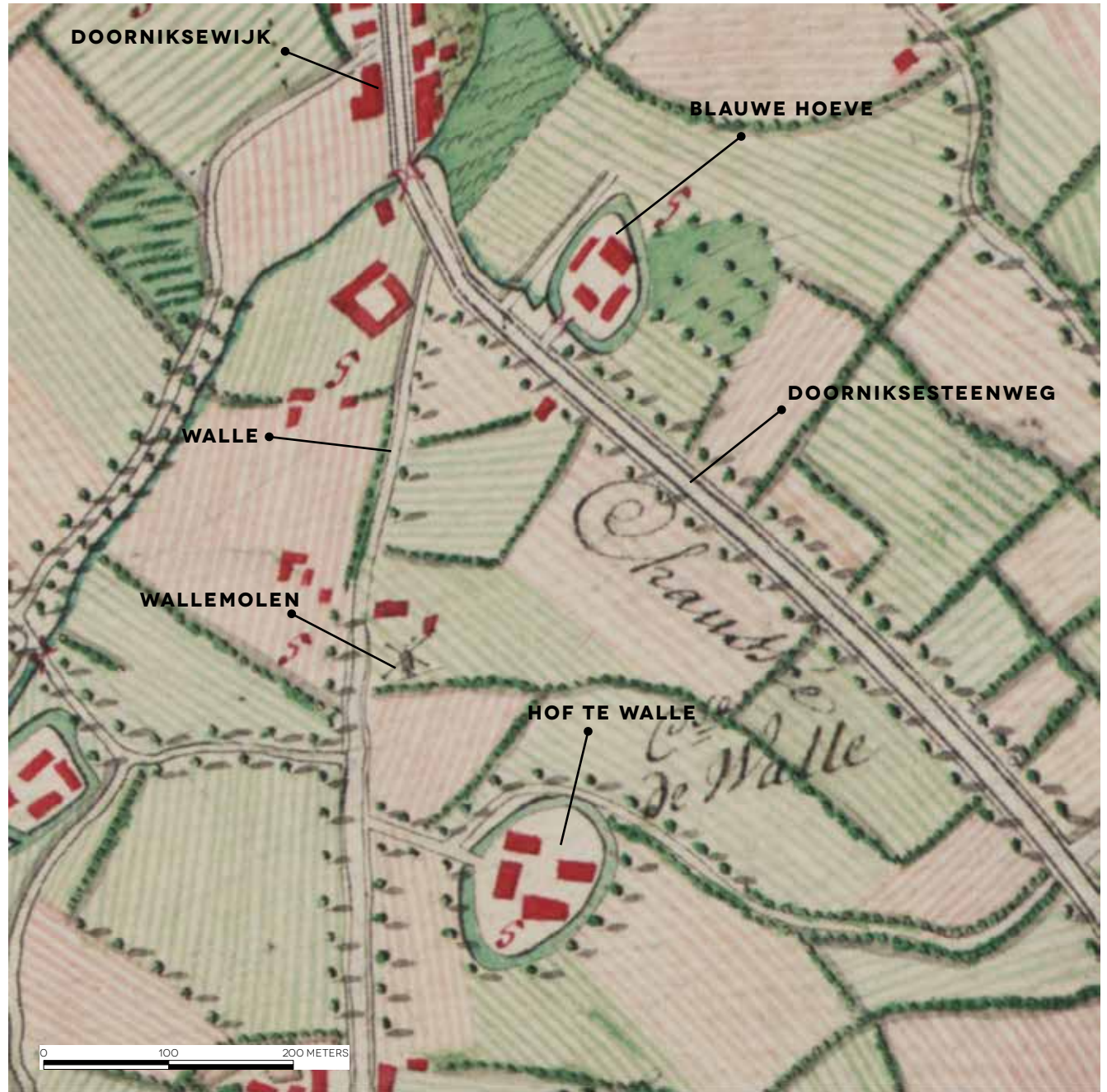
- De Doorniksewijk
- De Blauwe Hoeve
- De Doorniksesteenweg
- Walle
- Hof te Walle
- Wallemolen, gesloopt in 1904



HISTORISCHE PRENTKAART VAN DE WALLEMOLEN

FERRARISKAART (1777)

BRON: INFORMATIE VLAANDEREN (WMS), FEBRUARI 2018





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

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

3. JURIDISCHE TOESTAND

3.1. OVERZICHT

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

TYPE PLAN	REFERENTIE
Milieuvergunningen	bovengrondse propaangastank van 2.700 liter (2017) Doorniksesteenweg: <ul style="list-style-type: none"> • 1B4, Doorniksesteenweg 8, schaafmachine en electromotor (1928) • 1F9, Doorniksesteenweg 30, benzinedepot (1930) • 1X2, Doorniksesteenweg 40, mechanische schrijnwerkerij (1923) • 1Y8, Doorniksesteenweg 44, landbouwbedrijf met 10 runderen (1977) • 1P8, Doorniksesteenweg 64, zaal voor vermakelijkheden en bals (1952), exploitatie feestzaal (2002) • 1A9, Doorniksesteenweg 68, haarkapperssalon (1950) • 1B5, Doorniksesteenweg 72, weverij (1922) • 1K8, Doorniksesteenweg 88, electromotor (1931) • 12S, Doorniksesteenweg 134, beenhouwerij (1920) • 12X, Doorniksesteenweg 144, gastank 500 liter (1994) • 2K3, Doorniksesteenweg 100A, mechanische weverij (1924), stoomketel (1946), weverij en ververij gasolietank 40.000 liter (1958), twee ondergrondse gasolietanks van 5.000 liter (1961), tweede stoomketel (1963), uitbreiding weverij en ververij (1968), stoomketel 12 kg/cm² en 120 m² (1974), stoomketel druk 11.7 bar (stookwijze aardgas) en verwarmingsoppervlakte 147 m² (1986), verdere exploitatie weverij en ververij (1989), verder exploiteren, uitbreiden, wijzigen en toevoegen aan een textielverwerkende fabriek (2003), een textielverwerkend bedrijf verder exploiteren, uitbreiden en wijzigen (2009), uitbreiden en wijzigen van een textielbedrijf (2004), exploitatie van een depannagebedrijf (2012)

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

3.2. GEWESTPLAN

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

- Woongebied
- Zone voor milieubelastende industrieën type II

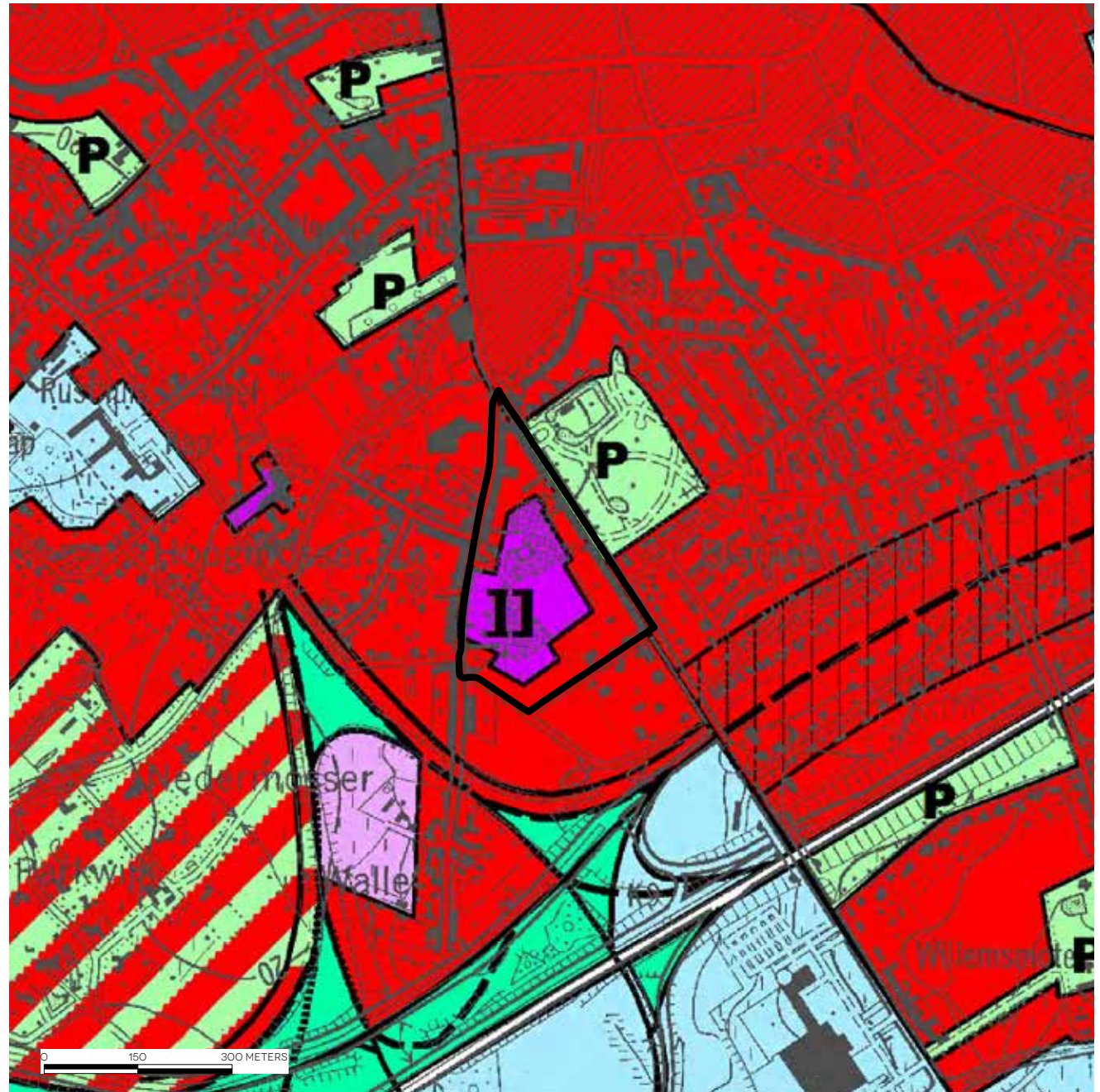
GEWESTPLAN

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



LEGENDE

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



3.3. BESTAANDE BPA'S EN RUP'S

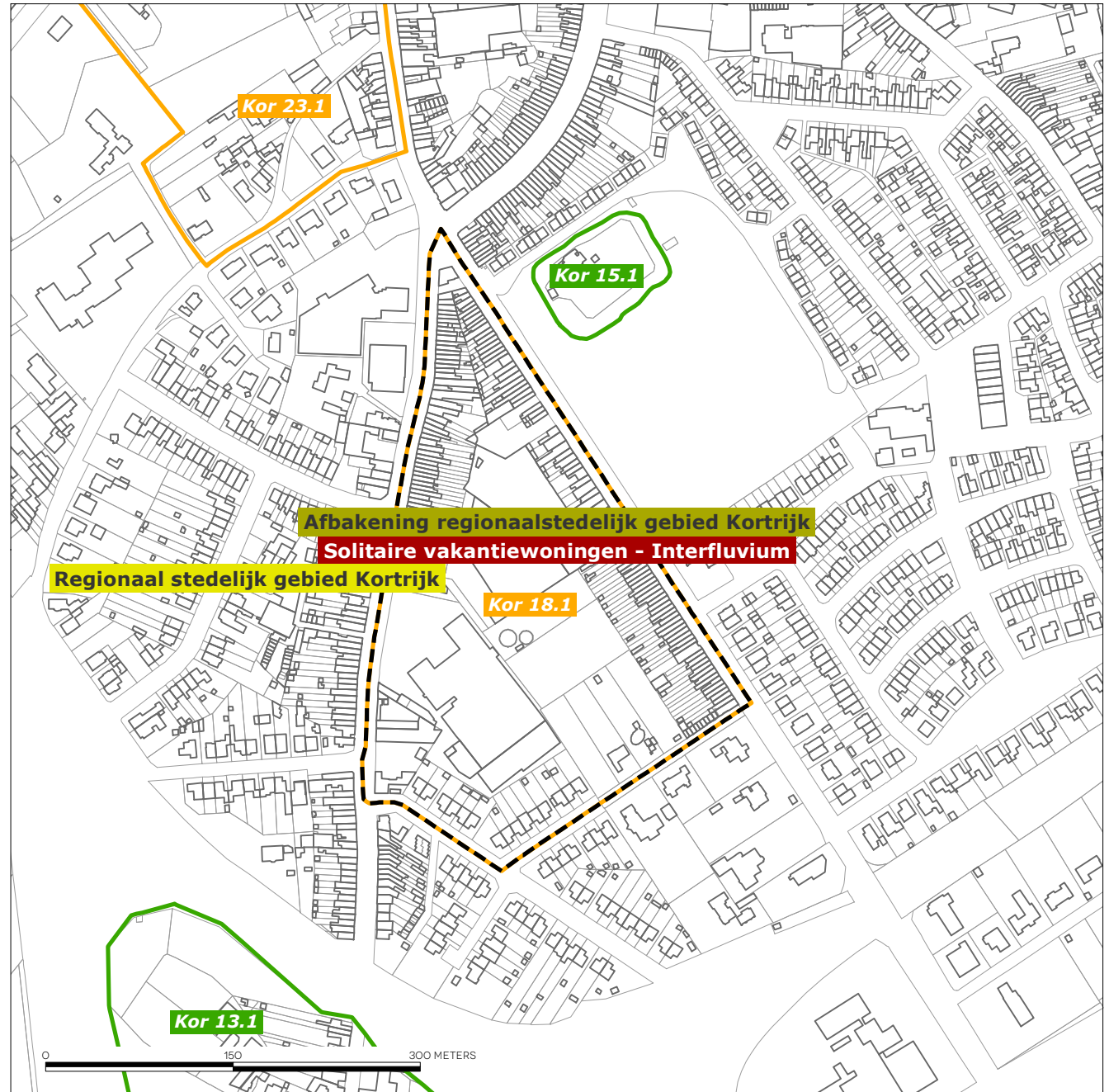
In het plangebied bevinden zich geen bestaande BPA's of RUP's. Het plangebied valt binnen de afbakening van het Regionaalstedelijk Gebied Kortrijk, maar er is geen specifiek deelplan van kracht.

OVERZICHT RUP'S EN BPA'S

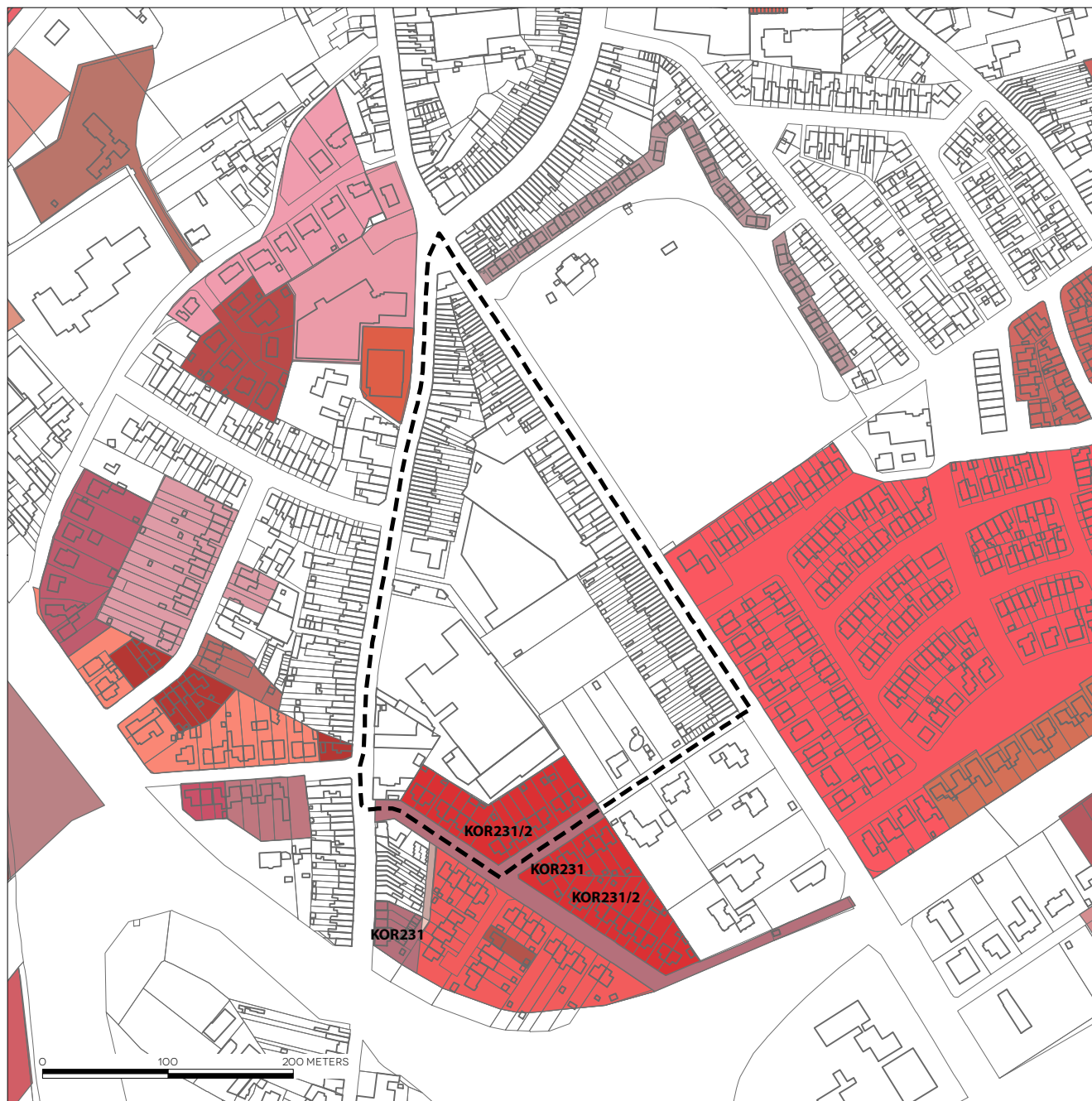
BRON: GEM. RUP'S EN BPA'S/ LEIEDAL, JULI 2021 - GRUP'S/GISWEST, JULI 2014 - PRUP'S/DSI, JUNI 2021

LEGENDE

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



3.4. GOEDGEKEURDE, NIET VERVALLEN VERKAVELINGEN



VERKAVELINGEN
BRON: GEMEENTE/STAD XXX, MAAND JAAR



3.5. BODEMONDERZOEKEN

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

BODEMONDERZOEKEN

BRON: OVAM (WMS), FEBRUARI 2018

LEGENDE

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



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

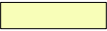




Het plangebied is gelegen binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Het plangebied is niet gelegen binnen één van de categorieën met betrekking tot de afbakening natuur en agrarische structuur.

AFBAKENING NATUUR EN AGRARISCHE STRUCTUUR

BRON: AFGELEID UIT HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN, OKTOBER 2008



LEGENDE

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



3.7. ONROEREND ERFGOED

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

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

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

BOUWKUNDIG ERFGOED

BRON: INVENTARIS ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), MAART 2019

LEGENDE

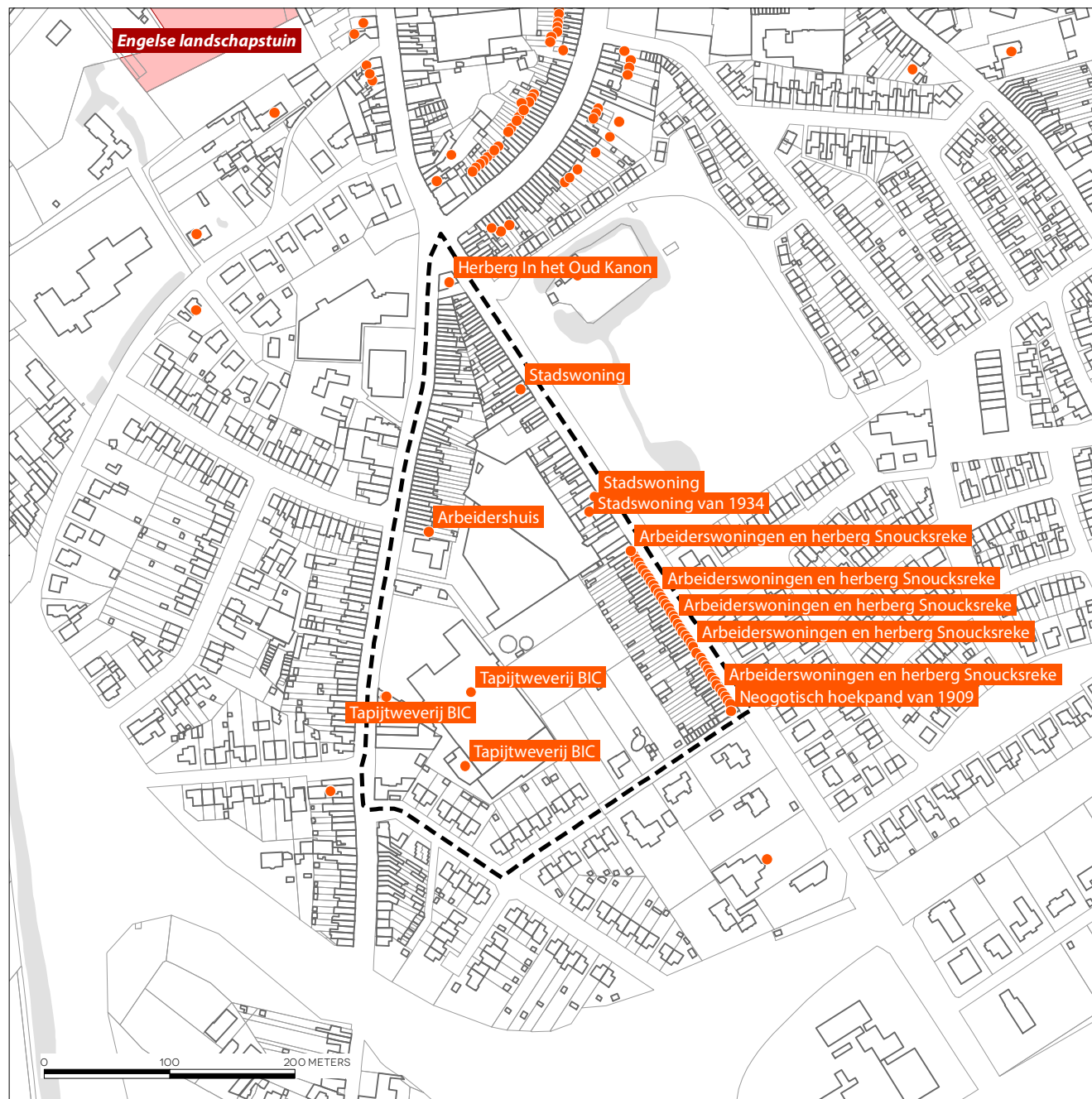
- vastgestelde relictten
- vastgestelde gehelen

BESCHERMD ONROEREND ERFGOED

BRON: AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), MAART 2019

LEGENDE

- monument
- stads- en dorpsgezichten
- cultuurhistorische landschappen







VORIGE PAGINA:

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

- STADSWONING DOORNIKSESTEENWEG 86
- HERBERG IN HET OUD KANON

RECHTS: TAPIJTWEVERIJ BIC

DEZE PAGINA:

LINKS: STADSWONING VAN 1934, DOORNIKSESTEENWEG 88

MIDDEN: STADSWONING, DOORNIKSESTEENWEG 48

RECHTS: ARBEIDERSHUIS WALLE 93

3.8. BUURTWEGEN

Doorheen het plangebied lopen 2 buurtwegen:

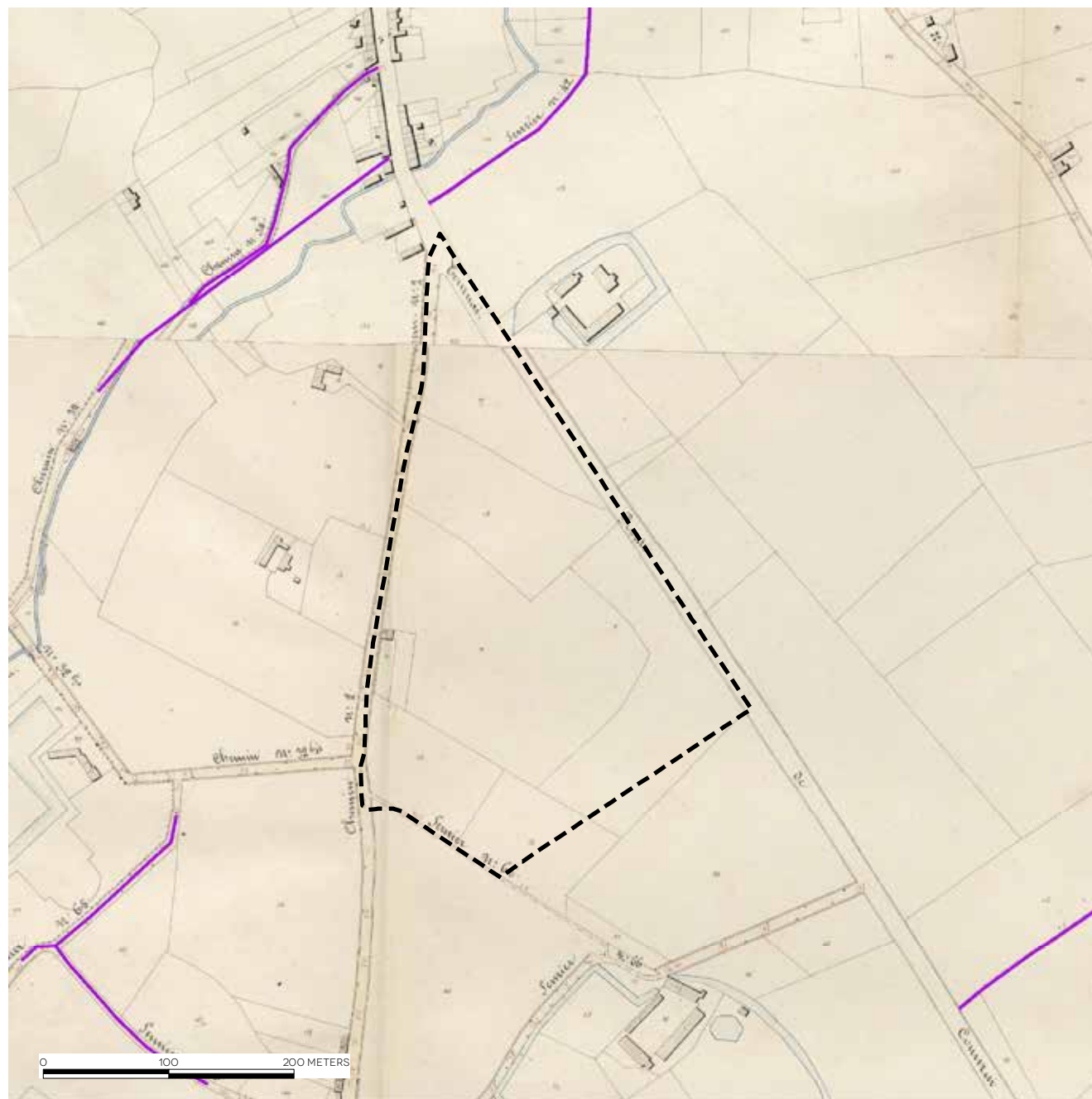
- Chemin nr. 2
- Sentier nr. 66

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



LEGENDE

 wijzigingen



4. PLANNINGSCONTEXT

4.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

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

Volgende ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden zijn relevant voor dit RUP:

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

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

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

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

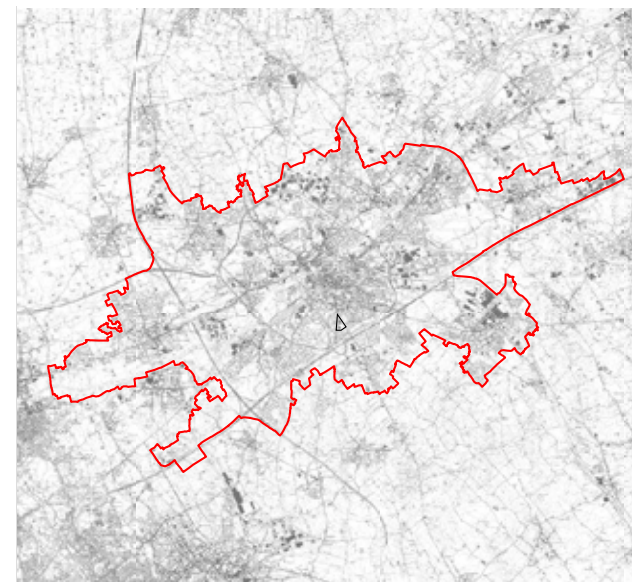
4.2. AFBAKENING STEDELIJK GEBIED

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

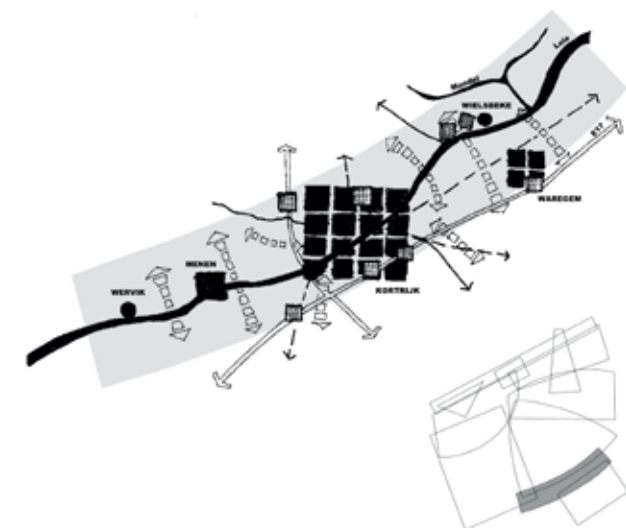
Met dit plan stelt de Vlaamse Regering twee zaken vast:

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

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



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



LEIERUIMTE (PRS, RD FIG. 23)

4.3. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN

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

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

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

Volgend beleidspunt voor deze Leieruimte is relevant voor dit RUP:

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

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

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

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

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

4.4. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

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

4.4.1. Richtinggevend gedeelte

RUIMTELIJKE CONCEPTEN

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

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

GEWENSTE DEELSTRUCTUREN

Groen Kortrijk, gewenste natuur & groenstructuur

• Groenelementen op buurtniveau (RG, blz R24)

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

Wonen in Kortrijk, gewenste nederzettingsstructuur

• Stadsvernieuwing (RG, blz R32)

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

• Stadswijken (RG, blz R34)

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

Werken in Kortrijk, gewenste ruimtelijke economische structuur

• Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik (RG, blz R40)

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

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

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

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

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

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

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

Gewenste verkeers- & vervoersstructuur

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

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

zijn daarbij noodzakelijk.

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

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

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

UITWERKING IN DEELRUIMTES

Stadswijken

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

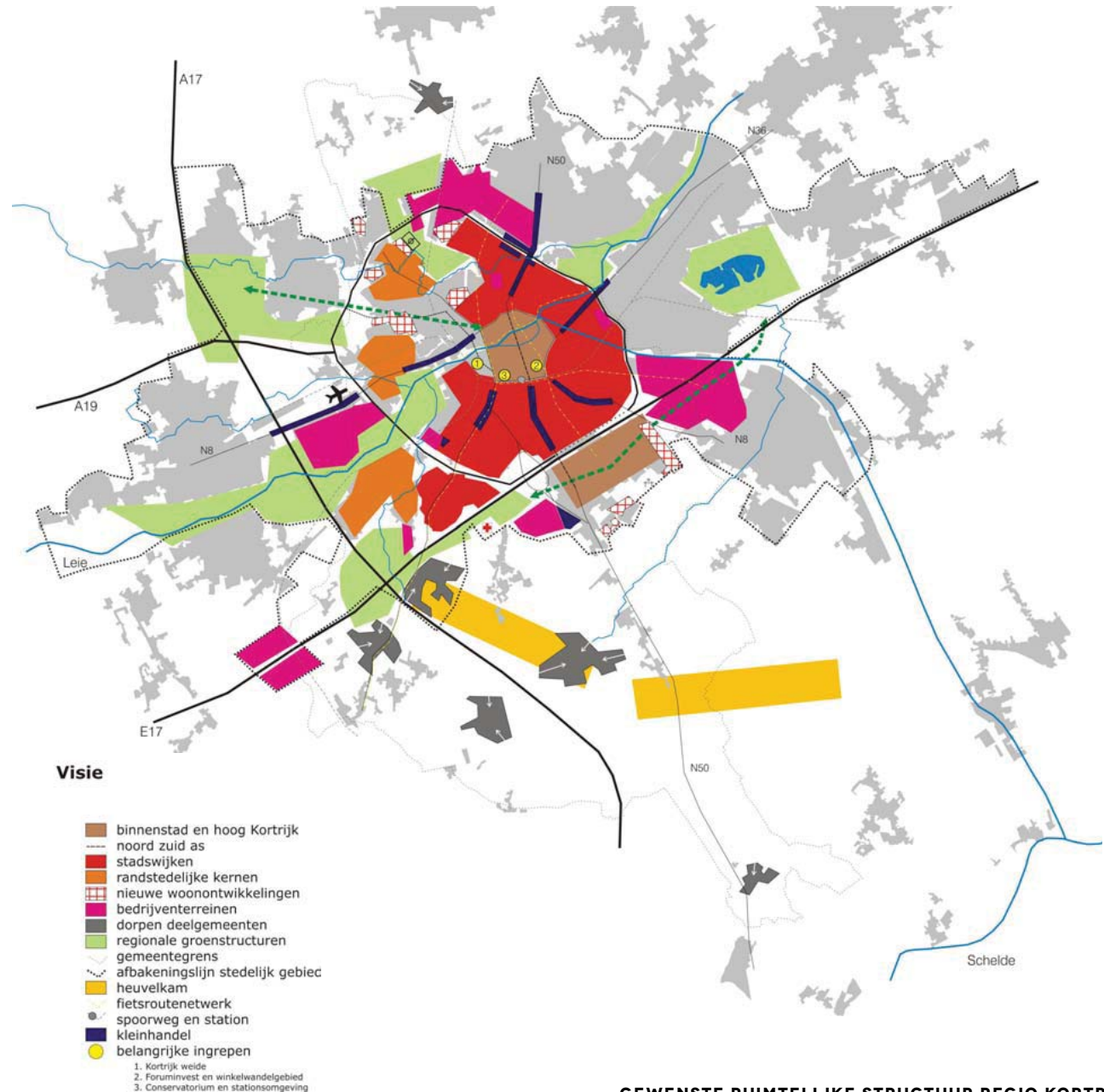
Kortrijk wenst de laat 19de eeuwse en vroeg 20ste eeuwse woonwijken die palen aan de binnenring te ontwikkelen als kwalitatieve stadswijken. De maatregelen zijn gericht op: reconversie van de verlaten bedrijfsgebouwen, het inbrengen van groen, het verbeteren van het wooncomfort, het stimuleren van een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

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

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

4.4.2. Bindend gedeelte

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



GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR REGIO KORTRIJK

GRS NOVEMBER 2006

4.5. MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

In het mobiliteitsplan Kortrijk (16 juni 2011) wordt voor de visie 2040 de Doorniksesteenweg/Doorniksewijk geselecteerd als secundaire weg type III. Walle wordt aangeduid als lokale ontsluitingsweg type IIb. Momenteel is er een nieuw mobiliteitsplan in opmaak, waar o.a. de wegcategorisering en circulatie in de stad wordt herbekeken. De doorlooptijd voor het nieuwe mobiliteitsplan is zomer 2022.

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

4.6. FIETSRROUTEPLAN KORTRIJK

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

Voor dit RUP zijn volgende fietsroutes relevant:

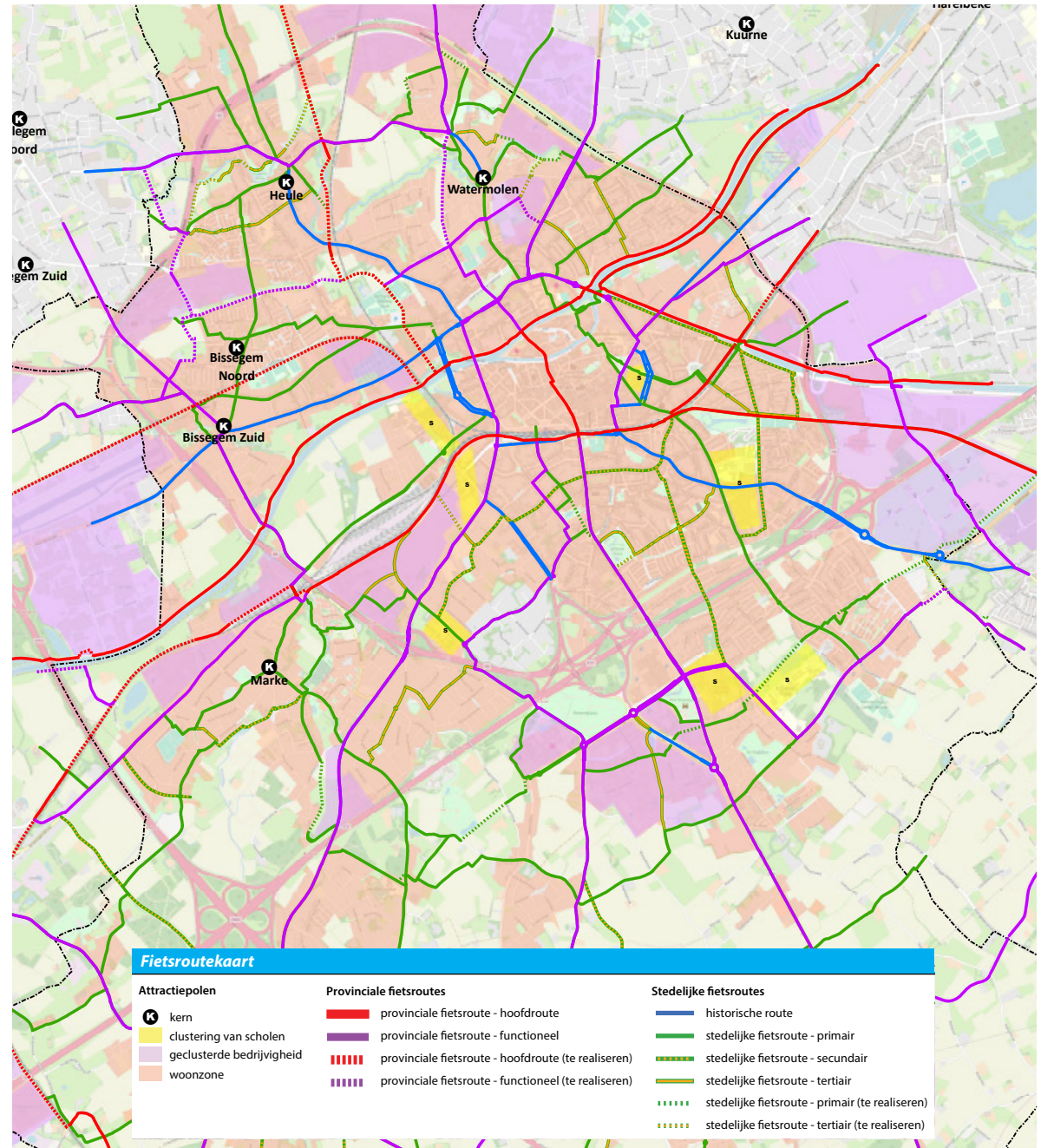
- Wolvendreef maakt deel uit van route IX die loopt van het centrum van Kortrijk naar Moeskroen. Dit is een provinciale functionele fietsroute.
- Elfde-Novemberlaan is aangeduid als tertiair stedelijke fietsroute.
- Doorniksesteenweg is aangeduid als provinciale functionele fietsroute.

4.7. GEWESTELIJK RUP K-R8

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

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

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



4.8. KORTRIJK 2025

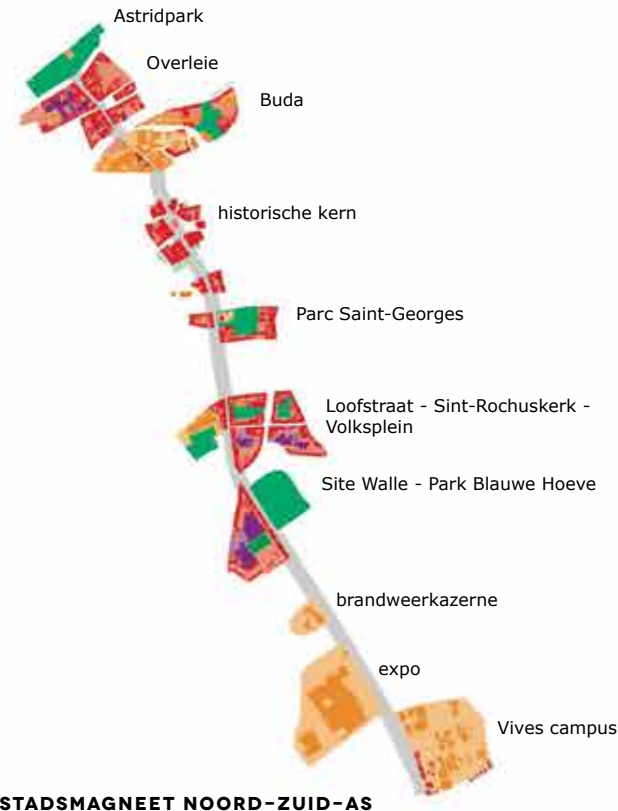
De stad publiceerde in juli 2018 het eindrapport 'Kortrijk 2025, de stad die we kunnen willen'. Dit rapport bevat de actuele visie van de stad op de verdere ruimtelijke ontwikkeling. Het kwam tot stand na een breed studie- en inspraaktraject.

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

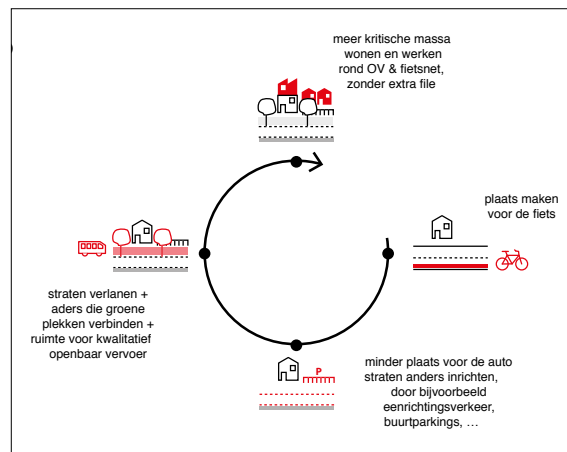
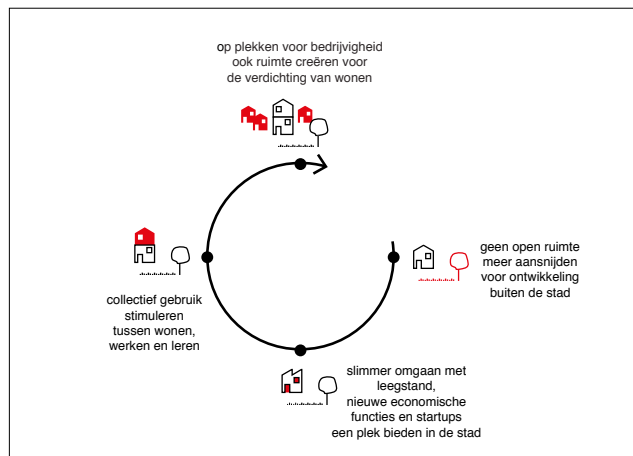
Essentiële elementen uit Kortrijk 2025 voor dit projectgebied zijn:

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

Het rapport is de basis voor het ruimtelijk beleidsplan Kortrijk dat in 2020-2024 wordt opgemaakt.



STADSMAGNEET NOORD-ZUID-AS



4.9. RUIMTEMONITOR WONEN EN DE RUIMTEMONITOR ONDERNEMEN IN ZUID-WEST-VLAANDEREN

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

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

4.10. BEELDKWALITEITSPLAN STAD KORTRIJK

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

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

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

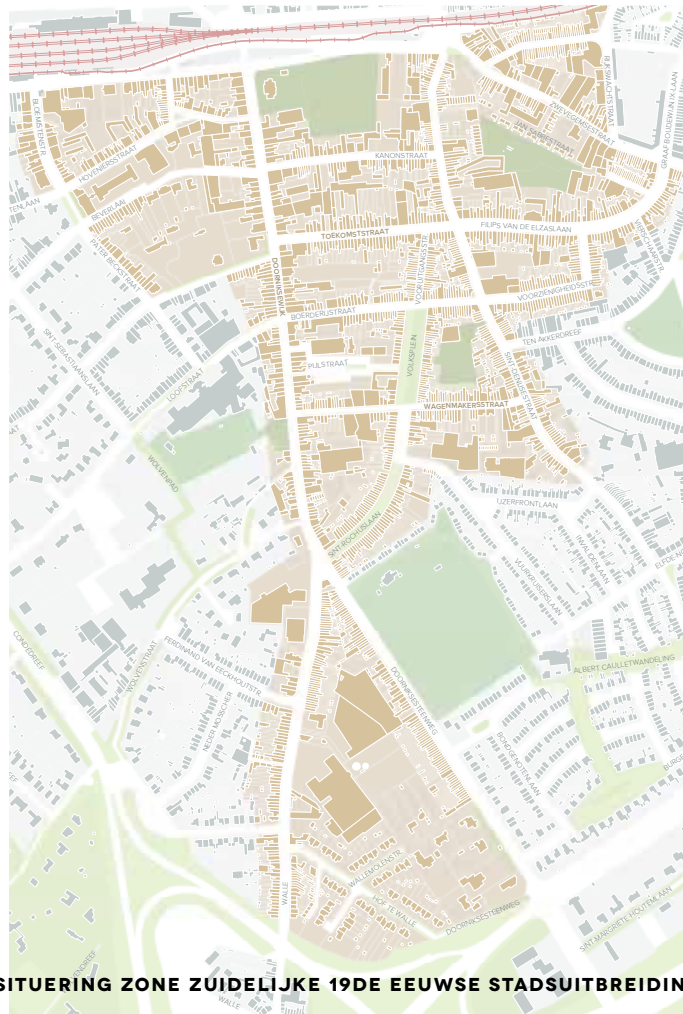
Typologische elementen:

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

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

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

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



SITUERING ZONE ZUIDELIJKE 19DE EEUWSE STADSUITBREIDING

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

4.11. MARKTVERKENNING KANTOREN

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

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

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

Daarnaast zijn ook onderstaande conclusies belangrijk om te vermelden:

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

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

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

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

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

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

Voor het projectgebied worden volgende aanbevelingen gedaan:

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

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

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

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

4.12. PROJECT KLIMAATWIJKEN

In het voorjaar 2020 lanceerden het Departement Omgeving, het Team Vlaams Bouwmeester en het Vlaams Energie en Klimaat Agentschap een projectoproep klimaatwijken aan lokale besturen en publieke opdrachtgevers. Aanleiding voor deze oproep is de koppeling van de energietransitie aan de ruimtelijke opgave van kernversterking en verdichting. Via een "learning by doing"-traject worden concrete reconversieprojecten op schaal van een wijk ondersteund in hun duurzaamheidstransitie. Het plangebied van dit RUP werd geselecteerd binnen dit project.

De stad Kortrijk wil voor het bouwblok Walle een herontwikkelingsplan uitwerken voor een zelfvoorzienende en CO2-neutrale wijk, waarbij energie uitgewisseld wordt tussen de bedrijfsite aan de binnenzijde van het bouwblok en het omliggende woonweefsel. Er zal worden onderzocht of het bouwblok een van de 'warmteparels' kan worden in een verder uit te bouwen regionaal warmtenet

Het project is recent opgestart en kent een doorlooptijd van ca.18 maand.

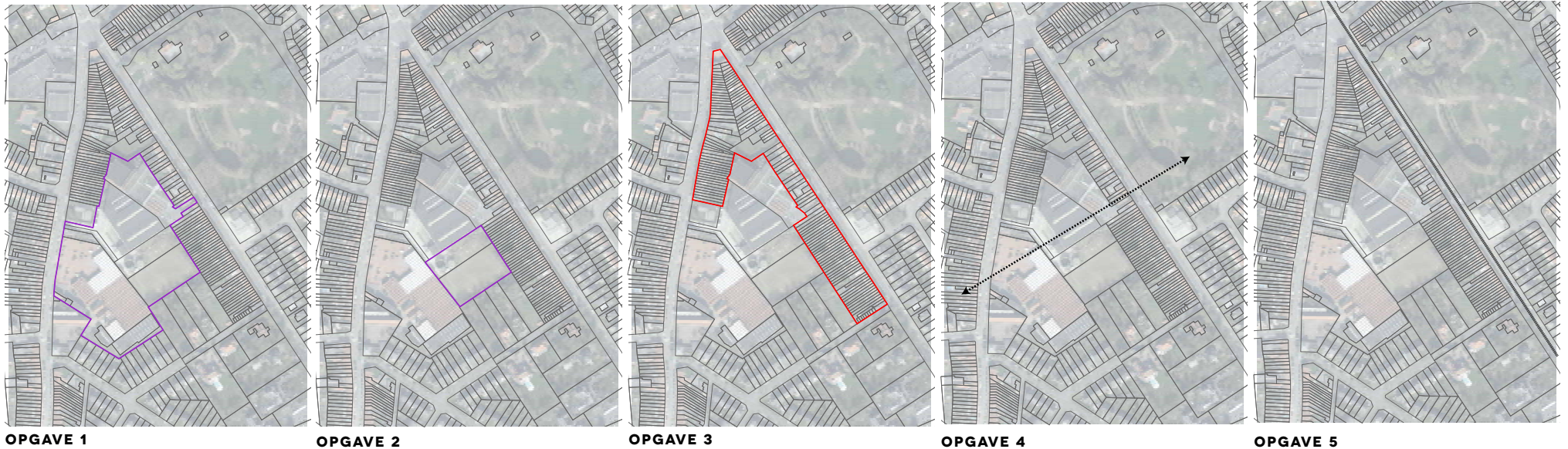
5. PLANNINGSOPTIES

5.1. MASTERPLAN

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

Deze workshop behandelde volgende vijf ontwerpfragen:

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



5.2. AMBITIES VAN HET MASTERPLAN

Paars blijft purper

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

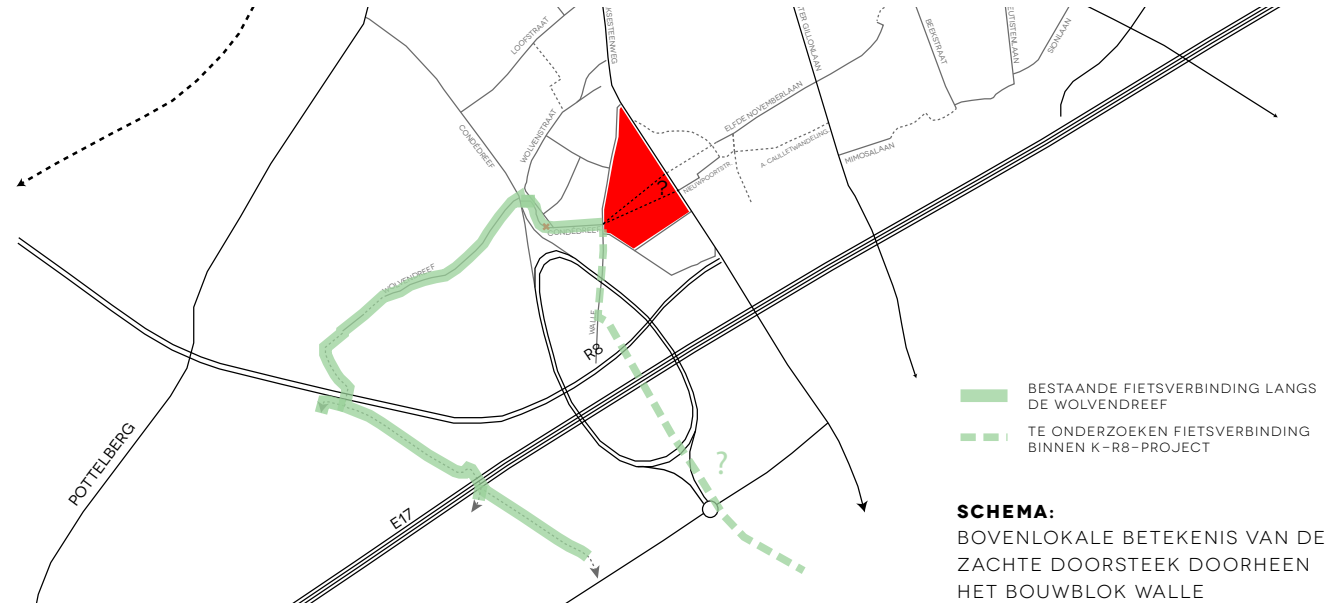
Behoud versus nieuwbouw

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



AFBEELDINGEN:

ZICHTEN OP DE WAARDEVOLLE, KARAKTERISTIEKE GEVEL VAN DE FABRIEK



Zachte doorsteek met lokale en bovenlokale betekenis

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



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

Interne circulatie

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

(Semi-)publieke ruimte

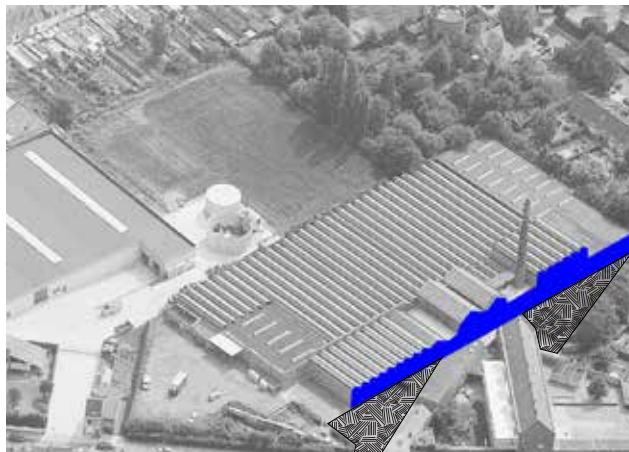
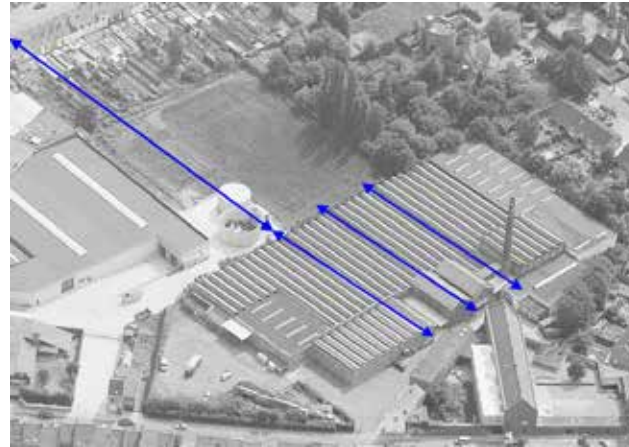
De herontwikkeling van de site biedt de opportuniteit om ook de leefbaarheid in de dichtbevolkte Doorniksewijk te verhogen. Het masterplan wenst een deel van het bouwblok toegankelijk te maken voor de inwoners. Het masterplan buigt zich over de vraag of een passage doorheen het bouwblok ook kan worden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

5.3. VOORONTWERP SITE WALLE 113

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

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

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



FIGUREN OPGEMAAKT DOOR BOGDAN & VAN BROECK

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

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

5.4. WORKSHOP BOUWBLOK WALLE

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

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

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

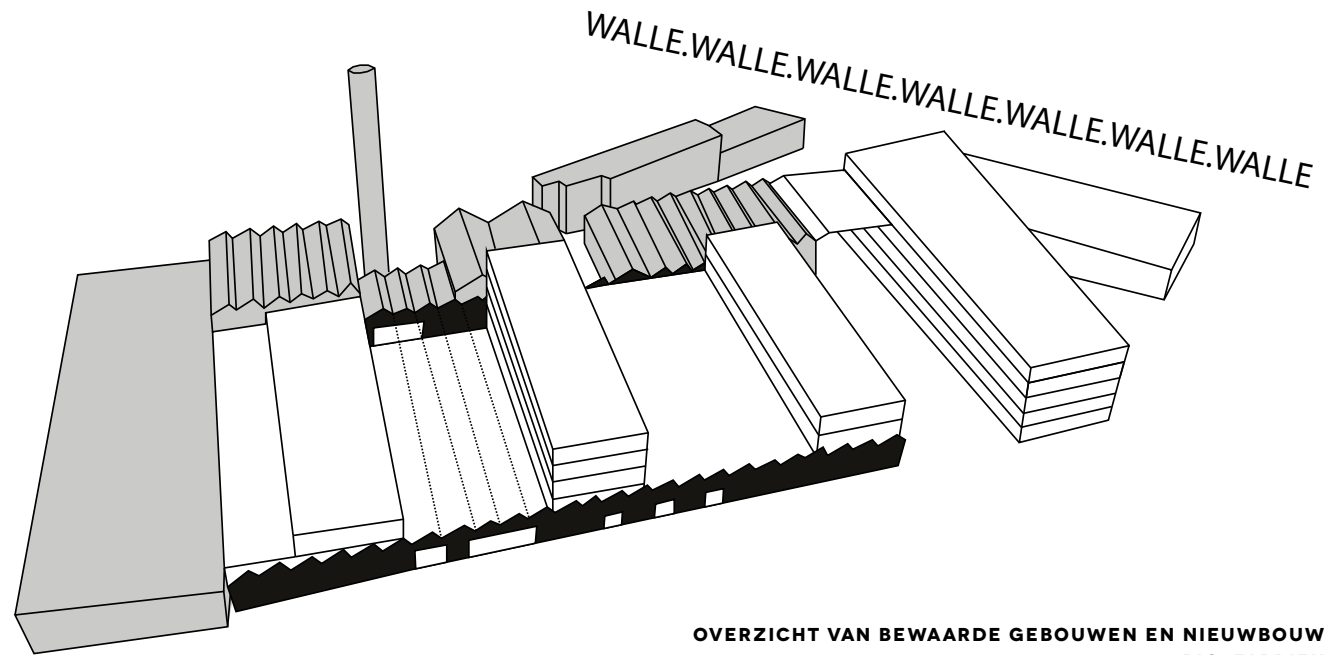
Alvorens dieper in te gaan op de drie scenario's bespreken we de inrichting van het bedrijventerrein dat min of meer gelijk is voor de drie scenario's.

5.4.1. Herontwikkeling paarse sproet

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

Inrichting site Walle 113

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



OVERZICHT VAN BEWAARDE GEBOUWEN EN NIEUWBOUW BIC-FABRIEK

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

De invulling van deze bestaande en nieuwe volumes wordt weergegeven op de volgende schematische kleurentekening. Daarop zien we dat het merendeel van de volumes worden ingekleurd als zone voor kleine en middelgrote bedrijven. De afwerkingen met kopvolumes zijn geschikt voor bedrijfswonen, ateliers en/of kantoren. De loods met twee kopvolumes bedraagt 45 op 45 meter en heeft dus een oppervlakte van afgerond 2.000 m². De loods met één kopvolume, die aansluit op de bewaarde industrieloofs, heeft een oppervlakte van afgerond 2.400 m².

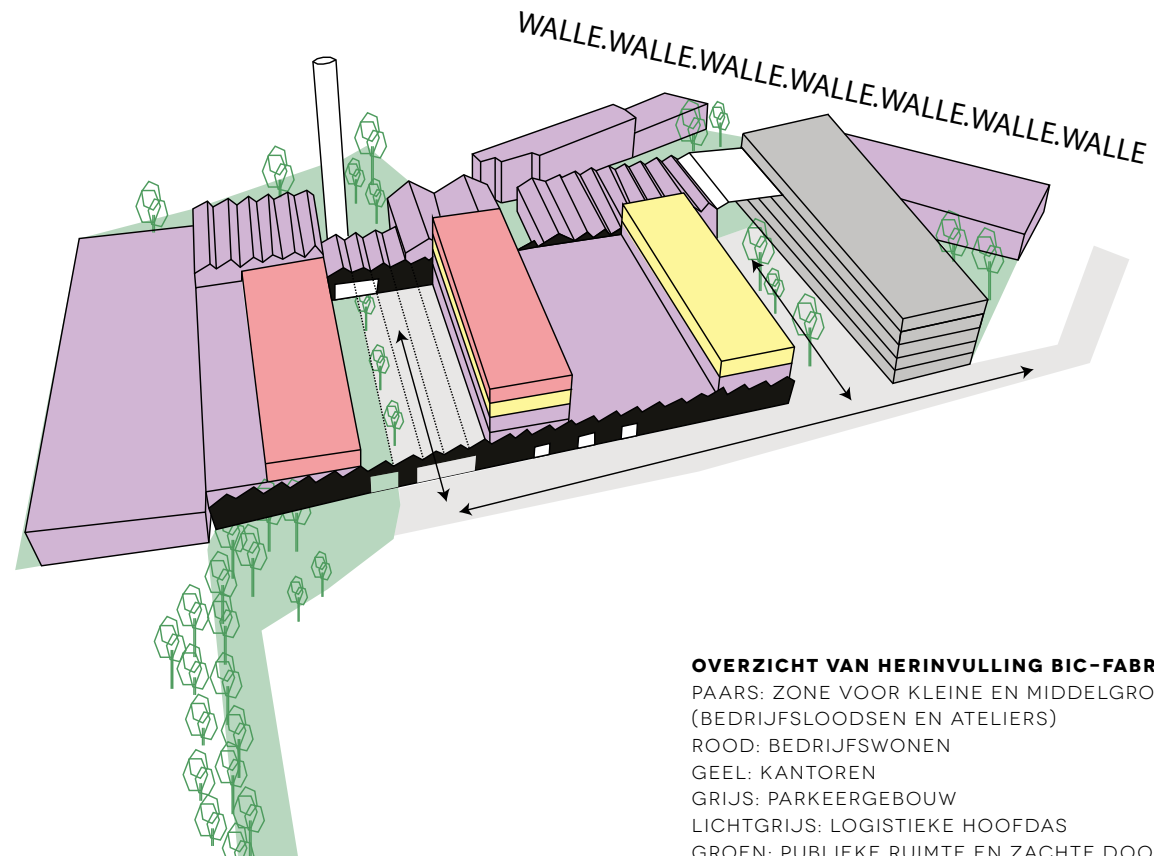
De toegang tot deze ontwikkeling voltrekt zich via twee assen.

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

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

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

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



OVERZICHT VAN HERINVULLING BIC-FABRIEK
 PAARS: ZONE VOOR KLEINE EN MIDDELGROTE BEDRIJVEN
 (BEDRIJFSLOODSEN EN ATELIERSEN)
 ROOD: BEDRIJFSWONEN
 GEEL: KANTOREN
 GRIJS: PARKEERBOUW
 LICHTGRIJS: LOGISTIEKE HOOFDAS
 GROEN: PUBLIEKE RUIMTE EN ZACHTE DOORSTEEK

Inrichting Walle 109 en Doorniksesteenweg 100A-102

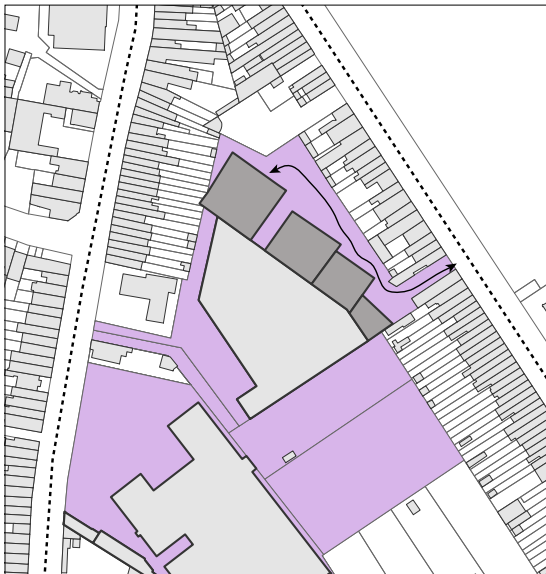
Op vandaag zijn er vanuit de bedrijven Drukta NV, Formail BVBA en depannage Coeman geen ruimtelijke vragen voor (her)ontwikkeling. Naar aanleiding van de herontwikkeling van site Walle 113 ambiert het masterplan het doel om van de bedrijvenzone één samenhangend functioneel geheel te maken om zo de toekomstige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

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

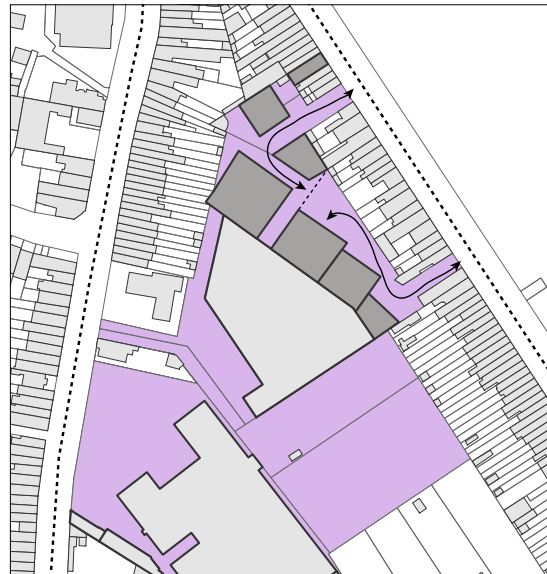
Daarnaast gaat het masterplan uit van een reorganisatie van het perceel in de Doorniksesteenweg 100A-102. Het chaotisch lappendeken van verouderde loodsen wordt uitgedund tot de gebouwen met toekomstwaarde: het vierkanten torenvolume in het noorden en de karakteristieke industrieloosden gesitueerd aan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

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

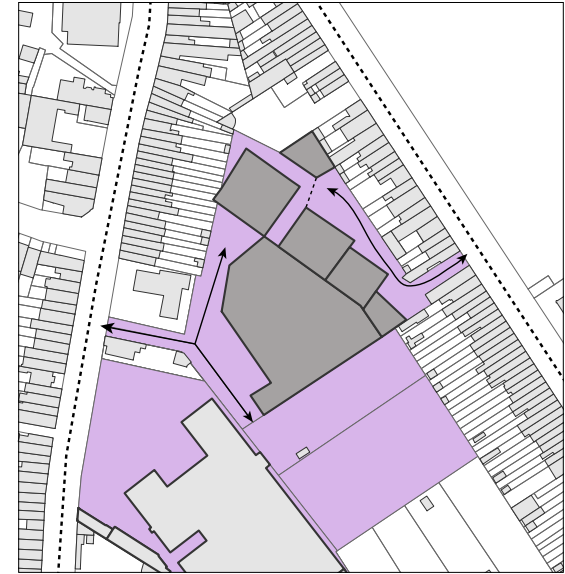
1. Optie 1: het perceel is een op zichzelfstaand geheel dat volledig los van de omliggende percelen functioneert. De in- en uitrit situeert zich ter hoogte van de huidige toegang tot het perceel.
2. Optie 2: gaat uit van een samenspel tussen het perceel van de Doorniksesteenweg 100A-102 en met het braakliggend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



OPTIE 1

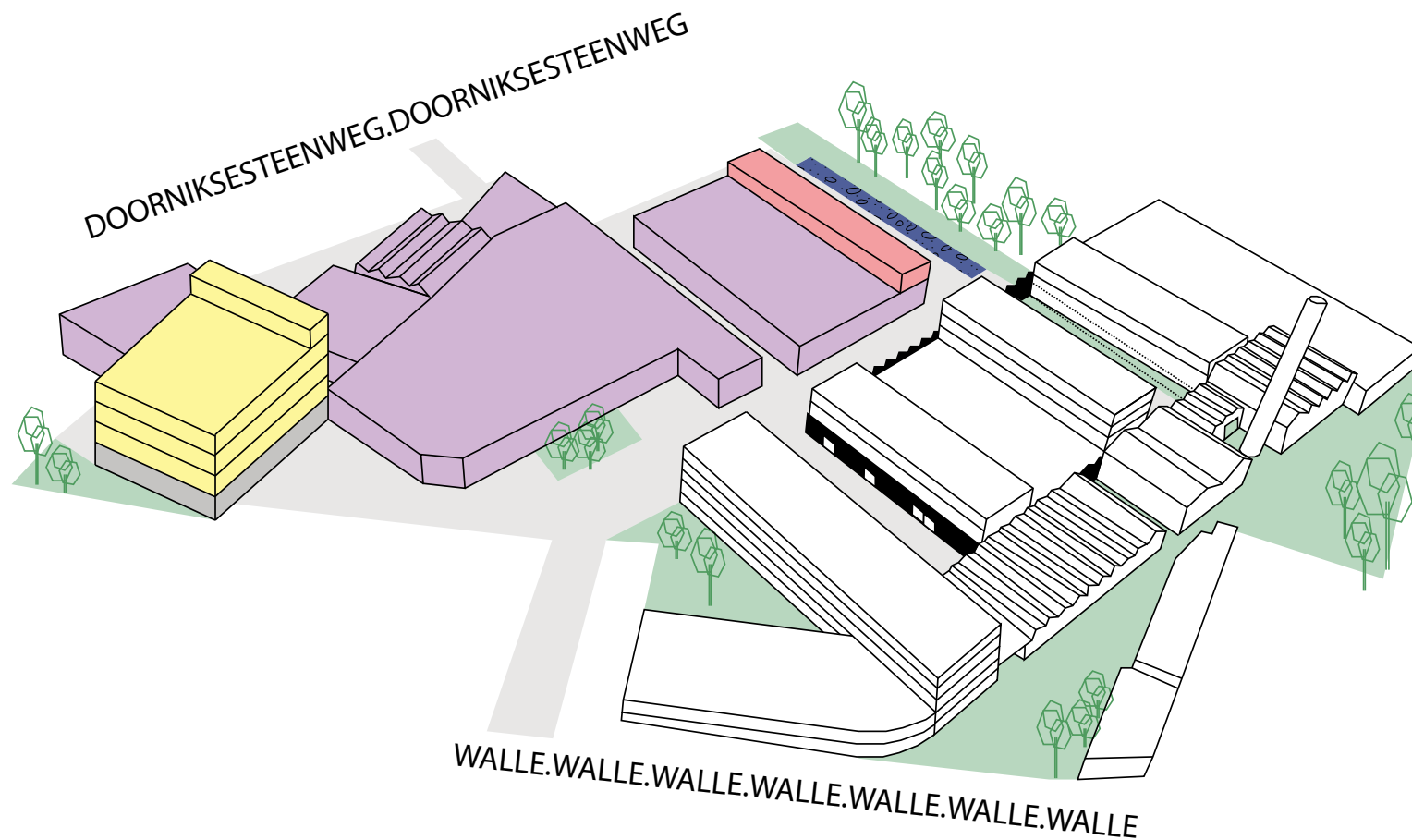


OPTIE 2



OPTIE 3

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



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

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

ROOD: BEDRIJFSWONEN

GEEL: KANTOREN

LICHTGRIJS: LOGISTIEKE RUIMTE

GROEN: PUBLIEKE RUIMTE, ZACHTE DOORSTEEK EN GROENHAVENS

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

5.4.2. Scenario Small: mini doorsteek

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

De voordelen van dit scenario zijn:

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

De beperkingen van dit scenario zijn:

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



5.4.3. Scenario Medium: plein

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

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

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

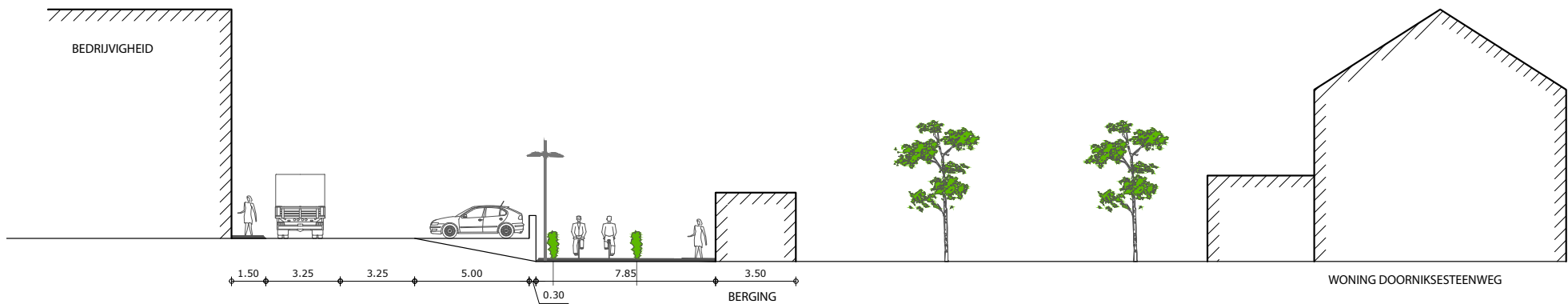
De voordelen van dit scenario zijn:

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

De beperkingen van dit scenario zijn:

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





DOORSNEDE A A'

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



REFERENTIEBEELD MEDIUM SCENARIO

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



REFERENTIEBEELD MATERIALISATIE EN SFEER PLEIN MEDIUM EN LARGE SCENARIO

BEMERK GROENE INRICHTING EN OMSLOTENHEID DANKZIJ REALISATIES AAN DE ZIJKANTEN



REFERENTIEBEELD LARGE SCENARIO

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

5.4.4. Scenario Large: stedelijk project

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

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

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

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

De voordelen van dit scenario zijn:

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

De beperking van dit scenario is:

- De veelheid aan te kopen eigendommen



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

5.5. EVALUATIE MASTERPLAN EN VERDER ONDERZOEK

De resultaten van het masterplan werden opgenomen in de startnota van dit RUP. Na de periode van de eerste raadpleging werden de verschillende scenario's geëvalueerd op basis van de opmerkingen en de adviezen uit de raadpleging enerzijds en op basis van de programmatorische vragen (5.1 op pag 36) anderzijds. Op basis daarvan werd er bijkomend onderzoek uitgevoerd voor bepaalde thema's. Er werd ook bekeken of de opmaak van een RUP het meest geschikte instrument was voor realisatie van de ambities en programmatorische vragen. Het bijkomend onderzoek en de evaluatie van het instrumentarium worden in dit onderdeel besproken. De concrete uitwerking van de verschillende onderzoeken komt aan bod in het volgende onderdeel (5.6), meer bepaald het alternatievenonderzoek.

5.5.1. Evaluatie van het instrumentarium

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

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

Daarnaast was er het verhaal van de lasten en de lusten. Enerzijds hangt de kwaliteit van de ontwikkeling op Walle 113 nauw samen met een goede doorwaadbaarheid van het bouwblok. Een fiets- en wandeldoorsteek betekent dan ook een meerwaarde voor deze ontwikkeling. Anderzijds is een fiets- en wandeldoorsteek door het bouwblok ook een meerwaarde voor de omwonenden en de stad. De doorsteek is dan ook een gezamenlijke opportuniteit. Ook het aanleggen van een buurtparking kan voor verschillende partijen interessant zijn. Overdag kan het worden gebruikt in functie van de ontwikkeling op Walle 113 en 's avonds en 's nachts kan de parking worden gebruikt door de omwonenden.

Conform art. 2.2.5 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan de bevoegde overheid voorafgaandelijk aan of gelijktijdig met de beslissing over een RUP overeenkomsten afsluiten met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen om het ruimtelijk uitvoeringsplan te kunnen realiseren. Gelet op de gezamenlijke opportuniteiten is het interessant om deze mogelijkheid te gebruiken. Een bijkomend voordeel van een gekoppelde overeenkomst is dat beide trajecten enigszins apart kunnen verlopen op hun eigen tempo maar bij de definitieve goedkeuring wel aan elkaar worden gekoppeld.

5.5.2. Onderzoek naar de geschikte locatie van de fiets- en wandeldoorsteek

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

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



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

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



5.5.4. Onderzoek naar geschikt programma voor de paarse sproet

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

Er werd onderzocht of er naast bedrijvigheid nog nevenfuncties kunnen worden toegelaten binnen de paarse sproet. Dit enerzijds om de verenigbaarheid met de omliggende woonomgeving te verbeteren en anderzijds om de site op elk moment van de dag levendig te houden. De inplanting van die nevenfuncties wordt dan ook vooral voorzien aan de rand van het binnengebied en ter hoogte van de zachte doorsteek.

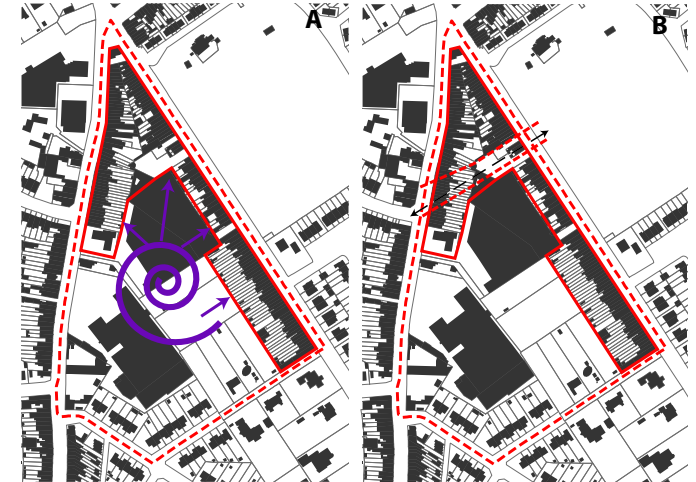
Er werd ook onderzocht welk aandeel deze nevenbestemming zou kunnen hebben. Dit werd gebaseerd op de ruimtemonitor wonen en de kantorenstudie van de stad Kortrijk.



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

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

- (A) Eerst en vooral werd er onderzocht hoe er vanuit de nieuwe ontwikkelingen in de paarse sproet een meerwaarde kan worden gecreëerd voor de omringende woningen. De nieuwe ontwikkelingen kunnen immers ook voordelen opleveren voor de buurt (vb. het voorzien van een buurtparking voor de omwonenden, achteruitgangen voor percelen...) Binnen het project klimaatwijken wordt onderzocht om van het plangebied een zelfvoorzienende en CO₂-neutrale wijk te maken waarbij er energie wordt uitgewisseld tussen de bedrijvenzone en het omliggende woonweefsel.
- (B) In tweede instantie werd er onderzocht of er nog een stap verder kon worden gegaan. De woonpercelen zijn het meest dichts in het noorden van het plangebied. Er werd onderzocht of het blok van woonpercelen in het noorden kon worden doorbroken door op die locatie de zachte doorsteek te voorzien. Gekoppeld aan die zachte doorsteek zou er een nieuw stedelijk inbreidingsproject kunnen worden gerealiseerd met vernieuwende woonvormen.



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

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

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

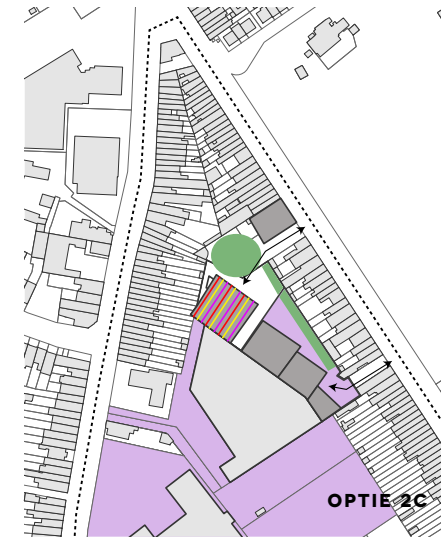
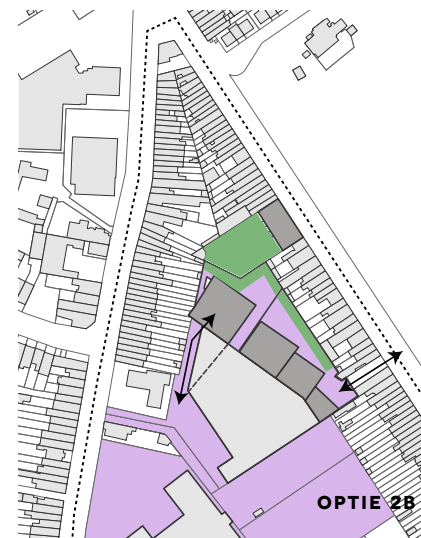
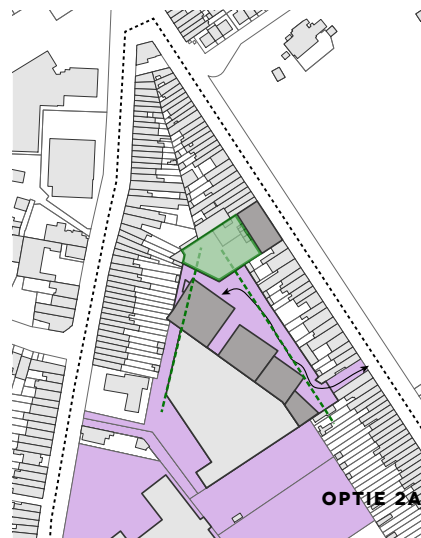
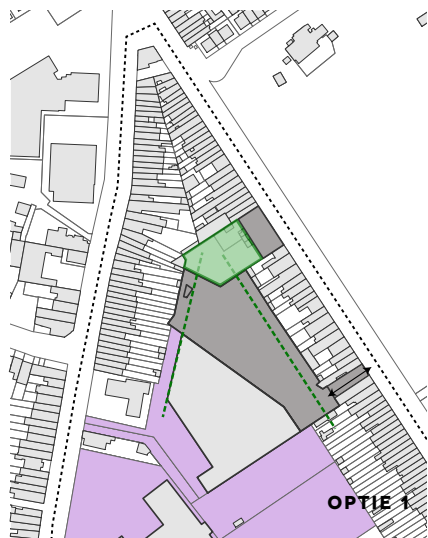
In deze optie wordt er op de onbebouwde percelen langs de Doorniksesteenweg een invulling gegeven met een woonfunctie. Er moet hierbij worden voldaan aan de richtlijnen van het beeldkwaliteitsplan van de stad.

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

Optie 2A: Het perceel is een op zichzelfstaand geheel dat volledig los van de omliggende percelen functioneert. De in- en uitrit situeert zich ter hoogte van de huidige toegang tot het perceel. De bedrijfsvoering op het perceel is echter niet ideaal door de lange smalle vorm van het perceel en de decentrale inrit. Om de woonkwaliteit van de aangrenzende woonpercelen te optimaliseren, moet er in de toekomst een groenzone worden voorzien tussen het bedrijfsperceel en de woonpercelen. Dit zal de bedrijfsvoering nog moeilijker maken.

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

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



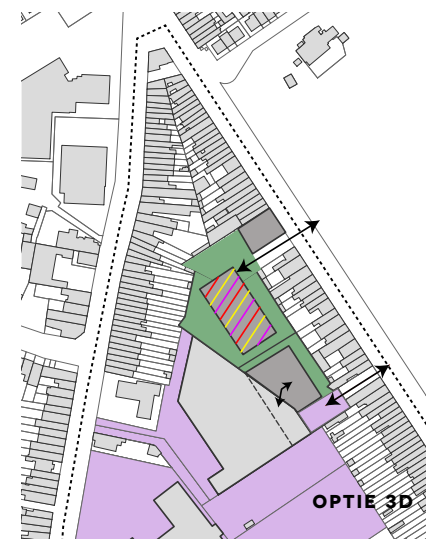
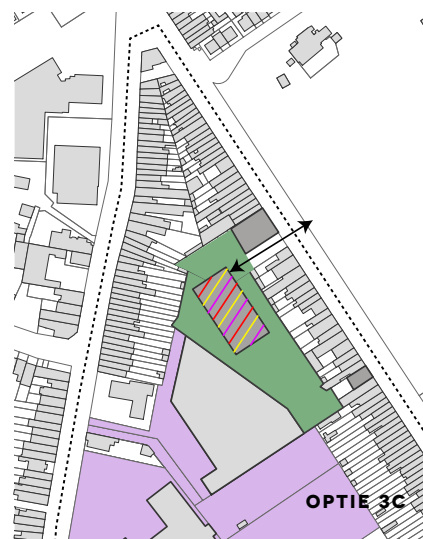
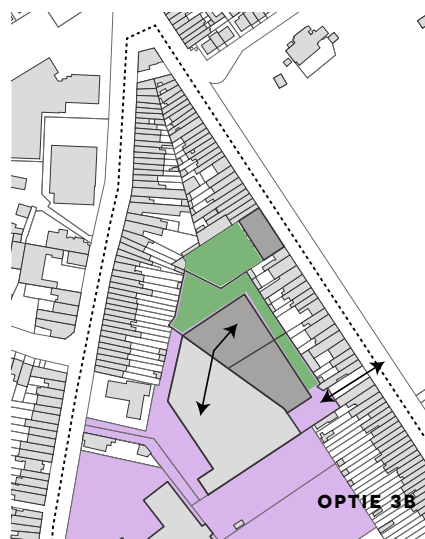
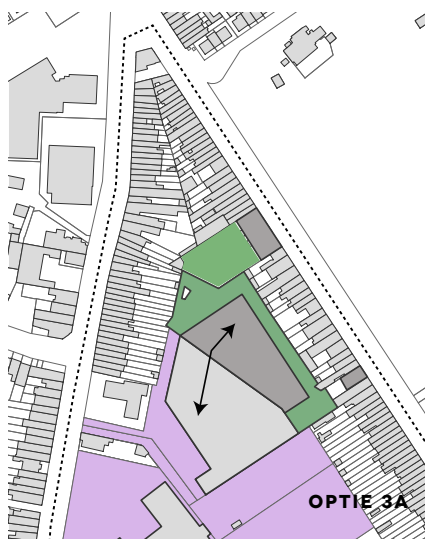
Optie 3 gaat voor de site Doorniksesteenweg 100A-102 uit van volledige sloop van de bestaande bebouwing. Na volledige sloop zijn er verschillende scenario's denkbaar. Hieronder worden er 3 mogelijkheden besproken. Er zijn weliswaar nog meer scenario's denkbaar of combinaties van de scenario's die hieronder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

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

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

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

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



5.5.7. Onderzoek ontsluiting logistiek voor bedrijvigheid op site Walle 113

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

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



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

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

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

5.6. ALTERNATIEVENONDERZOEK

5.6.1. Alternatief 1

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

Voordelen:

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

Nadelen:

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



ALTERNATIEF 1



ALTERNATIEF 1 - FIETSROUTING MESO

5.6.2. Alternatief 2

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

Voordelen:

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

Nadelen:

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





ALTERNATIEF 2 - FIETSROUTING MESO

5.6.3. Alternatief 3

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

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

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

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



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

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

Voordelen:

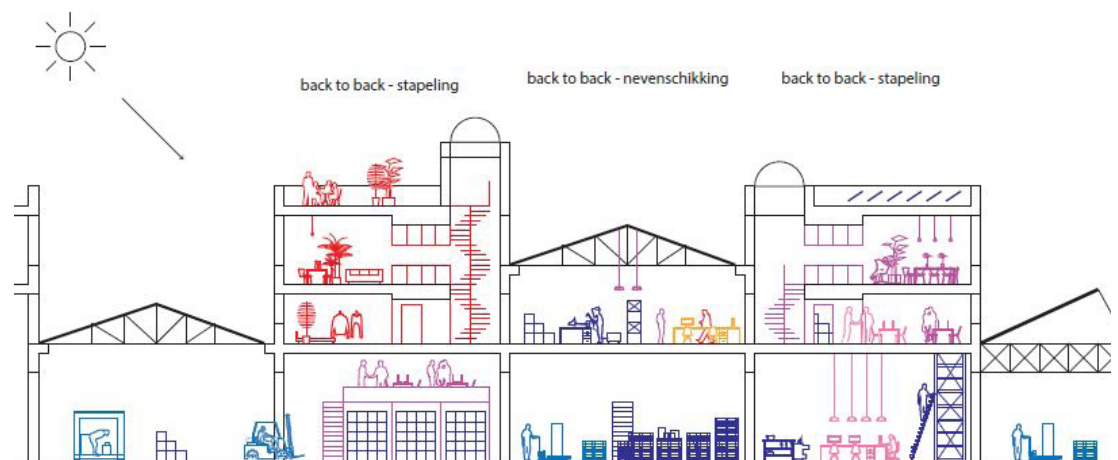
- Het aantal woningen die verworven moeten worden, blijft beperkt.
- De rij arbeiderswoningen met erfgoed wordt (nagenoeg) volledig in stand gehouden.
- De site Doorniksesteenweg 100A-102 krijgt meer flexibiliteit naar toekomstige invulling toe door de bijkomende toegang.
- Er worden op verschillende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

Nadelen:

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



FIGUUR BOGDAN & VAN BROECK
IMPRESSIE VAN DE ZACHTE DOORSTEEK



FIGUUR BOGDAN & VAN BROECK
SCHEMA MOGELIJKE STAPELING VAN PROGRAMMA

5.6.4. Alternatief 4

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

Voordelen:

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

Nadelen:

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



5.7. BELANGRIJKE PRINCIPES VOOR HET VERVOLGPCOCES VAN HET RUP

5.7.1. Afweging van de alternatieven

Tijdens het verder proces van het RUP werden de 4 alternatieven afgewogen tegenover elkaar. Alternatief 1 en 2 zijn financieel niet haalbaar en werden vanaf de scopingnota niet verder meegenomen.

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

Bij het verder uitwerken van het RUP werd er een keuze gemaakt uit de 2 resterende planalternatieven. Er werd gekozen voor alternatief 3 waarbij het gros van het site gerelateerd auto- en vrachtverkeer via Walle wordt afgewikkeld. De keuze hiervoor is enerzijds gebaseerd op de resultaten van de Mober waaruit blijkt dat het niet noodzakelijk is om een bijkomende ontsluitingsweg naar de Doorniksewijk te realiseren. Daarnaast vergt een nieuwe logistieke doorsteek een zware ingreep waarvan de maatschappelijke meerwaarde niet in verhouding staat tot de nadelige effecten:

- Er dienen meer woningen verworven te worden langs de Doorniksesteenweg om daar de logistieke ontsluiting te kunnen voorzien. Er moeten dus ook meer woningen worden gesloopt in de rij arbeiderswoningen met erfgoed.
- De nieuwe logistieke ontsluiting kan tevens voor overlast zorgen voor de aanpalende woningen langs de Doorniksesteenweg.
- De combinatie van de logistieke ontsluiting en de doorsteek voor fietsers en voetgangers kan ter hoogte van de oversteek aan de Doorniksesteenweg resulteren in verkeersonveilige situaties.
- Een bijkomende logistieke ontsluiting op de Doorniksesteenweg zal voor problemen zorgen naar verkeersdoorstroming toe op die weg en meer specifiek voor de doorstroming van de HOV-lijn.
- De mogelijkheden om een kwalitatieve halteinfrastuctuur voor de HOV-verbinding wordt bemoeilijkt en die halte is net van belang om het autogebruik van de activiteiten binnen het plangebied beperkt te houden.

5.7.2. Belangrijke ontwerpprincipes

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

Paars blijft purper:

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

Volume bebouwing binnengebied:

In het beeldkwaliteitsplan van stad Kortrijk is opgenomen dat de woningen langs Walle maximum 2 bouwlagen met hellend dak mogen zijn. Langs de Doorniksesteenweg zal dit 2 à 3 bouwlagen met hellend dak zijn afhankelijk van de directe context. Waar het binnengebied dicht bij de woningen komt, moet dit gabariet ook worden aangehouden voor de invulling van het binnengebied. Voor site Walle 113, die zich op een grotere afstand van de woonranden bevindt, is het ruimtelijk verantwoord om, rekening houdend met de principes van ruimtelijk rendement, een hoger gabariet toe te laten. Er wordt voor de site Walle 113 ook toegelaten om aan Walle een hoger gabariet te voorzien dan de 2 bouwlagen met hellend dak om een duidelijke entree naar de site te maken. Het is niet de bedoeling dat er over de volledige perceelsbreedte hoger wordt gebouwd maar dat het om een accentbebouwing gaat en er dus voldoende afstand wordt gehouden naar de omliggende bebouwing.

Zachte doorsteek met lokale en bovenlokale betekenis:

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

Groen en blauw:

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

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

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

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

Woonkwaliteit in de schil van het bouwblok:

De ontwikkeling van Walle 113 voorziet ook in een deel publieke ruimte grenzend aan de zachte doorsteek. Dit zorgt ervoor dat het bouwblok wordt ontpit. Door de ontwikkeling van de publieke ruimte en het voorzien van de zachte doorsteek, wordt er voor de woningen langs de Doorniksesteenweg ook een mogelijkheid geboden om een achteringang via de tuin te verkrijgen evenals een fiets- en/of tuinberging. Op die manier moeten fietsen en ander materiaal niet meer in de woning worden geplaatst en wordt er meer ruimte gegeven aan de woonfunctie an sich. Door de achteruitgang verbeterd

de functionaliteit van de woningen en worden bepaalde stadsdelen sneller bereikbaar, wat een positieve invloed heeft op de woonkwaliteit. Het biedt ook mogelijkheden tot een betere sociale controle op de site.

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

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

Bouwkundig erfgoed:

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

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

Er werd onderzocht of er nog beeldbepalende panden in het plangebied aanwezig waren. Tegenover het park de Blauwe Poort zijn enkele panden aanwezig die niet op de inventaris van het bouwkundig erfgoed staan, maar die toch, na overleg met de stedelijke adviescommissie ABEKO, door hun beeldkwaliteit een belangrijke erfgoedwaarde bleken te hebben. Het gaat meer bepaald om de panden: Doorniksesteenweg 12, 14 en 16 (zeer goed bewaarde eenheidsbebouwing 3 identieke woningen met trapgevel) en Doorniksesteenweg 24, 26, 28, 30, 32, 34 en 36 (zeer goed bewaarde eenheidsbebouwing arbeidershuizen van 3 bouwlagen). Deze panden worden aangeduid op het bestemmingsplan.

Beeldkwaliteit:

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

- Het nieuwe centraal in het gebied liggende bedrijfsgebouw op Walle 113 moet een levendige gevel hebben aan de kant van de doorsteek voor fietsers en voetgangers. Dit is een gevel met een aantrekkelijke en open uitstraling op menselijke maat.
- De transformatie van het erfgoed op Walle 113 en de nieuw te bouwen delen op de site moeten worden gerealiseerd met respect voor het bestaande erfgoed waarbij de erfgoedwaarde behouden blijft in een hoogwaardige architectuur.
- De fabrieksschouw is beeldbepalend voor de site van Walle 113. Beeldbepalende zichten vanuit de stad op de schouw moeten gerespecteerd worden.
- De beeldkwaliteit van tuinbergingen kan sterk verschillen. Er wordt onderzocht of er voorschriften moeten worden opgenomen voor de nieuwe tuinbergingen in de achtertuinen die grenzen aan de doorsteek voor fietsers en voetgangers om zo de beeldkwaliteit te garanderen.

Mobiliteit

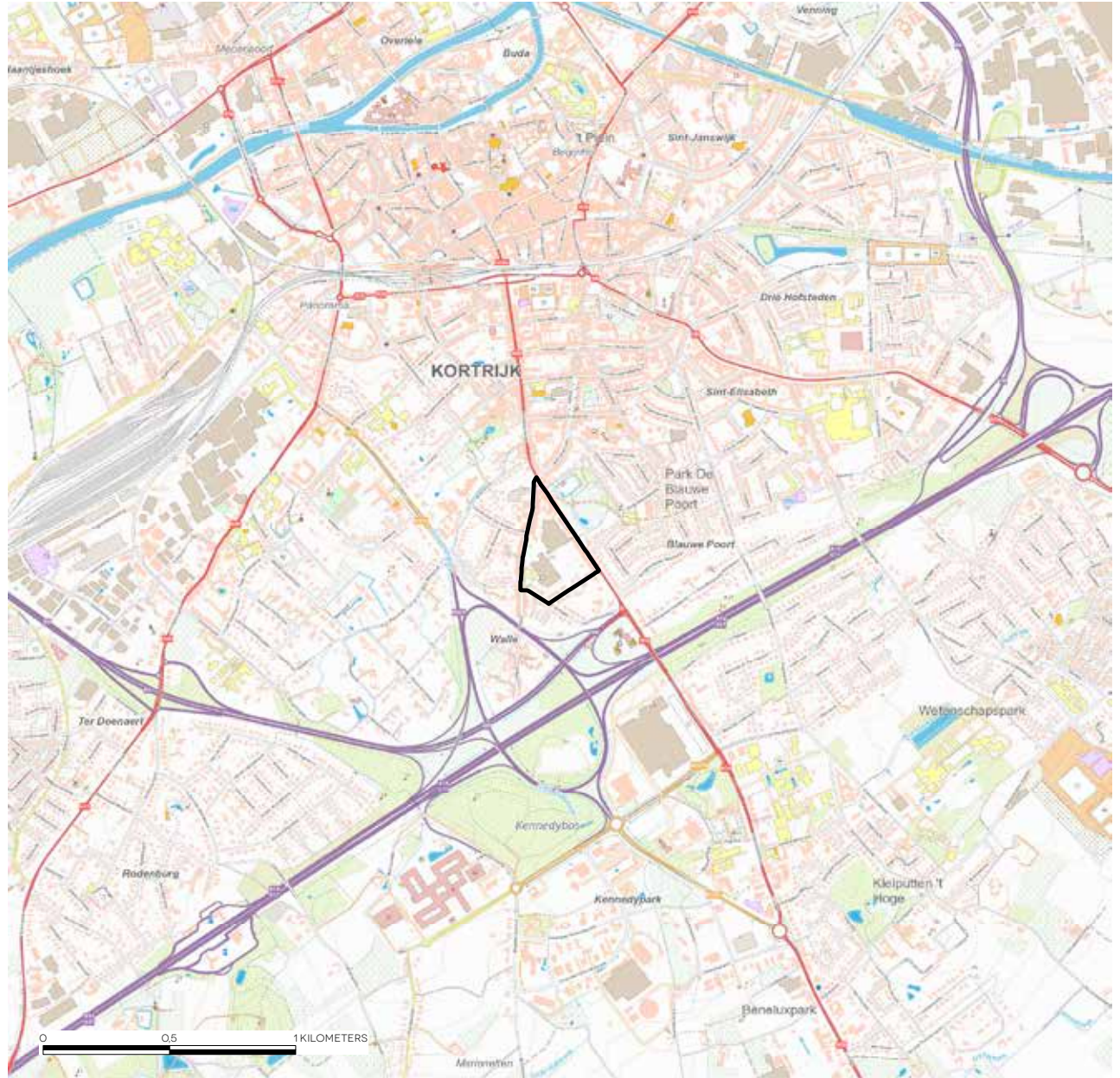
Bij de verdere opmaak van het RUP is het belangrijk om de ontwikkelingen rond de HOV-lijn langs de Doorniksesteenweg op de voet te volgen. Deze kunnen immers een grote impact hebben op het plangebied. Vooral de locatie van de halte zal een grote invloed hebben. De doorstroming van de HOV beperkt tevens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

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

Optische vezelkabel en ondergrondse hoogspanningsleiding langs de Doorniksesteenweg

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

EFFECTENBEOORDELING



TOPOGRAFISCHE KAART

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



6. EFFECTENBEOORDELING GEMEENTELIJK RUP WALLE

6.1. METHODIEK VAN EFFECTENBEOORDELING

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

- Plan-MER-screening
- Watertoets
- Ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR)-toets
- Trage wegtoets
- Natuurtoets
- Herbevestigd agrarische 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 opgemaakt te worden

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

Indien de conclusie van de effectenbeoordeling de ontheffing van de plan-MER voorstelt, dan wordt de scopingnota voorgelegd aan de dienst milieueffectenrapportering, die zal bepalen indien ontheffing, verder onderzoek of een plan-milieueffectenrapport vereist is.

6.2. WIJZE VAN (MILIEU)EFFECTENBEOORDELING

6.2.1. Het RUP is een plan

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

6.2.2. Het RUP valt onder het toepassingsgebied

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

6.2.3. Bepaling van de plicht tot opmaak van een plan-MER

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

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

passende beoordeling vereist volgens het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

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

6.3. BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJING VAN HET PLAN

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

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

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

6.3.2. Toelichting i.k.v. fase scoping

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

Binnen het kader van de effectenbeoordeling wordt er verwezen naar het weerhouden alternatief. De vermelding van de voorgaande planintenties werden aangepast om in lijn te zijn met het voorkeursalternatief en de (nieuwe) bijhorende planintenties. Het behoud van beide zou aanleiding geven tot een zeer

onleesbaar document omdat de nieuwe planintenties slechts in beperkte mate verschillen van de oorspronkelijke.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.3.5. Fase van opmaak van het plan of programma

		Datum goedkeuring
startnota		
scopingnota		
voorontwerp		
ontwerp		

6.3.6. Plan- en procesevolutie: mogelijkheid tot planbijstellingen en mate van flexibiliteit

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

6.3.7. Bijdrage van het plan tot oplossingen van bestaande milieuproblemen

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

6.3.8. Reeds geraadpleegde studies, bronnen, milieugegevens...

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

6.3.9. Overzicht van mogelijke milieumaatregelen die vanaf het beginstadium worden ingecalculeerd

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.

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

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

7. INSCHATTING VAN MOGELIJKE AANZIENLIJKE MILIEUEFFECTEN (SCREENING)

7.1. BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

7.1.1. Algemene methodiek

De screening van de milieueffecten verloopt in drie stappen:

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

leemten in de kennis.

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

7.1.2. Ingrepeffectschemata

Voor de screening van de milieueffecten worden in een “ingrepeffectschemata” de mogelijke activiteiten die op basis van het gemeentelijk RUP kunnen worden uitgevoerd bekeken op potentiële milieuhinder. Deze worden getoetst aan de verschillende effectdisciplines. De hinder kan van tijdelijke of permanente aard zijn en zal in die zin ook verschillend beoordeeld worden. De disciplines waar mogelijk een negatief effect verwacht wordt, worden dan verder in hoofdstuk 7 uitgewerkt.

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

N: niet significant effect

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

S*: mogelijk significant effect – verder te onderzoeken

S: significant effect

T: tijdelijk effect

P: permanent effect

/: niet relevant

+: positief effect

7.2. PLANALTERNATIEVEN

7.2.1. Locatie-alternatieven

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

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

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

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

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

Door het creëren van een logische doorsteek doorheen het plangebied kan een aansluiting worden gerealiseerd op het overkoepelend fietsnetwerk. Hierdoor kan een verdere efficiëntie in fietsverbindingen in de stad gerealiseerd worden. Dit biedt een duidelijke meerwaarde voor fietsers en voetgangers. Als gevolg kunnen er grote winsten geboekt worden inzake mobiliteit, specifiek voor de groep actieve weggebruikers.

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

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

7.2.2. Nulalternatief

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

Het plangebied biedt bij het nulalternatief eveneens ruimte voor een vernieuwing van het woonpatrimonium maar zonder bijkomende garanties voor de ruimtelijke kwaliteit. Hetzelfde geldt voor de bedrijfsontwikkelingsopties. Aangezien de paarse sproet momenteel aangeduid is als zone voor milieubelastende industrie type II, is het niet mogelijk om hier andere vormen van bedrijvigheid zoals kantoren in te brengen. Eveneens is door de nabije ligging van woongelegenheden, de locatie niet aangewezen

om uitvoerige productiegerichte bedrijvigheid aan te trekken. Bijkomend, alhoewel de locatie goed bereikbaar is, zal er een duidelijk negatief effect merkbaar zijn, op de mobiliteit, als er grote getallen (vracht)verkeer over de bestaande ontsluitingswegen aangetrokken worden door een nieuwe productiegerichte vestiging. Als gevolg zal de omgevingskwaliteit waarschijnlijk dalen.

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

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

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

7.2.3. Uitvoeringsalternatieven

Het plangebied bevat voldoende beschikbare ruimte om een (gedeeltelijke) alternatieve ontwikkeling als bv. woongebied of groenzone mogelijk te maken. Indien een aantal van de bestaande loodsen gesloopt wordt, neemt dit potentieel verder toe. Echter zijn de bestemmingszones in het RUP voornamelijk gebaseerd op de huidige situatie, bestemming en functie. In overeenstemming met het GRS streeft het stadsbestuur van Kortrijk om economische functies, groen(beleving), ontmoetingsruimte en wonen binnen het weefsel van Kortrijk op een harmonische manier

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

Binnen het plangebied wenst men de bestemming van woongebied te behouden, mits aanpassing aan de stedenbouwkundige voorschriften en de bestemming van zone voor milieubelastende industrie type II te herbestemmen naar **een zone voor kleine en middelgrote bedrijven. Hierin kunnen nevenfuncties, zoals kantoren of wonen, worden toegelaten.** Door voldoende afstemming te voorzien met de omgeving, kan er een hoge ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid voor de omgeving gegarandeerd worden.

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

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

7.3. BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

7.3.1. Effect op de gezondheid en de veiligheid van de mens inclusief toets m.b.t. ruimtelijk veiligheidsrapport

Referentiesituatie

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

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

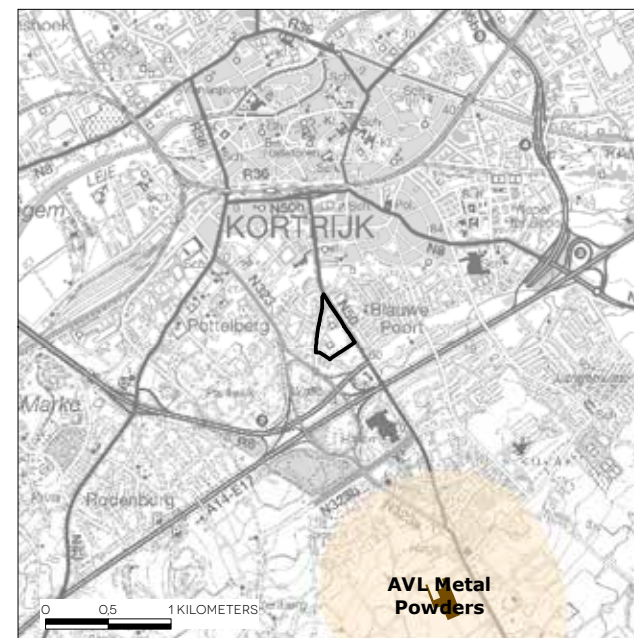
Momenteel zijn volgende bedrijven actief: Drukta NV (een drukkerij) en Formail BVBA (een marketingbureau). Verder zijn er nog een aantal meldingsplichtige activiteiten aanwezig, zoals een elektriciteitscabine (transformatoren), stookolie- en mazouttanks... Er zijn weinig kleinhandelzaken, horeca, kantoren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

Er zijn er verder geen structurele problemen of klachten bekend bij de milieudienst van stad Kortrijk in verband met gezondheids-, hinder- of veiligheidsrisico's in het plangebied of de omgeving.

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

SEVESO BEDRIJVEN

BRON: DEPARTEMENT OMGEVING, JANUARI 2021



LEGENDE



lage drempel



hoge drempel

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP voorziet het behoud van de huidige bestemming als woongebied en de paarse sproet zal omgevormd worden naar een **zone voor kleine en middelgrote bedrijven waarin dat er beperkt kantoren en wonen als nevenbestemming worden toegelaten.**

Tevens wordt de invulling van **het plangebied** afgestemd op de bepalingen opgenomen in het RSV, PRS-WL, GRS en het voorliggend masterplan. Dit heeft als rechtstreeks gevolg dat er geen uitvoerige productiegerichte bedrijvigheid mogelijk zal zijn. Het is de intentie om de huidige bedrijvigheid te behouden en om nieuwe bedrijvigheid toe te laten, indien deze niet onder de noemer 'milieubelastend' valt. Dit zorgt voor een onmiddellijke beperkende factor op potentiële hinder.

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

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

Ook kantoren en woningen zijn verenigbaar met de woonomgeving.

Het blijft wel aangewezen om de evolutie van de ruimtelijke leefkwaliteit goed op te volgen. Om een overschrijding van de ruimtelijke draagkracht te voorkomen is het essentieel om over goed uitgebalanceerde stedenbouwkundige voorschriften te beschikken. Er kan gesteld worden dat de huidige vooropgestelde herbestemming en de hiermee gekoppelde toegelaten activiteiten in overeenstemming zullen zijn met de woonomgeving.

Veiligheidstoets

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

Het aspect verkeersveiligheid wordt verder binnen de discipline mobiliteit bekeken

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

uw bericht van
05/04/2018

uw kenmerk
K0r 18-1 RUP WALLE

ons kenmerk
RVR-AV-0228

bijlagen
Gegevens RVR-toets

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³Gebieden zoals bedoeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 18/01/2007 houdende raamregels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer	KOr 13-1 RUP WALLE
RUP titel	RUP WALLE
Initiatiefnemer	stad Kortrijk
Plangebied	



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

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:






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

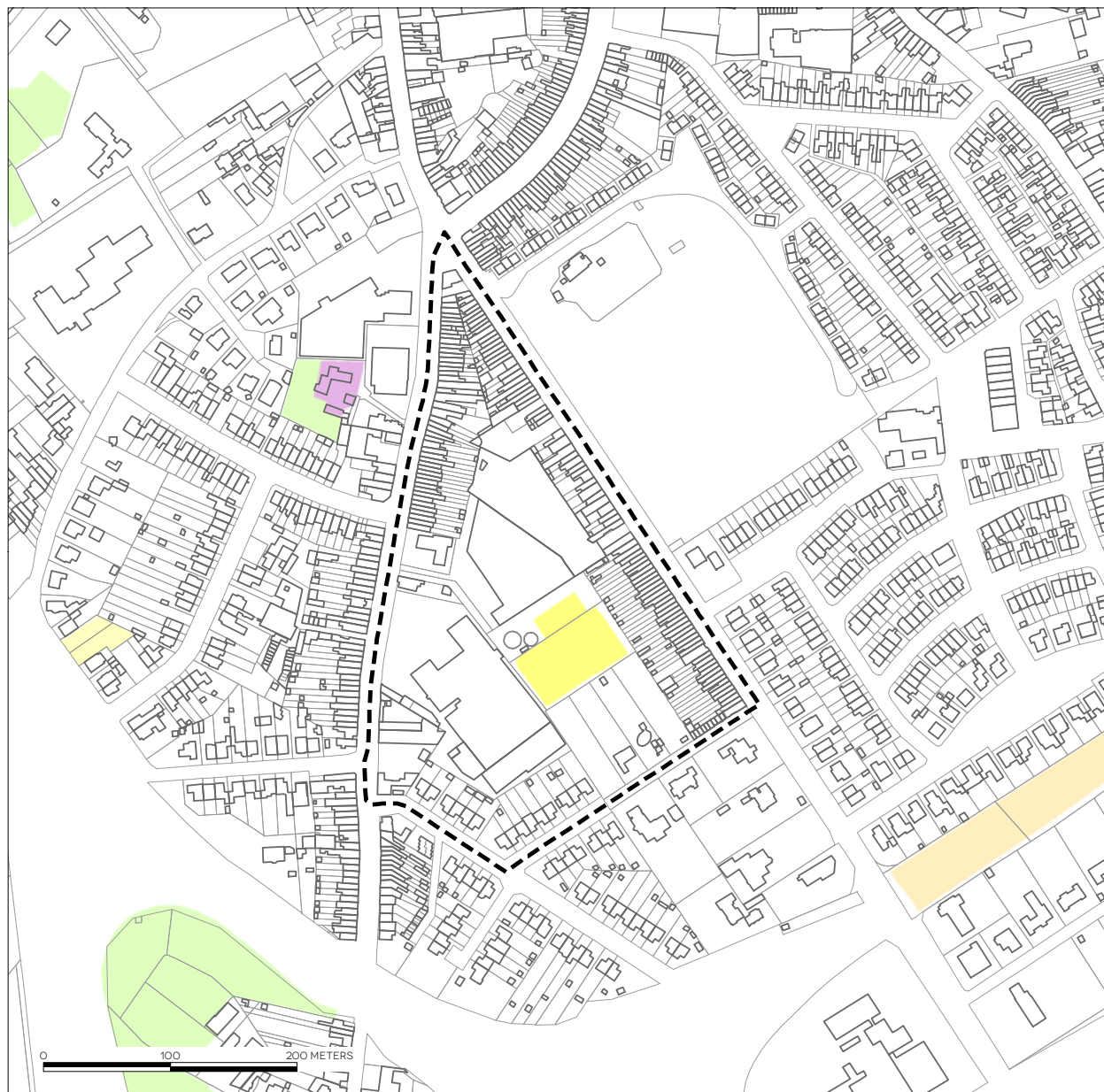
LANDBOUWGEBUIKSPERCELEN

BRON: DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ/INFORMATIE VLAANDEREN, 2019



LEGENDE

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



7.3.2. Effect op de ruimtelijke ordening

Referentiesituatie

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

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

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

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

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

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

Langs de Doorniksesteenweg bevindt zich één

appartementengebouw van 4 bouwlagen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP voorziet het behoud van de huidige bestemming als woongebied en de paarse sproet zal omgevormd worden naar een [zone voor kleine en middelgrote bedrijven. Dit kan worden aangevuld met enkele accenten van kantoren en wonen.](#) Tevens wordt de invulling van het plangebied afgestemd op de bepalingen opgenomen in het RSV, PRS-WL, GRS. De voorschriften worden aangepast in functie van een (her)ontwikkeling van de ruimte waarbij er gestreefd wordt naar een coherente en kwalitatieve verweving van diverse functies.

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

[109-113 wordt via Walle voorzien. De logistieke ontsluiting voor Doorniksesteenweg 100A-102 gebeurt via de Doorniksesteenweg. De zachte doorsteek wordt centraal in het plangebied voorzien.](#) Het plangebied biedt grote potenties inzake fiets- en wandelverbindingen, zowel op lokaal gebied als vanuit een ruimer perspectief. De bereikbaarheid van lokale voorzieningen zal verhogen alsook de aansluiting op de overkoepelende fietsverbindingen. Waardoor ook verder gelegen stadsgedeelten vlot bereikbaar worden.

Bij ontwikkeling van het plangebied, conform de huidige visie, zal op het desbetreffende perceel geen landbouwgebruik meer (kunnen) plaatsvinden. [Het perceel is niet opgenomen in herbevestigd agrarisch gebied, dus compensatie t.a.v. het landbouwareaal is niet vereist.](#)

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

7.3.3. Effect op de biodiversiteit, fauna en flora

Referentiesituatie

De Biologische Waarderingskaart (BWK) duidt, binnen het plangebied, geen enkel perceel met biologische waarden aan.

In de omgeving (ten westen) is het naburige park "Blauwe Poort" wel aangeduid. Dit gebied omvat ca. 5,26 ha en werd aangeduid als "complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen" (mw) en als karteringeenheid "park" (kp). Dit park fungeert als een lokale 'groene long'.

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

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

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

BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

BRON: INBO/INFORMATIE VLAANDEREN, TOESTAND 2018



LEGENDE

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

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Volgens de planningsopties zullen de huidig onbebouwde, centraal gelegen percelen ontwikkeld worden.

Momenteel bevat het plangebied amper biologische waarden. Deze situeren zich voornamelijk aan de randen van de centraal gelegen, onbebouwde percelen en in de aanpalende/omringende tuinen.

Aangezien deze centrale percelen momenteel grotendeels in gebruik zijn als landbouwgrond, kan er geacht worden dat er weinig biologische waarden zullen verdwijnen. De vermelde wilgenrij, langs de randen van de onbebouwde percelen, wordt vermoedelijk niet behouden. Vanwege de reeds beperkte hoeveelheid bestaand groen zou dit jammerlijk zijn. Echter omvatten de grote (private) tuinen met hoogstammige beplanting de echte meerwaarde, inzake biodiversiteit, voor het plangebied

Verder wordt er in het voorkeursalternatief ook groenbuffers aangelegd als landschappelijke inkleding.

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

Er wordt geen significante invloed uitgeoefend op de "West-Vlaamse Leievallei" (gedeelte NVWG) op ca. 1,7 km ten noordoosten van het plangebied. Eveneens is er geen opmerkbare invloed op de "West-Vlaamse Leievallei" (gedeelte GEN) op ca. 2,2 km ten oosten van het plangebied.

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

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

Natuurtoets

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

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

7.3.4. Effect op energie- en grondstoffenvoorraad

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

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

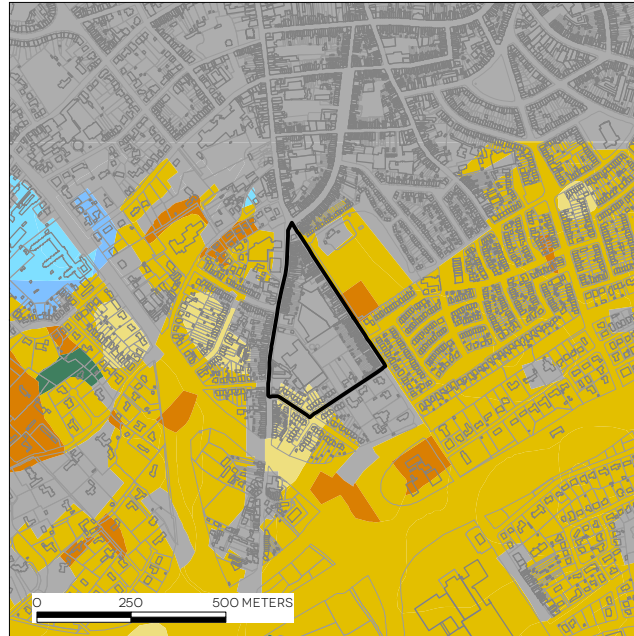
Er wordt ook verwezen naar het lopende project van de klimaatwijken dat een positief effect zal hebben voor het plangebied.

Kans op aanzienlijk milieueffect





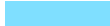


Nee

BODEMKAART

BRON: VLM/INFORMATIE VLAANDEREN, 2017

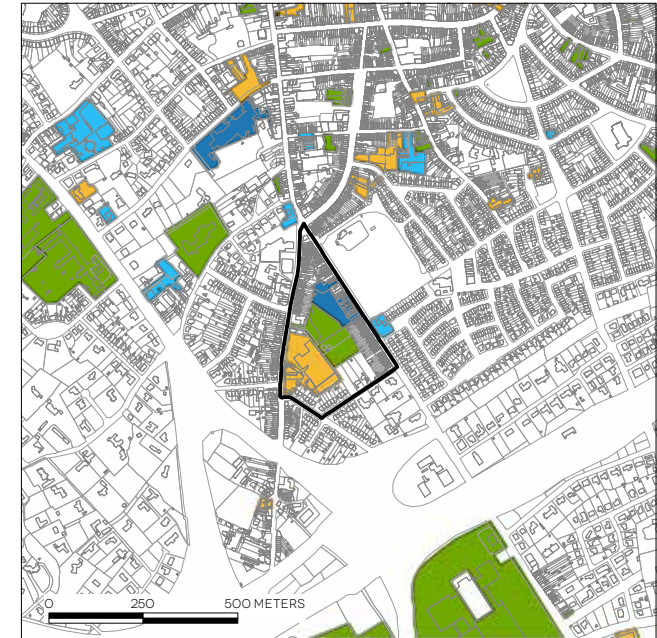


LEGENDE






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

BODEMONDERZOEKEN EN SANERING

BRON: OVAM (VIA WMS), JULI 2021



LEGENDE

	sitebesluit
	oriënterende bodemonderzoeken
	beschrijvende bodemonderzoeken
	bodemsaneringsprojecten
	eindevaluatieonderzoek

7.3.5. Effect op de bodem

Referentiesituatie

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

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

Er is reeds 1 bodemsanering ([lopende](#)) in uitvoering, in het oosten van het plangebied:

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

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

centraal gelegen, oriënterend bodemonderzoek:

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

ten westen gelegen, beschrijvend bodemonderzoek:

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

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

ten oosten: 1 bodemsanering:

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

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

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

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

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

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

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

Eventuele nieuwe risico-activiteiten die zich vestigen (Vlarebo-lijst) vallen onder de onderzoeksplicht met een periodiek oriënterend bodemonderzoek. Voor zover het bedrijf onder de Vlarebo-lijst valt, zal een oriënterend bodemonderzoek een eventuele bodemverontreiniging aantonen. De Vlarebo II-voorschriften bevatten preventieve maatregelen om het risico op bodemverontreiniging te beperken.

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

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

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

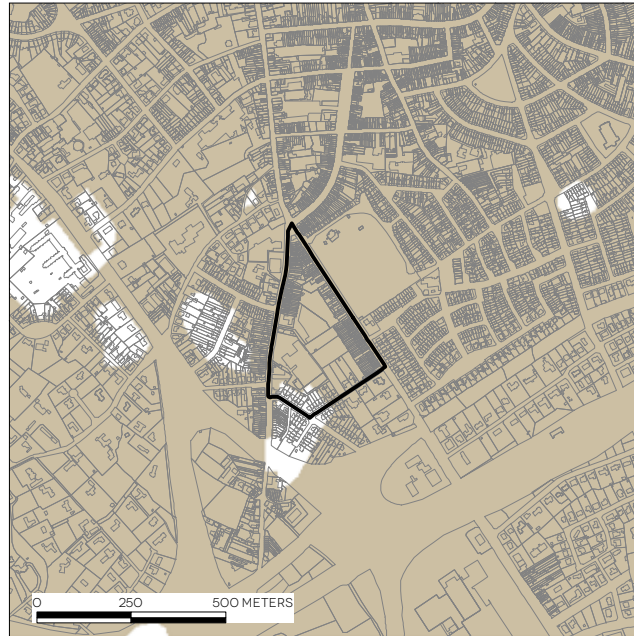
- /

Kans op aanzienlijk milieueffect



Nee

MOEILIK INFILTRERBARE BODEMS

BRON: GISWEST (VIA WMS), APRIL 2018



LEGENDE






-  goed infiltrerbare bodems
-  Moeilijk infiltrerbare bodems

ZONERINGSPLAN

BRON: VMM (VIA WMS), JULI 2021



LEGENDE

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

7.3.6. Effect op het water

Referentiesituatie

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

- Niet overstromingsgevoelig

Op basis van zoningsplan:

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

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

Op basis van gebiedsuitvoeringsplan (GUP):

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

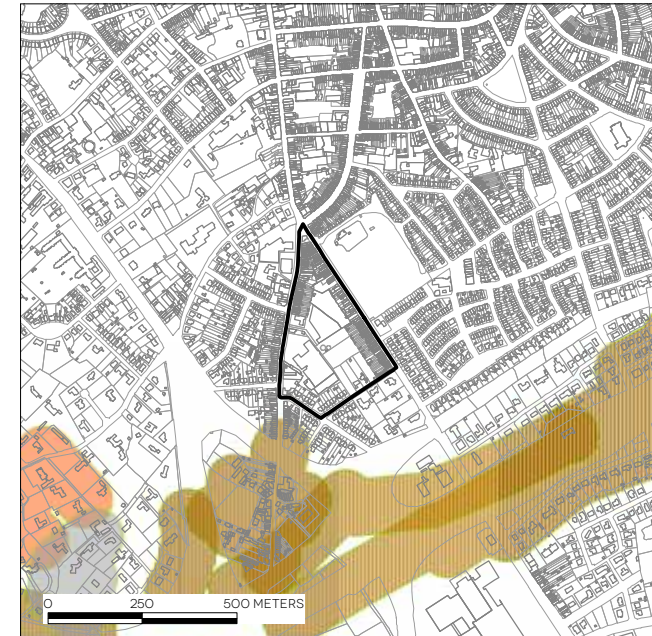
Er zijn geen problemen gekend omtrent wateroverlast in het plangebied. Het plangebied omvat wat schommelingen inzake reliëf, deze beperken zich echter tot het bereik van ca. 2 meter overheen het volledige plangebied.

Er zijn geen waterlopen binnen het plangebied.

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

GEBIEDSDEKKEND UITVOERINGSPLAN

BRON: VMM (VIA WMS), JULI 2021



LEGENDE

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

WATERLOPEN

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



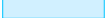
LEGENDE

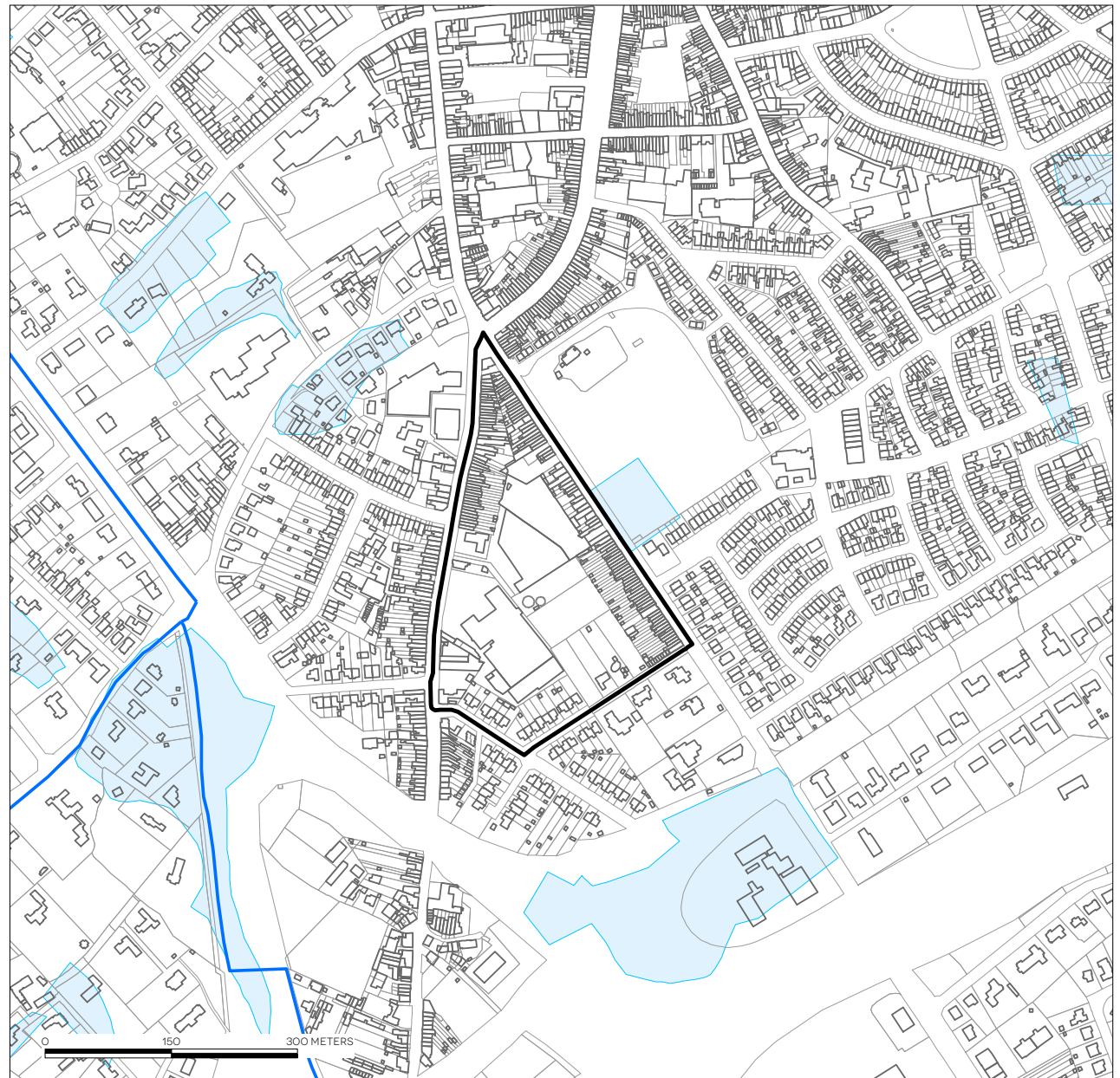
-  bevaarbare waterlopen
-  beek categorie 1
-  beek categorie 2
-  beek categorie 3
-  niet-gecatalogeerde beek

OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN

BRON: VMM/INFORMATIE VLAANDEREN, JULI 2017

LEGENDE

-  niet overstromingsgevoelig
-  effectief overstromingsgevoelig
-  mogelijk overstromingsgevoelig



Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het plangebied ligt niet in een effectief of mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Standaard dient bij nieuwe bebouwingen of verhardingen voldoende buffering te worden voorzien, overeenkomstig de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater. Deze verordening bepaalt dat wanneer een gebouw uitgebreid wordt, maximaal eenzelfde oppervlakte meegerekend wordt in de opgelegde buffering. De provinciale richtlijnen stellen een buffervolume voorop van 330 m³ per ha verharding bij projecten > 1.000 m² verharding of bebouwing.

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

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

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

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

Watertoets: het volledige plangebied is aangeduid als 'niet-overstromingsgevoelig'. Er is eveneens sprake van beperkte reliëfverschillen. Bijkomend moet bij toekomstige ontwikkeling van het plangebied voldaan worden aan de hemelwaterverordening die stad Kortrijk oplegt. De stedenbouwkundige voorschriften voorzien dat alle ruimtelijke ingrepen in overeenstemming dienen te zijn met de principes van het integraal waterbeheer en mits voorgaande zaken gerespecteerd worden, is er geen nadelig effect op de waterhuishouding te verwachten.

Leemten in de kennis

- /

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

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

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

7.3.7. Effect op de atmosfeer en klimatologische factoren

Referentiesituatie

De luchtkwaliteit in de regio Kortrijk-Menen is volgens het VMM-geoloket van een goede kwaliteit op basis van de resultaten 2010-2012: een totale index van 4 à 5, een gemiddelde PM10-concentratie van 21-25 µg/m³, tussen de 16 en 20 overschrijdingen per jaar van de 50 µg/m³ fijn stof en een gemiddelde NO₂-concentratie van 16-30 µg/m³. Deze resultaten wijzen op een verdere verbetering t.o.v. de vorige jaren.

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

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

De stad Kortrijk heeft een nulmeting van de CO²-emissie in het kader van het ondertekenen van de Covenant of Mayors. Door middel van een actieplan (gemeenschappelijk met de 13 gemeenten van de regio) wordt gestreefd naar een klimaatneutrale regio in 2050.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Er zijn geen specifieke problemen naar luchtkwaliteit bekend in het plangebied. De algemene maatregelen vanuit de diverse

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

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

Stookinstallaties vormen een belangrijke bron van emissies in deze context. De effecten op luchtkwaliteit blijven globaal gezien echter beperkt en zorgen niet voor een significante of bijkomende impact van de luchtkwaliteit.

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

Leemten in de kennis

- /

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

7.3.8. Effect op het geluid

Referentiesituatie

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

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

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

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

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

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

Leemten in de kennis

- /

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

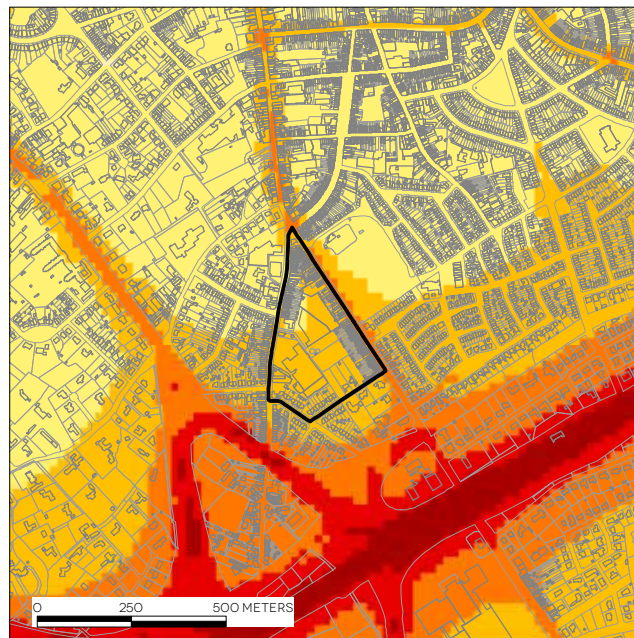
- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

GELUIDSBELASTINGSKAART WEGVERKEER - DAG

BRON: VMM-MIRA, 2018

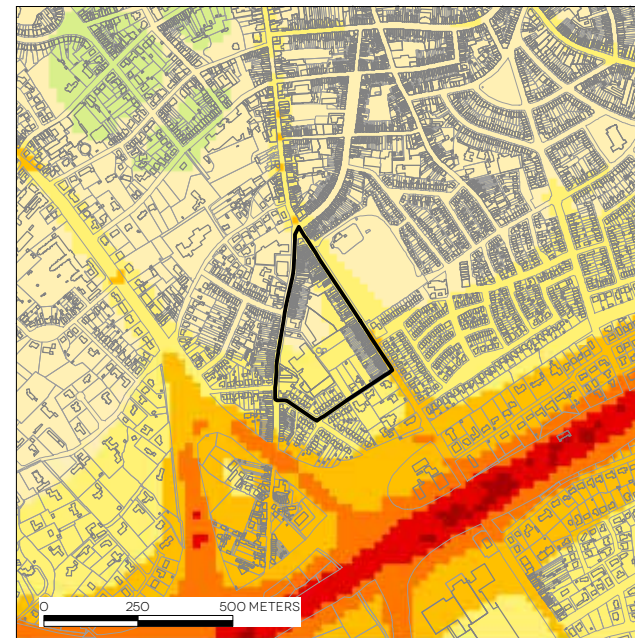


LEGENDE

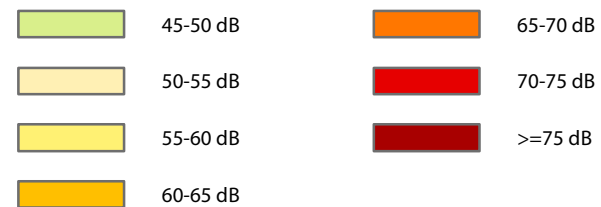


GELUIDSBELASTINGSKAART WEGVERKEER - NACHT

BRON: VMM-MIRA, 2018



LEGENDE



7.3.9. Effect op het licht

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

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

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

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

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

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

Referentiesituatie

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

Relicten:

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

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

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

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

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

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

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

Een aantal van de arbeiderswoningen die aangeduid zijn als relict in de inventaris bouwkundig erfgoed lopen het risico om gesloopt te worden om ruimte te maken om de doorsteek te realiseren.

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

Het aspect archeologisch erfgoed valt onder het "decreet bescherming van het archeologisch erfgoed" (nu geïntegreerd in het onroerend erfgoeddecreet). Voorafgaandelijk aan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zal de opmaak van een archeologienota vereist zijn bij een bodemingreep > 5.000 m². Als de aanvrager publiekrechtelijk is, zal een archeologienota vereist zijn vanaf een bodemingreep > 1.000 m² op een perceel > 3.000 m². Zo kan de kans op mogelijke vondsten ingeschat worden.

Hierna kan een archeologisch vervolgonderzoek volgen indien er voldoende aanwijzingen zijn van een vermoedelijk bodemarchief. De resultaten van het onderzoek worden gerapporteerd aan het Agentschap Onroerend Erfgoed. Op basis van het CAI kan er niet worden uitgesloten dat dit gebied nog interessante vondsten kan opleveren.

Leemten in de kennis

- /

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

BOUWKUNDIG ERFGOED

BRON: INVENTARIS ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), MAART 2019

LEGENDE

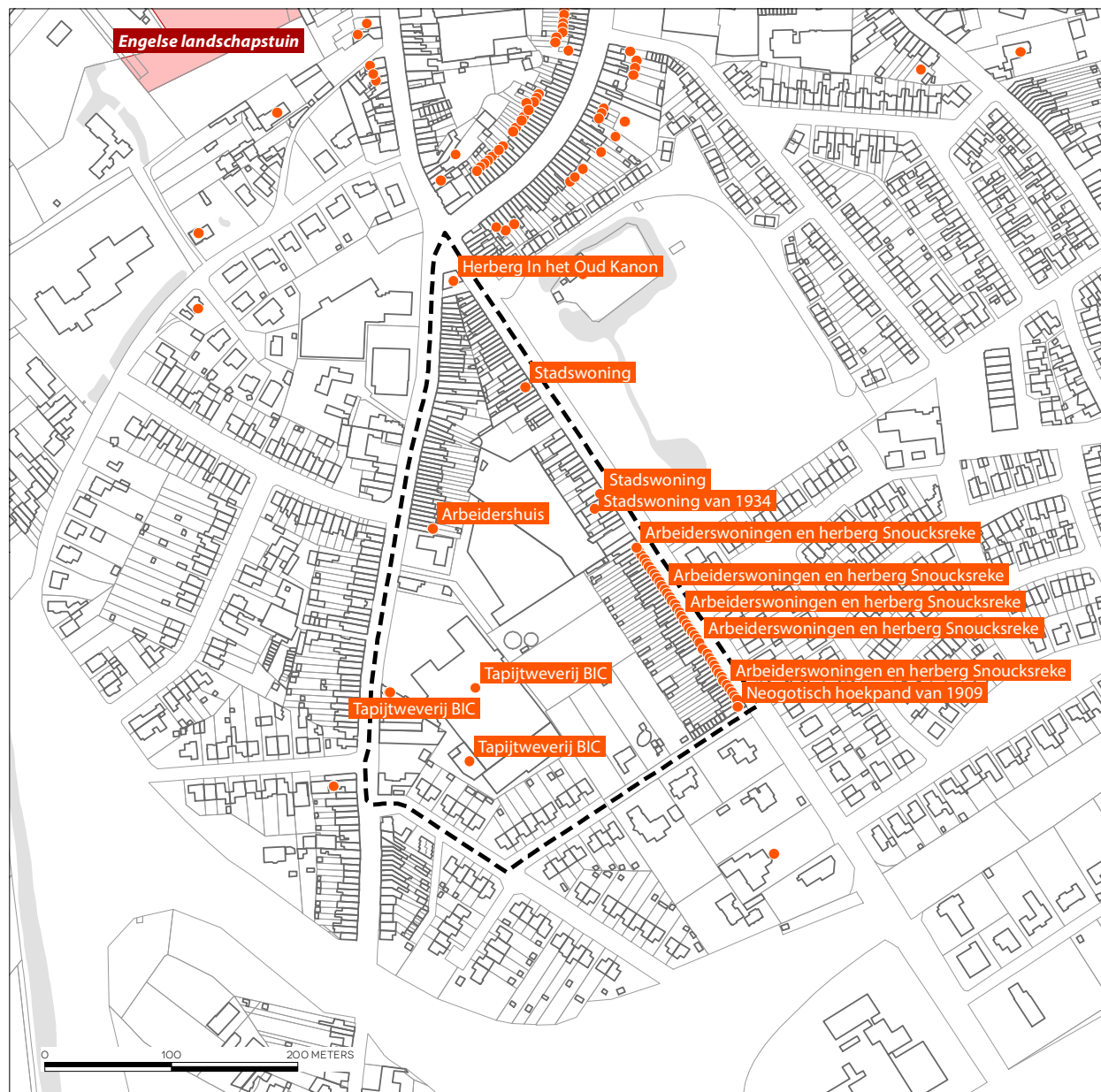
- vastgestelde relicten
- vastgestelde gehelen

BESCHERMD ONROEREND ERFGOED

BRON: AGENTSCAP ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), MAART 2019

LEGENDE

- monument
- stads- en dorpsgezichten
- cultuurhistorische landschappen



7.3.11. Effect op de mobiliteit

Referentiesituatie

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

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

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

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

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

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

Fietsrouteplan kortrijk

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

Voor dit RUP zijn volgende fietsroutes relevant:

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

Intussen werd het netwerk van fietsroutes voor de provincie West-Vlaanderen vernieuwd. In deze update werden volgende bijkomende assen geselecteerd:

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

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

Er zijn 2 buurtwegen in het plangebied aanwezig:

- Chemin nr. 2
- Sentier nr. 66

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

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

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

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

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

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

De visie van het RUP omvat de implementatie van een doorsteek doorheen het bouwblok om een logische aansluiting op het huidig bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk te realiseren. Er wordt uitvoerig ingezet op het zachte verkeer door een trage verbinding te voorzien. Het voorkeursalternatief werd reeds bepaald. Dat betekent dat de [precieze locatie van de doorsteek is vastgelegd](#). [Deze zal ter hoogte van de reeds bestaande opening in het bouwblok, ter hoogte van de Doorniksesteenweg 100, gelegen zijn.](#) Op vlak van actieve mobiliteit zal het plan een [significante verbetering tegenover de huidige situatie betekenen](#).

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

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




[In deze fase zullen de conclusies van de MOBER geïntegreerd worden in de effectenbeoordeling](#). [Na de integratie hiervan zal een finale uitspraak worden gedaan over de mobiliteitseffecten, in deze effectenbeoordeling](#).

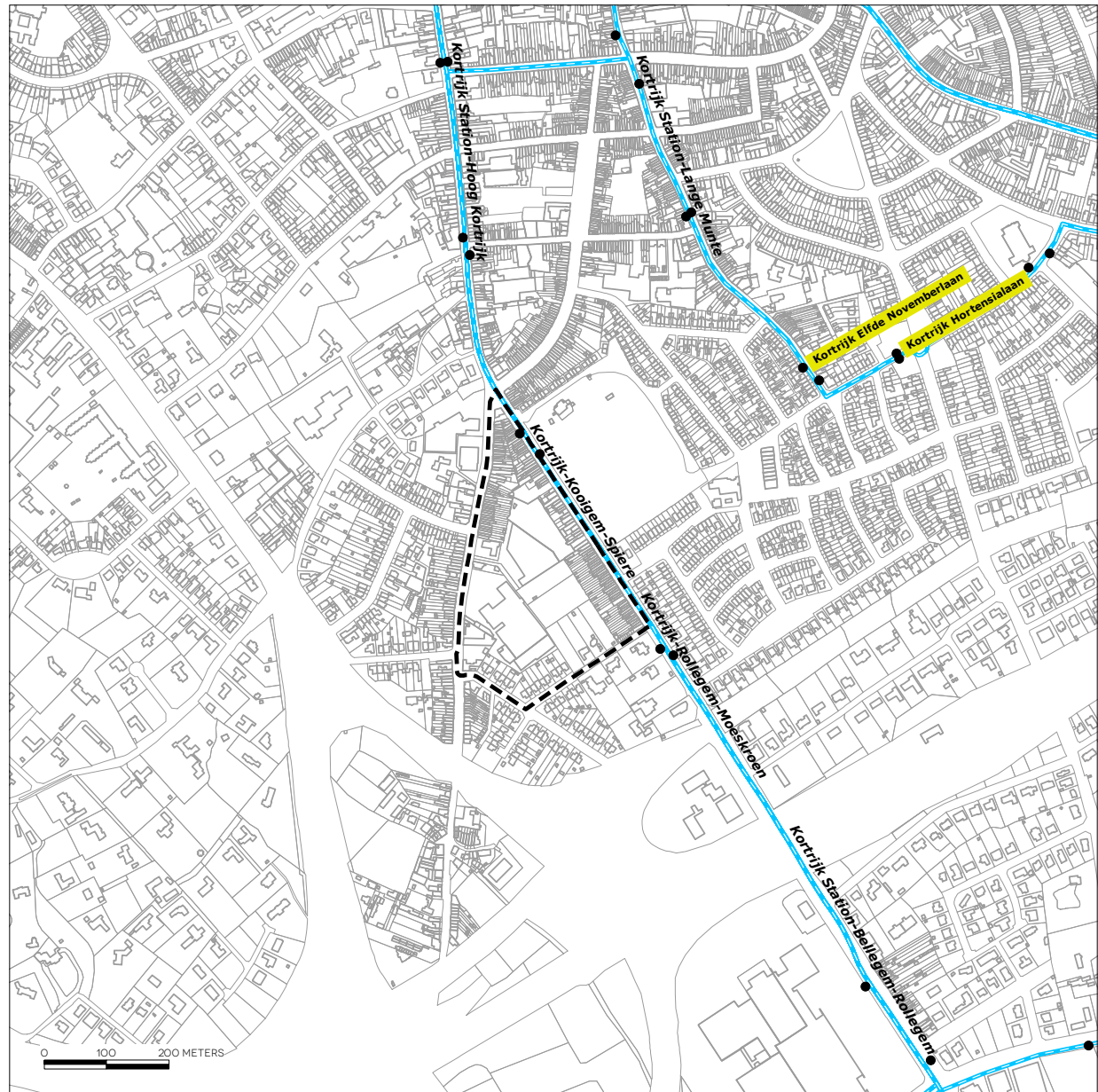
OPENBAAR VERVOER

BRON: DE LUN/AGIV, OKTOBER 2017



LEGENDE

-  buslijnen
-  haltes
-  belbushaltes



Het programma van het voorkeursalternatief ziet er als volgt uit:

Site	Totale opp. (m ²)	Programma	Opp. Programma (m ²)	Aandeel vloer/terrein	Ontsluiting via
Walle 111/Walle111 (nuid)	21.630	Bedrijvigheid	14.276	66%	Walle
		Wonen	3.245	15%	Walle
		Kantoren	4.109	18%	Walle
Walle 109 (noord)	11.522	Bedrijvigheid	6.502	56%	Walle
			4700		N50
			2302		N50
		Wonen	4.551	39%	N50
		Kantoren	1.550	13%	N50
			1000		Walle
	950		Walle		
Totaal	33.152	Bedrijvigheid	20.778	63%	Walle
			18.476		N50
			2.302		N50
		Wonen	7.796	24%	Walle
			3.245		N50
			4.551		N50
		Kantoren	5.843	18%	Walle
			4.843		N50
			1.000		N50

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

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

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

Artikel 45: Woongebouwen

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

Artikel 47: Industriële en ambachtelijke gebouwen en loodsen

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

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

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

Artikel 48: Kantoorgebouwen – autoherstelplaatsen – kinderdagverblijven

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

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

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

[Uit deze tellingen vloeien volgende vaststellingen m.b.t. de bestaande verkeersstromen:](#)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bedrijvigheid:

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

Werknemers:

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

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

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

34% van de verplaatsingen vindt plaats richting projectgebied.

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

Bezoekers:

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

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

Leveringen:

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

Wonen

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

Bewoners:

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

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

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

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

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

Bezoekers:

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

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

Kantoren:

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

Werknemers:

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

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

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

Bezoekers:

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

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

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

Verkeersattractie

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

Bedrijvigheid:

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

Wonen

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

Kantoren:

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

Totaal:

Wanneer de geraamde verkeersgeneratie van het ruimtelijk

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

Toetsing verkeersleefbaarheid:

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

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

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

Sensitiviteitstoets:

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

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

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

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

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

Tabel 16: Verkeersgeneratie sensitiviteitstoets

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

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

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

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

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

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

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

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

- De leefbaarheid in Walle dient bewaakt te worden. Ook de schoolomgeving in Walle dient verkeersveilig en leefbaar te worden ingericht.*
- De verkeersveiligheid binnen het projectgebied dient bewaakt te worden. Gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk gescheiden van fiets- en voetgangersverkeer.*
- Er worden bewaakte, overdekte fietsstallingen voorzien. Hierbij worden ook fietsstalplaatsen voor bovenmaatse fietsen voorzien. Daarbovenop worden de fietsstallingen voorzien van elektrische laadpalen.*
- De fietsstalplaatsen worden in verschillende bundels georganiseerd. In nabijheid van de verschillende bestemmingen.*
- Idealiter worden de appartementen voorzien van een bergruimte waar ook een fiets ican wordenn geplaatst .*
- Er worden overdekte buurtfietsstallingen op de site voorzien, bewoners uit de buurt kunnen hun fiets veilig stallen op de site. Ook deze worden voorzien van elektrische laadpalen.*
- Bedrijven en kantoren zorgen voor een doucheruimte opdat werknemers/bezoekers zich kunnen oprisssen na hun fietsrit naar het werk. Een duurzame woon-werk verplaatsing wordt van bovenaf gestimuleerd.*
- De geraamde parkeerbehoefte ligt een stuk lager dan wat de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van de Stad Kortrijk voorschrijft. Idealiter wordt er dan ook een uitzondering toegepast op*

het aantal te voorziene parkeerplaatsen binnen het projectgebied.

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

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

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

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

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

Leemten in de kennis

- /

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

7.3.12. Overzicht van de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten

Globaal overzicht aanzienlijk effect

ja/nee

Effect op

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

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

7.4. DE KENMERKEN VAN PLANNEN EN PROGRAMMA'S

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

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

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

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

Het gemeentelijk RUP is niet gemeentegrensoverschrijdend.

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

Niet relevant voor dit RUP.

Milieuproblemen die relevant zijn voor het plan

Zie punt 7.3. bij de beoordeling van de milieueffecten.

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

Niet relevant binnen dit RUP.

8. CONCLUSIE

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

RVR-toets

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

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

Natuurtoets

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

Watertoets

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

Buurtwegentoets

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

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

MOBER

Walle Kortrijk

Rapport opgemaakt door:

MINT NV, Hendrik Consciencestraat 1 B, 2800 MECHELEN

Colofon

Opdracht
Opdrachtgever
MOBER Walle Kortrijk
Stad Kortrijk – Team Stadsvernieuwing en Omgevingsbeleid
Leiestraat 21
8500 KORTRIJK

Opdrachtnemer
MINT NV
Hendrik Consciencestraat 1 B – 2800 MECHELEN

Projectmedewerkers
Marijn Schevernels
Alessio Vrijssen
Projectleider verkeersplanning
Projectmedewerker verkeersplanning

Versiebeheer
2021-07-06
MOBER Walle Kortrijk v4.0

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	5
1.1. Doel van de opdracht.....	5
1.2. Situering.....	5
1.3. Invulling projectgebied.....	8
1.3.1. Huidige situatie.....	8
1.3.2. Toekomstige situatie – ruimtelijk programma.....	9
1.3.3. De eerste variant.....	9
1.3.4. De tweede variant.....	11
2. Planningscontext	13
2.1. Ruimtelijke context.....	13
2.1.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).....	13
2.1.2. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen.....	13
2.1.3. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kortrijk.....	14
2.1.4. Gewestplan.....	15
2.1.5. Ruimtelijk Uitvoeringsplan Walle.....	16
2.1.6. Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen.....	16
2.1.7. ‘Kortrijk 2025. De stad die we kunnen willen’.....	17
2.1.8. Ruimtelijke toekomstvisie voor de regio van Leie en Schelde.....	18
2.2. Verkeersplanologische context.....	18
2.2.1. Mobiliteitsplan Kortrijk.....	18
2.2.2. Vervoerregio Kortrijk.....	19
2.2.3. Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk en Kortrijk Fietst.....	21
2.2.4. Herinrichting van de N50 – HOV.....	23
3. Huidig bereikbaarheidsprofiel	26
3.1. Voetgangers.....	26
3.2. Fietsers.....	28
3.2.1. Fietsnelwegen.....	28
3.2.2. Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.....	29
3.2.3. Recreatief fietsroutenetwerk.....	30
3.2.4. Gebruik van het fietsroutenetwerk.....	30
3.3. Openbaar vervoer.....	31
3.3.1. Treinnetwerk.....	31
3.3.2. Busnetwerk.....	32
3.4. Gemotoriseerd verkeer.....	32
3.4.1. Wegencategorisering.....	33
4. Huidig druktebeeld	34
4.1. Druktebeeld 2016.....	34



4.1.1.	Kruispunttellingen	35
4.2.	Ongevallenstatistieken	39
5.	Mobiliteitsprofiel.....	41
5.1.	Ruimtelijk programma	41
5.2.	Verkeersgeneratie	41
5.2.1.	Kencijfers.....	41
5.2.2.	Bedrijven	42
5.2.3.	Wonen.....	43
5.2.4.	Kantoren	44
5.2.5.	Raming verkeersgeneratie	45
6.	Parkeerbalans.....	47
6.1.	Huidig parkeeraanbod	47
6.2.	Gemeentelijke stedenbouwkundige voorschriften	47
6.2.1.	Parkeer- en stallingsbehoefte	47
7.	Confrontatie bereikbaarheidsprofiel – mobiliteitsprofiel.....	50
7.1.	Toetsingskader verkeersafwikkeling	50
7.2.	Toetsingskader verkeersleefbaarheid	50
7.3.	Toetsingskader verliestijd	51
7.4.	Toegang tot het projectgebied.....	52
7.4.1.	Eerste variant.....	53
7.4.2.	Tweede variant	53
7.5.	Distributiepatroon.....	54
7.6.	Verkeersafwikkeling - capaciteitsbeoordeling	56
7.6.1.	Kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle	56
7.6.2.	Ingang projectgebied N50 Doorniksesteenweg.....	58
7.7.	Verkeersleefbaarheid Walle	60
8.	Duurzaamheidstoets	61
9.	Sensitiviteitstoets	62
10.	Milderende maatregelen	64
11.	Synthese.....	65



1. INLEIDING

1.1. DOEL VAN DE OPDRACHT

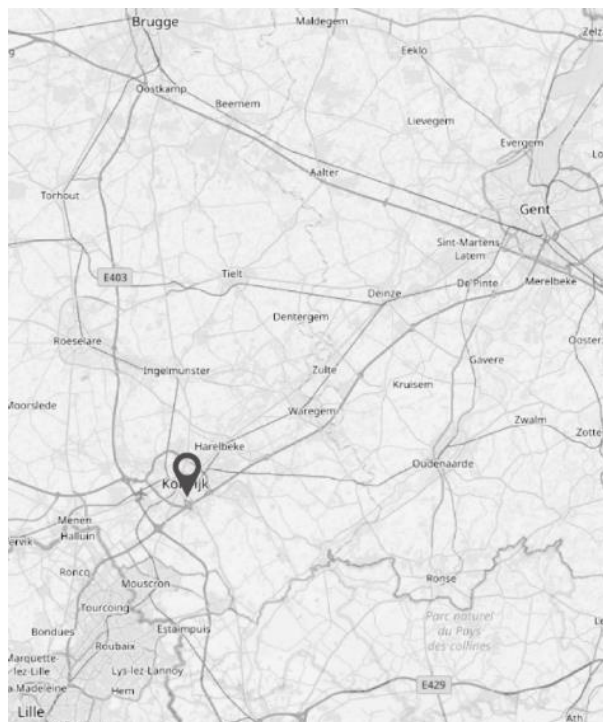
Stad Kortrijk maakt een RUP op voor de site Walle. Deze site, gelegen nabij het 'ei', is op het gewestplan bestemd als zone voor milieubelastende industrieën. Gezien deze bestemming niet meer aansluit bij de hedendaagse ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van het projectgebied zal het RUP deze site herbestemmen naar een bestemming waarin bedrijvigheid, kantoren en woningen gecombineerd kunnen worden. Naast deze herbestemming aan de hand van een RUP zijn er ook al concrete plannen om de herbestemming in de praktijk te gaan realiseren. In dit MOBER worden de mobiliteitseffecten van die geplande ontwikkeling onderzocht. Met behulp van doorrekeningen in het stadsmodel van Kortrijk kan bovendien een keuze gemaakt worden tussen de vooropgestelde varianten van het project. Deze varianten hebben hetzelfde ruimtelijk programma maar ontsluiten op een verschillende manier.

Dit MOBER wordt opgemaakt volgens de richtlijnen van het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning.

1.2. SITUERING

Op macroniveau is Kortrijk gelegen in het zuiden van de Provincie West-Vlaanderen. Via de E17 is er een snelle verbinding met Gent en de E403 verbindt Kortrijk met Brugge. De stad Kortrijk ligt op ongeveer 55 kilometer van Brugge. De Franse stad Lille (Rijsel) ligt ongeveer 25 kilometer ten zuiden van Kortrijk.

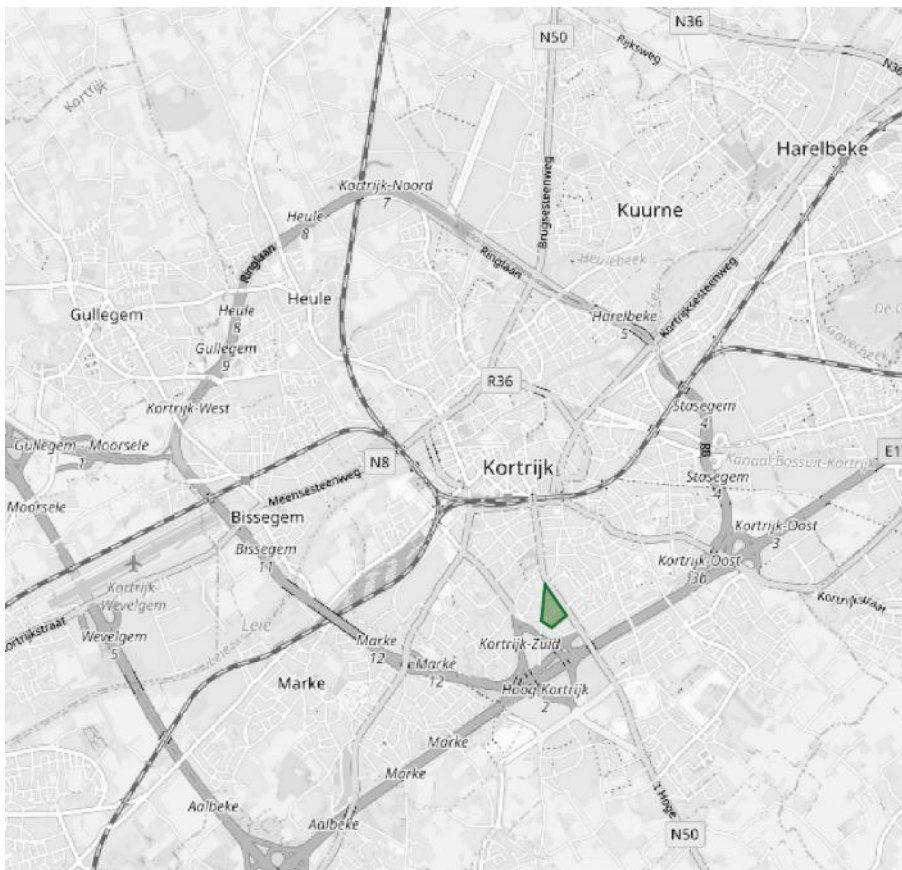
De N50, die langs de projectsite loopt, zorgt voor een verbinding naar Doornik.



Figuur 1: Situering projectgebied op macroschaal



Het projectgebied is gelegen in het zuiden van de Stad Kortrijk tussen het stadscentrum en Hoog Kortrijk, net binnen de R8. Het projectgebied is gelegen ten noorden van het 'ei' (A14) en Kortrijk Xpo en langs de noord-zuid as van de N50 Doorniksesteenweg. Ook VIVES Campus Kortrijk en KU Leuven KULAK zijn in de buurt van het projectgebied gelegen. Het treinstation van Kortrijk is op een kleine kilometer ten noorden van het projectgebied gelegen. Het projectgebied situeert zich in de driehoek Walle-Hof te Walle-N50 Doorniksesteenweg.



Figuur 2: Situering projectgebied op mesoschaal





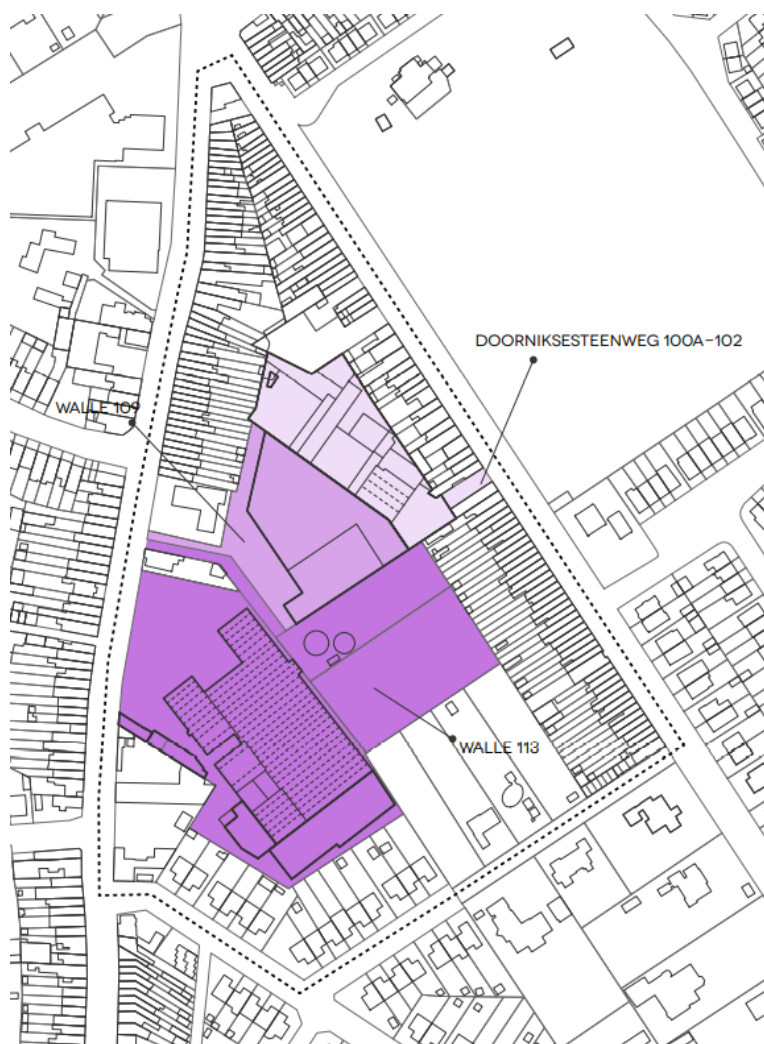
Figuur 3: Situering projectgebied op microschaal



1.3. INVULLING PROJECTGEBIED

1.3.1. HUIDIGE SITUATIE

Vandaag bestaat het projectgebied voornamelijk uit bedrijvigheid, deze bedrijvigheid wordt op het terrein gegroepeerd in enkele clusters. Deze verschillende clusters worden benoemd aan de hand van het huisnummer. Zo wordt er gesproken van Walle 109, Walle 111 en Walle 113. In Walle 109 huisvesten de bedrijven Drukta en Formail, in Walle 113 huisvesten in totaal 13 bedrijven (waarvan bv. Accento, Bersal, Creax, D.T.O. etc). Walle 111 wordt niet bezet door bedrijvigheid, er bevindt zich wel een horecazaak (Eethuis Walle 111).



Figuur 4: Het projectgebied zoals het aangeduid staat op het gewestplan – huidige situatie¹

¹ Startnota RUP Walle, Stad Kortrijk – Leiedal (2018)



1.3.2. TOEKOMSTIGE SITUATIE – RUIMTELIJK PROGRAMMA

De beoogde herontwikkeling van de site voorziet een herontwikkeling waarbij bedrijvigheid aangevuld wordt met wonen en kantoren.

Een definitief masterplan is vooralsnog nog niet opgemaakt voor de herontwikkeling van de site, wel zijn er programmacijfers vooropgesteld voor de toekomstige invulling van het project. Deze programmacijfers zijn hieronder opgenomen.

	Tot. Opp. (in m ²)	Functie	Opp. Functie (in m ²)	Opp. Functie/Tot. Opp.
Totaal	33.152	Bedrijvigheid	20.778	63%
		Wonen	7.796	24%
		Kantoren	5.843	6%

Tabel 1: Ruimtelijk programma

Om de mobiliteitsimpact van het ruimtelijk programma op de buurt en op het omliggend wegennet in kaart te brengen wordt dit MOBER opgemaakt. Binnen het MOBER zal er gewerkt worden met twee mogelijke varianten. Het ruimtelijk programma binnen beide varianten is hetzelfde, enkel de ontsluiting van de site wordt op een andere manier georganiseerd waardoor er verschillen optreden in beide varianten.

1.3.3. DE EERSTE VARIANT

Gemakkelijkshalve wordt het projectgebied opgedeeld in twee delen. Het eerste deel bestaat uit de bedrijvigheid van Formail, Drukta en Coeman die in het noorden van het projectgebied gelegen zijn. Deze zone wordt aangeduid als Walle 109. Het tweede deel behoort toe tot Walle 111/Walle 113. Het ruimtelijk programma verdeeld over beide zones ziet er in de eerste variant als volgt uit:





Figuur 5: Programma eerste variant

Site	Totale opp. (m ²)	Programma	Opp. Programma (m ²)	Aandeel vloer/terrein	Ontsluiting via
Walle 111/Walle113 (zuid)	21.630	Bedrijvigheid	14.276	66%	Walle Walle Walle
		Wonen	3.245	15%	
		Kantoren	3.893	18%	
Walle 109 (noord)	11.522	Bedrijvigheid	6.502	50%	Walle N50
			4200		
			2302		
		Wonen	4.551	35%	N50 Walle
		Kantoren	1.950	15%	
	1000				
Totaal	33.152	Bedrijvigheid	20.778	63%	Walle N50
			18.476		
			2.302		
		Wonen	7.796	24%	Walle N50
			3.245		
			4.551		
		Kantoren	5.843	18%	Walle N50
	4.843				
	1.000				

Tabel 2: Programma eerste variant verdeeld over twee zones

Zoals hierboven vermeld zit het verschil tussen beide varianten in de manier van ontsluiten (verdeling Walle-N50). In de eerste variant wordt er per functie volgens volgende percentages ontsloten:



Functie	Ontsluiting via Walle	Ontsluiting via N50
Bedrijvigheid	88.9%	11.1%
Wonen	41.6%	58.4%
Kantoren	83.0%	17.0%

Figuur 6: Verdeling ontsluiting eerste variant

1.3.4. DE TWEEDE VARIANT

In de tweede variant is het ruimtelijk programma identiek aan de eerste variant, ook de verdeling binnen de twee zones blijft identiek. Het verschil zit in de ontsluiting van het projectgebied. De verdeling Walle-N50 ligt in de tweede variant anders en is meer uitgebalanceerd:



Figuur 7: Ruimtelijk programma tweede variant

Site	Totale opp. (m ²)	Programma	Opp. Programma (m ²)	Aandeel vloer/terrein	Ontsluiting via
Walle 111/Walle 113 (zuid)	21.630	Bedrijvigheid Wonen Kantoren	14.276	66%	Walle N50 Walle N50 Walle
			6.776	15%	
			7.500		
			3.245		
			3.893		
2.000	50%	Walle N50			
1.893					
6.502					
Walle 109 (noord)	11.522	Bedrijvigheid	4200	50%	Walle N50
			2302		



		Wonen Kantoren	4.551 1.950 1000 950	35% 15%	Walle N50 Walle
Totaal	33.152	Bedrijvigheid Wonen Kantoren	20.778 10.976 9.802 7.796 5.843 2.843 3.302	63% 24% 18%	Walle N50 Walle Walle N50

Tabel 2: Ruimtelijke programma tweede variant

Concreet verloopt de ontsluiting van het projectgebied volgens volgende percentages:

Functie	Ontsluiting via Walle	Ontsluiting via N50
Bedrijvigheid	52.8%	47.2%
Wonen	100%	0%
Kantoren	48.6%	51.4%

Figuur 8: Verdeling ontsluiting tweede variant



2. PLANNINGSCONTEXT

2.1. RUIMTELIJKE CONTEXT

2.1.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV)

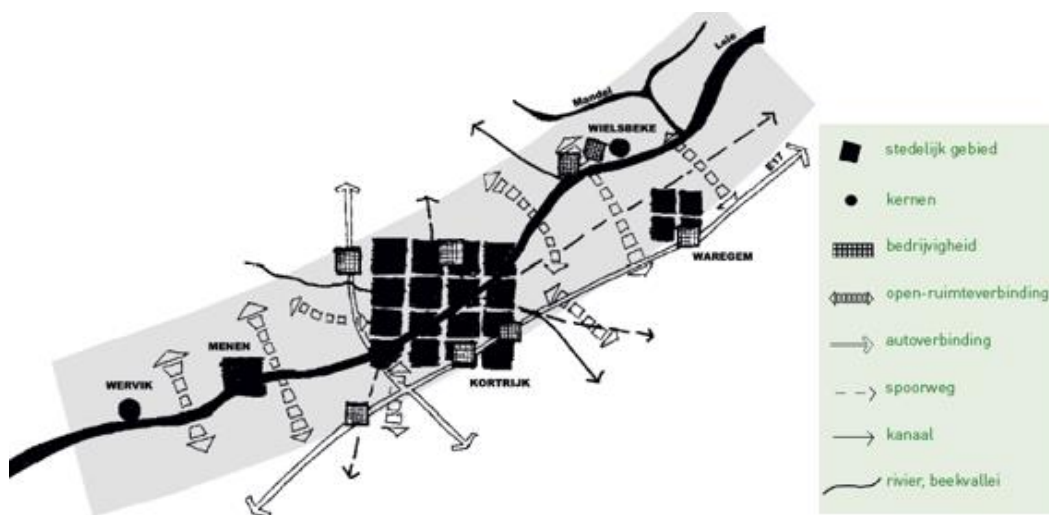
Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is sinds 1997 van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. De Vlaamse regering heeft op 17 december 2010 een tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. Op 2 mei 2011 trad de herziening in werking.

Het RSV beschrijft de wegcategorisering van hoofdwegen en primaire wegen. De A14 of E17 Lille-Kortrijk-Gent-Antwerpen is geselecteerd als hoofdweg. Tevens is deze weg onderdeel van het “*Trans-European Networks*”, het Europese netwerk van transportassen. De R8-noord van N19 (Kortrijk-West) tot de aansluiting met de A14 (Kortrijk-Oost) is geselecteerd als een primaire weg type II.

2.1.2. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS) ging in 2002 van kracht. Dit document vormt een leidraad voor het opmaken van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen en begeleiden van gemeentelijke planningsprocessen. In 2010 werd er beslist om het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan te herzien. In 2014 werd de gecoördineerde versie van het Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen goedgekeurd.

Onderstaande figuur toont de ruimtelijke structuur van Kortrijk.



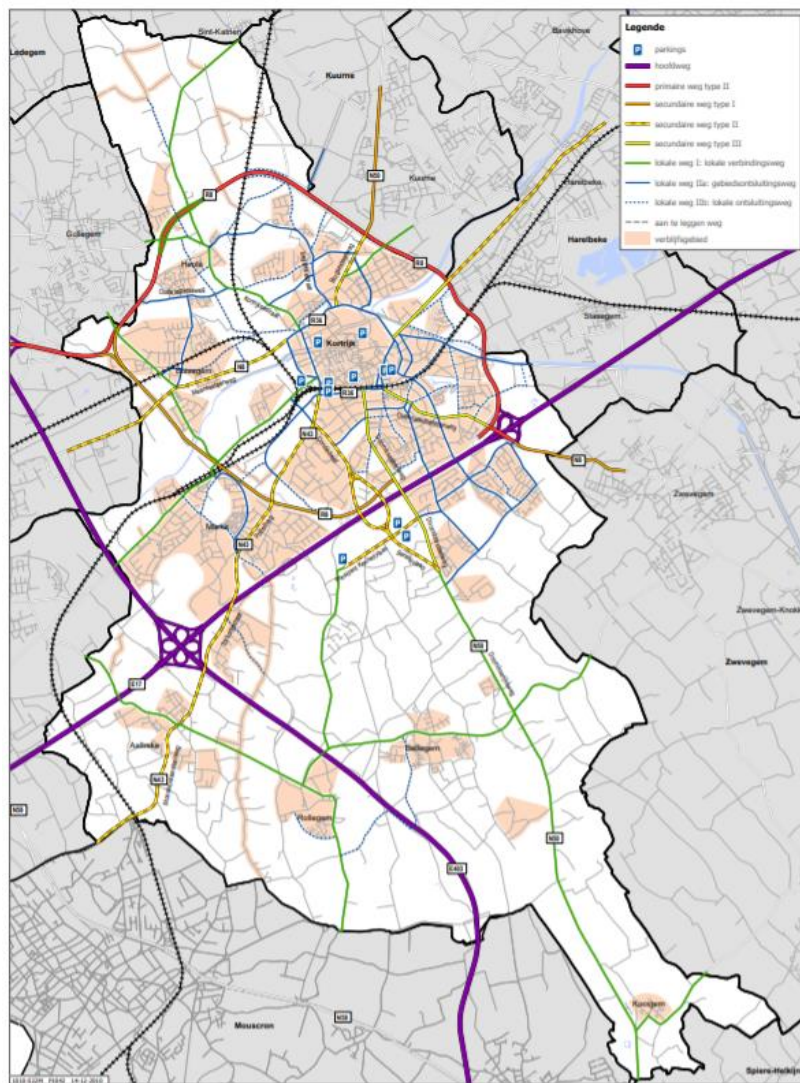
Figuur 9: Ruimtelijke structuur Kortrijk²

Het PRS West Vlaanderen selecteert de wegen die functioneren op een secundair niveau. In het PRS wordt de R8 geselecteerd als een secundaire weg type I. De N50 Doorniksesteenweg, die ten noorden en ten

² PRS West-Vlaanderen, 2014



oosten van het projectgebied loopt, is geselecteerd als secundaire weg type III en de N323 Condédreef als secundaire weg type II.



Figuur 10: Selectie van de wegen op provinciaal niveau, zoom Kortrijk

2.1.3. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN KORTRIJK

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk (GRS Kortrijk) werd door de deputatie goedgekeurd op 26 april 2007. De vijf algemene, ruimtelijke concepten vanwaar het GRS Kortrijk vertrekt zijn:

- De stedelijke driehoek is het centrum van de regio;
- De binnenstad is het hart voor Kortrijk;
- Kortrijk Leiestad – herstel van het contact met water;
- Een gordel van kernen waar het goed is te wonen;
- Een vitaal buitengebied.



Binnen het GRS Kortrijk worden de gewenste deelstructuren opgesomd en beschreven, binnen deze gewenste deelstructuren wordt ook de gewenste verkeers- en vervoersstructuur behandeld. De visie op de gewenste verkeers- en vervoersstructuur vertrekt vanuit volgende strategische doelstellingen:

- **Het garanderen van de bereikbaarheid, ook op lange termijn:** Een bereikbaarheid op lange termijn, noodzakelijk voor het sociaal en economisch functioneren van de stad, kan slechts worden gegarandeerd indien Kortrijk multimodaal bereikbaar is voor personen en goederen.
- **Verhogen van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid:** Om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te verbeteren zijn gerichte acties noodzakelijk. Ze omvatten onder andere het verminderen van het aantal en de ernst van de verkeersongevallen, het verlagen van de snelheid, de bescherming van de zwakke weggebruiker, het zoeken naar een evenwicht tussen verkeer- en verblijfsgebieden etc.
- **Een aangepast locatiebeleid:** Het locatiebeleid moet gericht zijn op een verdere verdichting in de stedelijke woongebieden, de binnenstad en stationsomgeving en het benutten van multimodale plaatsen.
- **Het beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze:** Het uitbouwen van een openbaarvervoersnet, een netwerk van fietsroutes in aansluiting met de randgemeenten en het buitengebied en het uitbouwen van een gericht parkeerbeleid zijn daarbij noodzakelijk.
- **Bij grootschalige ingrepen wordt het effect op de mobiliteit onderzocht:** Er wordt onderzocht in welke mate de verkeersstructuur aangepast is om de activiteiten op te nemen.

2.1.4. GEWESTPLAN

Het gewestplan dateert uit 1977. Het projectgebied is gelegen in een zone voor milieubelastende industrieën. In de nabijheid van het projectgebied bevinden zich een aantal parken en eveneens een recreatief park langs de N50. De stationsomgeving en de omgeving rond Kortrijk Xpo worden geselecteerd als gebieden voor gemeenschapsvoorziening en openbare nutsvoorziening.



Figuur 11: Uitsnede gewestplan³

³ Gewestplan, Geopunt (2021)



2.1.5. RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN WALLE⁴

Volgens het gewestplan is het projectgebied gelegen in een zone voor milieubelastende industrieën. Deze industriële bestemming te midden van deze woonzone is echt niet langer gewenst. Het RUP Walle moet er dan ook voor zorgen dat er beter gebruik gemaakt wordt van de ruimte van oude BIC-site, het bouwblok tussen Walle, de N50 Doorniksesteenweg en de Wallemolenstraat/Hof te Walle.

Uit de stadsdebatten Kortrijk 2025 komen de BIC-site en haar omgeving als belangrijke schakel in de Noord-Zuid as tussen het centrum en Hoog Kortrijk naar voor. De site heeft dus veel potentie als plek voor nieuwe economische ontwikkeling. Om de nieuwe ontwikkeling in het gebied te sturen en om gerichte vormen van bouwen en functies mogelijk te maken, maakt de stad een ruimtelijk uitvoeringsplan op. Hiervoor werd een startnota opgemaakt. In overleg met de grondeigenaar, de projectontwikkelaar en Stad Kortrijk wordt een gemengde herontwikkeling van de site met hoofdzakelijk bedrijvigheid aangevuld met wonen en kantoren voorzien.



Figuur 12: Begrenzing van het plangebied voor opmaak van het RUP⁵

2.1.6. GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENINGEN

Bij het bouwen of verbouwen in Stad Kortrijk moet er voldaan worden aan een reeks voorschriften, van RUP's, verkavelingen, maar ook aan voorschriften van verordening. In de algemene stedelijke verordening

⁴ Ruimtelijke Uitvoeringsplannen, Stad Kortrijk (2021)

⁵ Startnota RUP Walle, Stad Kortrijk – Leiedal (2018)



van 16 april 2013 zijn er enkele artikels die parkeer- en stallingsnormen voorschrijven voor nieuwe ontwikkelingen. Volgende artikels worden relevant geacht voor het geplande project:

Artikel 45: Woongebouwen

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

Artikel 47: Industriële en ambachtelijke gebouwen en loodsen

- Bij nieuwbouw dient minstens 1 autostaanplaats en 1 fietsstaanplaats per 100 m² netto-vloeroppervlakte voorzien te worden.
- Bij verbouwingen wordt minstens 1 autostaanplaats en minstens 1 fietsstalplaats per 10 bijkomende tewerkgestelde personen of per 100 m² bijkomende netto-vloeroppervlakte supplementair voorzien.
- Bovendien moet elke inrichting met een netto-vloeroppervlakte van meer dan 500 m² beschikken over een op het terrein van het bouwperceel gelegen laad- en losplaats, inclusief een autostaanplaats voor een vrachtwagen

Artikel 48: Kantoorgebouwen – autoherstelplaatsen – kinderdagverblijven

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

2.1.7. 'KORTRIJK 2025. DE STAD DIE WE KUNNEN WILLEN'⁶

Stad Kortrijk zette samen met Architecture Workroom Brussels een studie- en participatietraject op poten om samen na te denken over de toekomst van de stad Kortrijk. De resultaten van de stadsdebatten, waar onder andere stedenbouwkundige experts, ondernemers, politieke mandatarissen en inwoners van Kortrijk betrokken werden, werden neergeschreven in het boek 'Kortrijk 2025, de stad die we kunnen willen'. De publicatie bevat de resultaten en het traject van hoe beleidsmakers en bewoners verder kunnen omgaan met de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Het boek vormt een eerste opstap naar het eerste ruimtelijk beleidsplan Kortrijk.

Binnen het boek worden de kwaliteiten van Kortrijk opgesomd. De tweede kwaliteit luidt 'Kortrijk is een verbonden stad'. Vanuit deze kwaliteit worden er enkele ambities vooropgesteld wat betreft mobiliteit:

- We maken meer ruimte voor de fiets;
- We vormen straten en steenwegen om tot groene lanen;
- We bouwen aan een sterk netwerk van collectief en openbaar vervoer;
- We organiseren wonen, werken, voorzieningen langs de belangrijke verkeersassen en rond knooppunten van mobiliteit.

⁶ Kortrijk 2025: De stad die we kunnen willen



2.1.8. RUIMTELIJKE TOEKOMSTVISIE VOOR DE REGIO VAN LEIE EN SCHELDE

Leiedal ontwikkelde in samenwerking met bewoners en actoren uit de regio een ruimtelijke toekomstvisie voor de regio van Leie en schelde. Vijf ambities staan hierin centraal:

- Een klimaatneutrale regio;
- Een ruimteneutrale regio;
- Een bereikbare en nabije regio;
- Een onbegrensde regio;
- Een leefbare regio.

2.2. VERKEERSPLANOLOGISCHE CONTEXT

2.2.1. MOBILITEITSPAN KORTRIJK

In het mobiliteitsplan van Kortrijk (2011) worden enkele strategische doelstellingen geformuleerd voor het lokale mobiliteitsbeleid. Deze strategische doelstellingen werden gebaseerd op het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De strategische doelstellingen van het Mobiliteitsplan Kortrijk zijn:

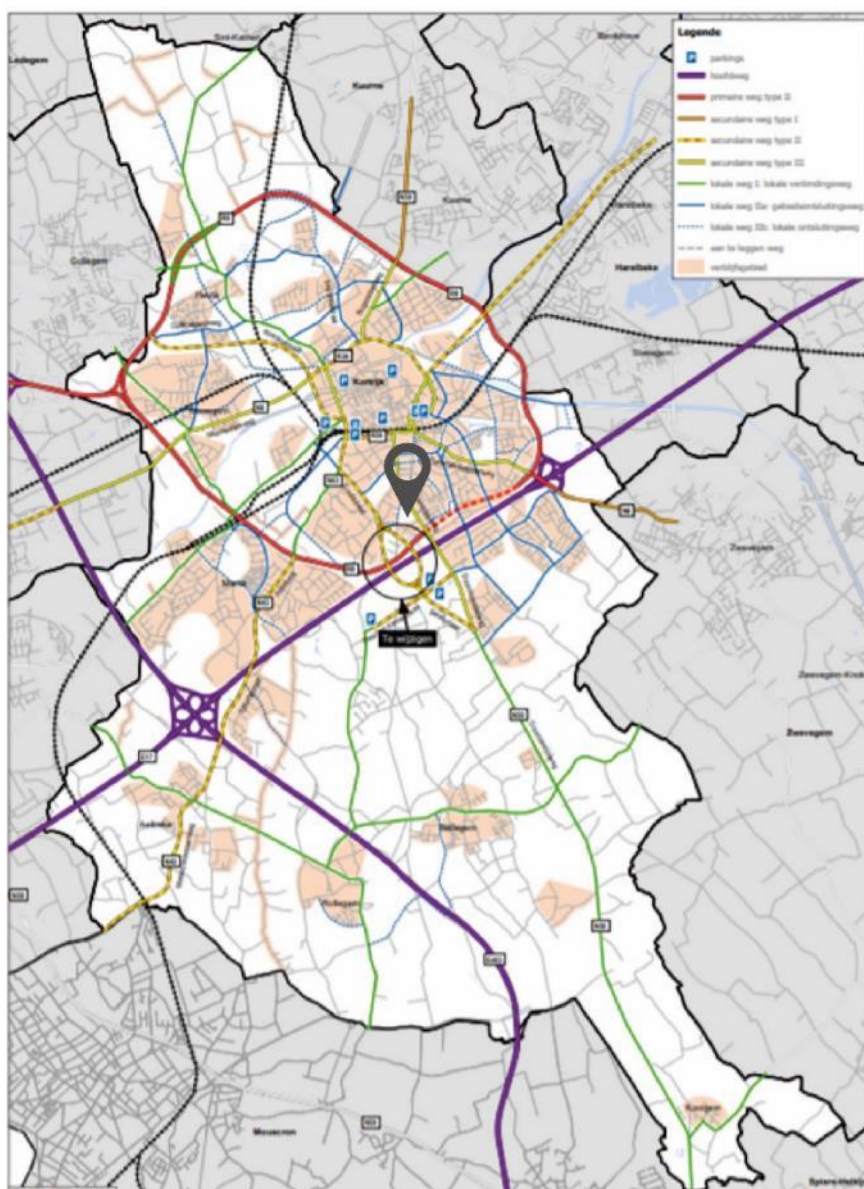
- Garanderen van de bereikbaarheid;
- Verhogen van de verkeersleefbaarheid;
- Verhogen van de verkeersveiligheid;
- Garanderen van de toegankelijkheid;
- Terugdringen van schade aan natuur en milieu;
- Een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur;
- Optimalisering door categorisering van het wegennet;
- Versterken van alternatieven voor het autoverkeer;
- Flankerend beleid;
- Cijfermatige onderbouw.

Binnen het mobiliteitsplan werd ook de gewenste wegcategorisering (visie 2040) opgenomen. Ter hoogte van het projectgebied zou de R8 als primaire weg type II geselecteerd worden. De N323 Condédreef is een secundaire weg type II, de N50 Doorniksesteenweg een secundaire weg type III.

De N50 Doorniksesteenweg, ten oosten van het projectgebied, wordt geselecteerd als secundaire weg type III, De R8 als secundaire weg type I en de A14 als secundaire weg type II. De Walle en de Condédreef worden geselecteerd als lokale weg IIb (lokale ontsluitingsweg).

De N50 Doorniksesteenweg, ter hoogte van het projectgebied, wordt bovendien aangeduid als functionele fietsroute van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.





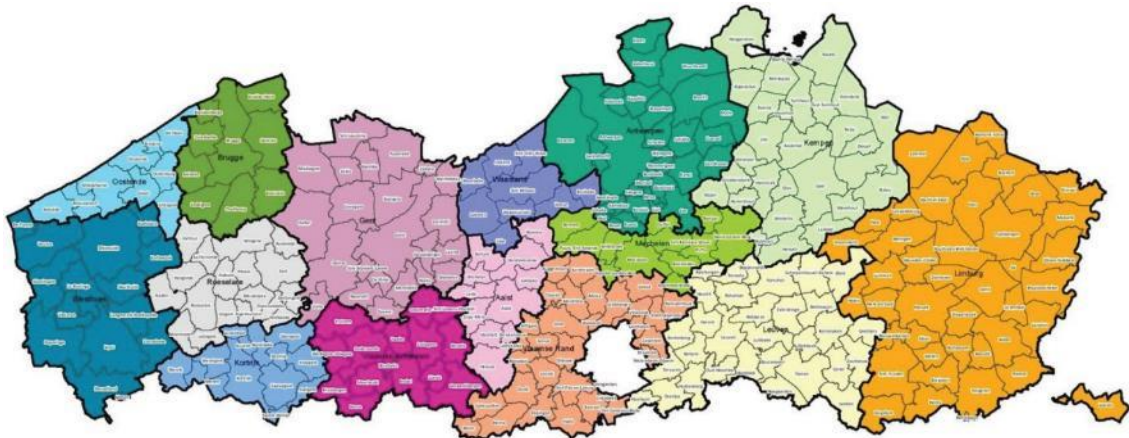
Figuur 13: Wegencategorisering visie 2040

2.2.2. VERVOERREGIO KORTRIJK

Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen.

Stad Kortrijk maakt deel uit van de Vervoerregio Kortrijk. Stad Kortrijk ligt centraal in de vervoerregio.





Figuur 14: Overzicht van de 15 vervoerregio's

Op 2 oktober 2020 werd het openbaar vervoerplan 2021 definitief goedgekeurd door de vervoerregioraad Kortrijk. In 2021 worden zowel voor de reguliere lijnen als voor het Vervoer op Maat de exacte reiswegen en haltes uitgewerkt en wordt bepaald wie het Vervoer op Maat zal aanbieden. De effectieve invoering van het nieuwe openbaar vervoerplan is voorzien begin 2022.



Figuur 15: Vervoerregio Kortrijk

Momenteel wordt er gewerkt aan de verdere uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan. Het regionale mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien tot dertig jaar. Met het regionale mobiliteitsplan onderzoeken lokale en bovenlokale overheden samen hoe ze voor alle gebruikers het verkeer beter, veiliger, vlotter en duurzamer kunnen organiseren op niveau van de regio. Momenteel bevindt de opmaak van het regionale mobiliteitsplan zich in de onderzoeksfase.

Bij de opmaak van het regionale mobiliteitsplan werden de ambities uit 'een ruimtelijke toekomstvisie voor de regio van Leie en Schelde' met alle 13 steden en gemeenten binnen de werkgroep van de vervoerregio vertaald in vijf doelen op vlak van mobiliteit, namelijk:

- Minder, kortere en snellere verplaatsingen;
- Meer duurzame en gezondere verplaatsingen (modal shift);



- Verkeersleefbare regio: veilig, gezond en minder files;
- Voorzieningen bereikbaar op maat van elke doelgroep;
- Stijgend aandeel goederenvervoer over spoor en water (logistieke modal shift).

2.2.3. TOEKOMSTVISIE FIETSNETWERK KORTRIJK⁷ EN KORTRIJK FIETST

Het fietsrouteplan van Kortrijk is een instrument om van Kortrijk de fietsstad te creëren die het wil zijn. Het uitgangspunt zijn veilige en comfortabele fietsroutes die de fietser zoveel mogelijk weghouden van drukke autoroutes. Het fietsrouteplan is opgebouwd op basis van enerzijds meetbare en telbare gegevens en anderzijds op advies en inspraak van fietsers.

Aangezien het onmogelijk is om het volledige fietsrouten netwerk op korte termijn fietsvriendelijk te maken, werden er 16 prioritaire routes gekozen. Deze voorkeursroutes bieden mogelijkheden om sterk bij te dragen aan de fietskwaliteit in Kortrijk. De voorkeursroutes bieden een houvast om keuzes te maken voor grote fietsinvesteringen en zijn een toetssteen voor ruimtelijke ontwikkelingen.



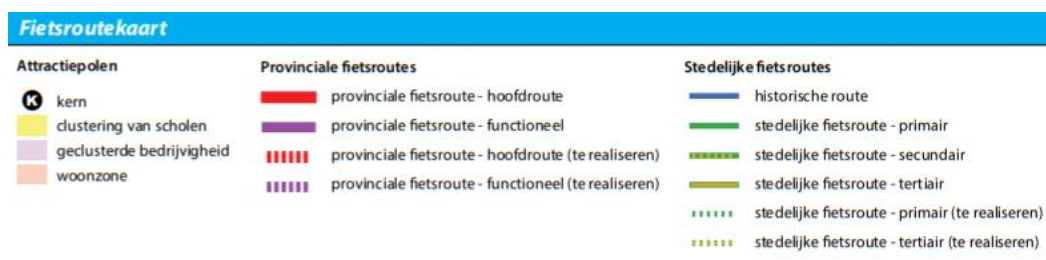
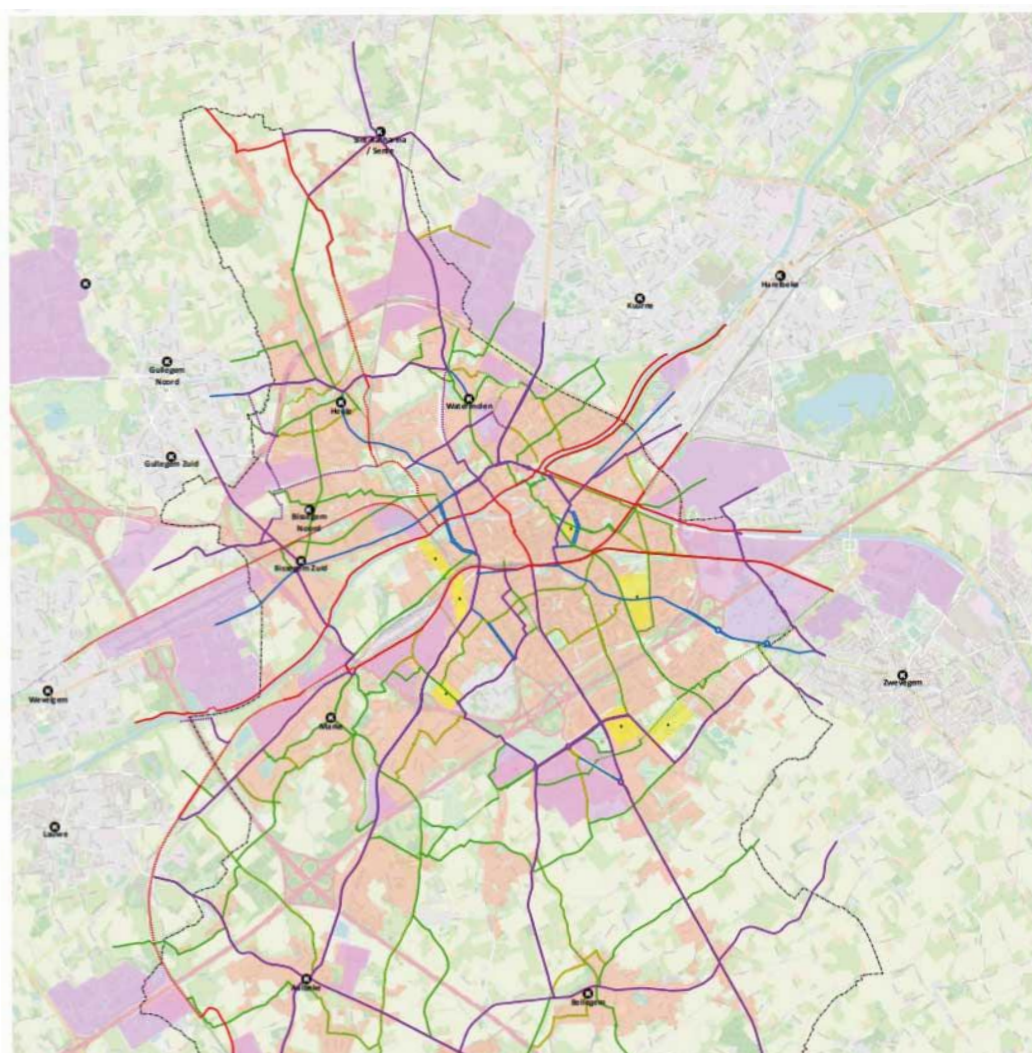
Figuur 16: De 16 voorkeursroutes

Ter hoogte van het projectgebied is er geen voorkeursroute in het fietsrouteplan geselecteerd. Wel passeert route IX Centrum-Hoog Kortrijk-Moeskroen ten noorden van het projectgebied in de Wolfenstraat

⁷ Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk, Stad Kortrijk (2019)



en Jozef Berteelstraat. Ter hoogte van het projectgebied wordt de N50 Doorniksesteenweg geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute, al maakt deze dus geen deel uit van een prioritaire voorkeursroute.



Figuur 17: Fietsroutekaart

Daarnaast bestaat er het initiatief Kortrijk Fietst. Kortrijk Fietst wil de bestaande fietsroutes onderhouden, comfortabeler maken en waar nodig uitbreiden.



2.2.4. HERINRICHTING VAN DE N50 – HOV

2.2.4.1. VISIE

De N50 vormt een belangrijke invalsweg die een verbinding maakt tussen het centrum van Kortrijk en de campus in Hoog Kortrijk. Tussen de ‘achterzijde’ van het station en de nieuwe site van AZ Groeninge enerzijds en de hogeschool campus anderzijds rijden enkele buslijnen. De buslijnen 1 en 13 hebben de hoogste frequenties.

De Lijn wenst in samenwerking met Wegen en Verkeer West-Vlaanderen en de stad Kortrijk de buslijnen een hogere prioriteit te geven. Om dit mogelijk te maken wordt overwogen om de bussen te vervangen door hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De trambus zou de huidige lijnen kunnen vervangen.

In functie van deze wens werd er in 2017 een doorstromingsstudie uitgevoerd.

2.2.4.2. PROBLEEMSTELLING HUIDIGE SITUATIE

De huidige verkeersafwikkeling op de N50 bevat verschillende knelpunten. De doorstromingsstudie werd dan ook uitgevoerd om deze knelpunten op te sporen en waar mogelijk ook weg te werken. Op onderstaande figuur zijn de verschillende knelpunten op de N50 weergegeven.

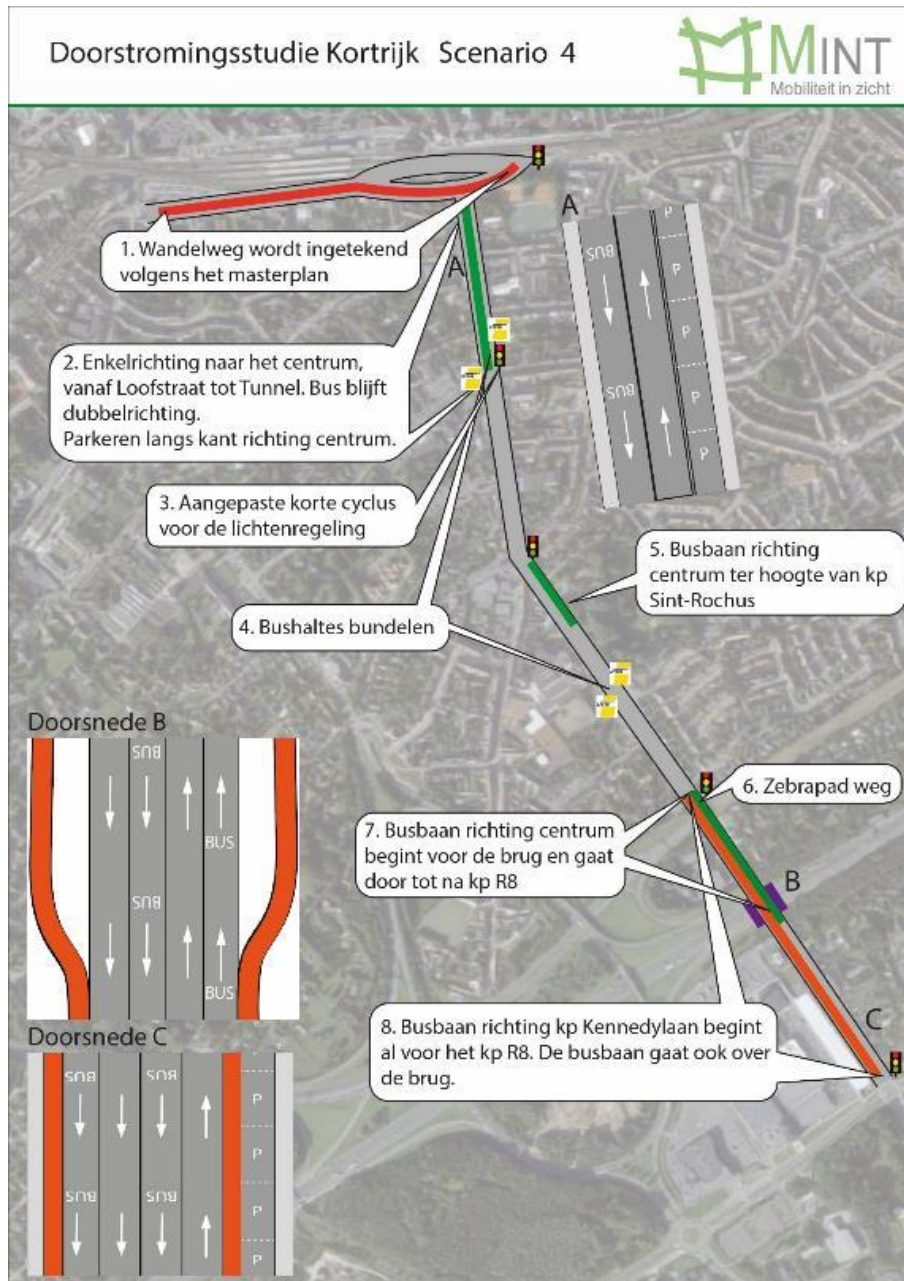


Figuur 18: Overzicht van de knelpunten in de bestaande toestand



Om de knelpunten aan te pakken werden in de studie een aantal maatregelen voorgesteld. Deze verschillende maatregelen werden gecombineerd in vijf verschillende scenario's. Van deze scenario's geniet scenario 4 de voorkeur.

2.2.4.3. VOORKEURSSCENARIO: SCENARIO 4



Figuur 19: Maatregelen scenario 4



Algemeen gezien wordt in scenario 4 een hoge regelmaat in de Doorniksewijk gecombineerd met een vlotte doorstroming voor bussen op het hele segment van de N50.

Tussen het kruispunt van N50 x R8/E17 en het kruispunt N50 x President Kennedylaan worden busbanen voorzien. In de richting van het centrum start de busbaan voor de brug over E17. Op die manier kunnen bussen vlot langs mogelijke wachtrijen rijden die zouden ontstaan voor links afslaand verkeer richting R8/E17. Bussen dienen hierbij niet meer te stoppen aan de verkeerslichten. Weg van het centrum kan de busbaan starten voor het kruispunt van N50 x R8/E17 om zo centraal in het wegbeeld de wachtrij richting Universiteitslaan voorbij te rijden.

De creatie van een busbaan ter hoogte van het kruispunt N50/Walle/Sint-Rochuslaan biedt de mogelijkheid voor bussen om de wachtrij voorbij te rijden tot aan de verkeerslichten. De aanpassing van de lichtenregeling blijkt cruciaal om de bussen vlot te laten doorrijden.

Door naast de beschreven aanpassingen ook het aantal haltes te reduceren, kunnen bussen met een hoge regelmaat en snelheid hun traject afleggen.



3. HUIDIG BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

De huidige bereikbaarheid wordt voor verschillende vervoersmodi in kaart gebracht. Dit wordt gedaan volgens het STOP-principe: eerst worden de voetgangers besproken (Stappers), dan de fietsers (Trappers), vervolgens komt het Openbaar vervoer aan bod, ten slotte wordt er gekeken naar het gemotoriseerd verkeer (Personenauto's).

3.1. VOETGANGERS

Op de N50 Doorniksesteenweg ligt, ter hoogte van het projectgebied, een verhard voetpad aan beide zijden van de weg. De kwaliteit van het aanwezige voetpad is niet op elke plek van dezelfde kwaliteit. Ter hoogte van de Wallemolenstraat en kruispunt 'het kanon' zijn er op de N50 oversteekplaatsen voor voetgangers voorzien.



Figuur 20: Voetpaden aan weerszijden van de N50⁸

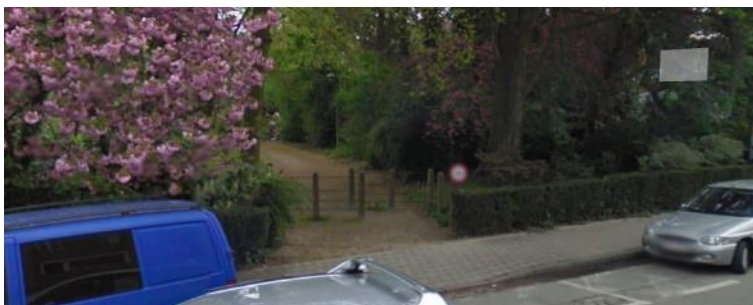


Figuur 21: Oversteekplaats ter hoogte van de Wallemolenstraat

Vanaf de N50 Doorniksesteenweg kan ter hoogte van het projectgebied een zachte doorsteek gemaakt worden naar het Blauwe Poortpark. Figuur 22 geeft de ingang tot het park vanaf de N50 weer.

⁸ Google Street View, augustus 2020





Figuur 22: Ingang tot het blauwe poortpark

De Wallemolenstraat heeft aan de uiteindes van de straat steeds een voetpad aan beide kanten van de weg. In het westen van de Wallemolenstraat vanaf de asverschuiving ter hoogte van huisnummer 20, in het oosten vanaf huisnummer 204 tot aan de N50. Tussenin telt de Wallemolenstraat één voetpad.



Figuur 23: Enkel voetpad Wallemolenstraat



Figuur 24: Dubbel voetpad Wallemolenstraat (ter hoogte van Hof te Walle)

Ook in Hof te Walle zijn er voetpaden aan beide kanten van de weg. Ter hoogte van de kruising met Walle is er een oversteekplaats voorzien.



Figuur 25: Dubbel voetpad in Hof te Walle



In de Walle zijn er over de volledige lengte voetpaden aan weerszijden van de weg voorzien. Ter hoogte kruispunt ‘het kanon’ en ter hoogte van het kruispunt met de Condédreef zijn er oversteekplaatsen voorzien.

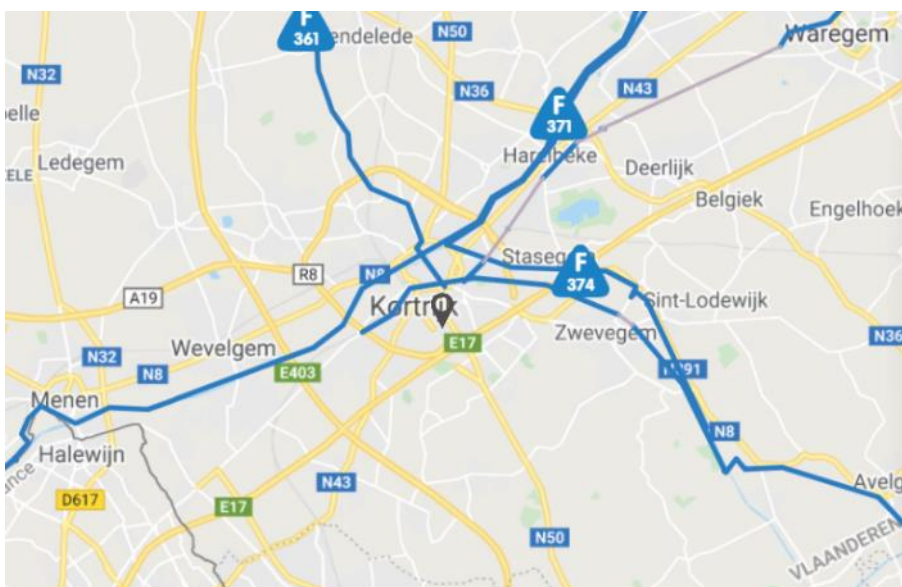


Figuur 26: Voetpaden Walle

3.2. FIETSERS

Op de N50 Doorniksesteenweg zijn er fietspaden voorzien aan beide kanten van de weg en dit over de volledige lengte van het projectgebied. Ter hoogte van de Blauwe Hoeve is er een fietsoversteek voorzien. Aan de verkeerslichten aan kruispunt ‘het kanon’ is er een fietsopstelvak voorzien. Ook in Walle is aan het kruispunt met de N50 een fietsopstelvak voorzien. Verder heeft Walle geen fietsinfrastructuur. Ook de Wallemolenstraat en Hof te Walle hebben geen fietsinfrastructuur.

3.2.1. FIETSSNELWEGEN



Figuur 27: Fietssnelwegen⁹

⁹ Fietssnelwegen.be, 2021

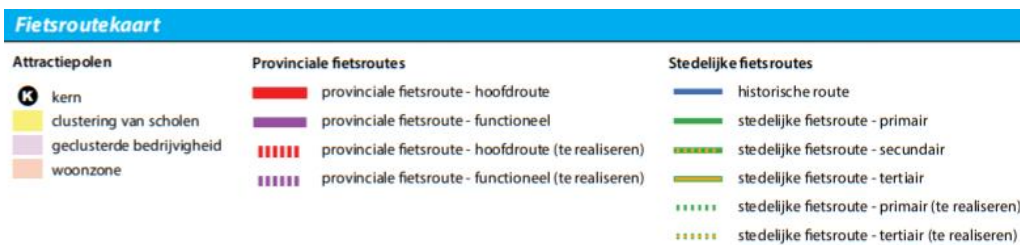
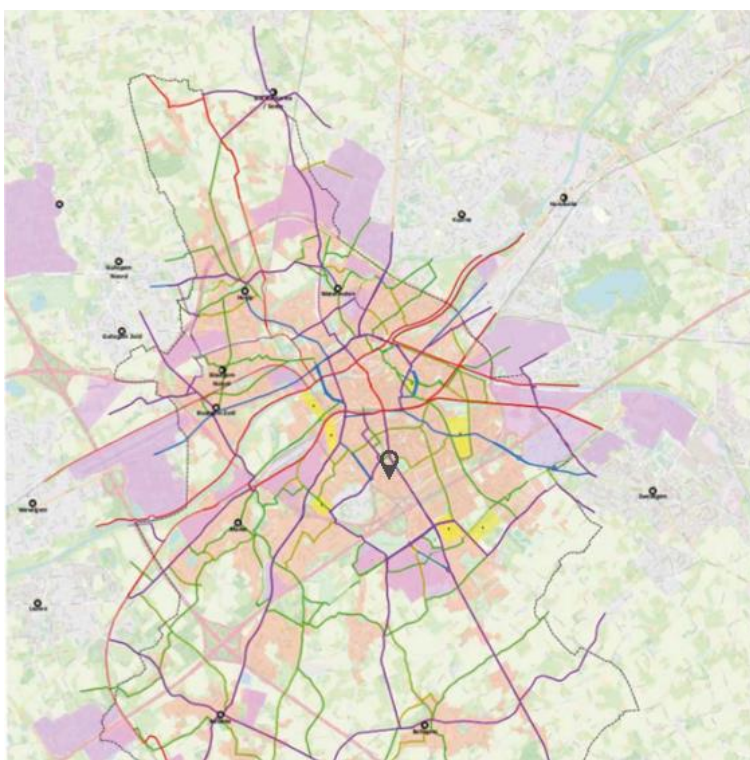


De dichtstbijzijnde fietssnelwegen bevinden zich op een kleine kilometer van het projectgebied. De F45 Gent-Oudenaarde-Kortrijk passeert langs het station van Kortrijk, de F361 Roeselare-Kortrijk vertrekt vanaf het station van Kortrijk en de F371 Komen-Deinze loopt langs de oevers van de Leie. Ook de F374 Kortrijk-Zwevegem is dicht bij het projectgebied gelegen.

3.2.2. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk dient om doelgerichte fietsverplaatsingen zo snel, veilig en comfortabel mogelijk te laten plaatsvinden. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is gericht op dagelijkse functionele fietsverplaatsingen, bijvoorbeeld naar werk, school of de winkel.

De fietsroute langs de N50 Doorniksesteenweg is geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute. De fietsroute langs het station van Kortrijk is geselecteerd als hoofdroute.



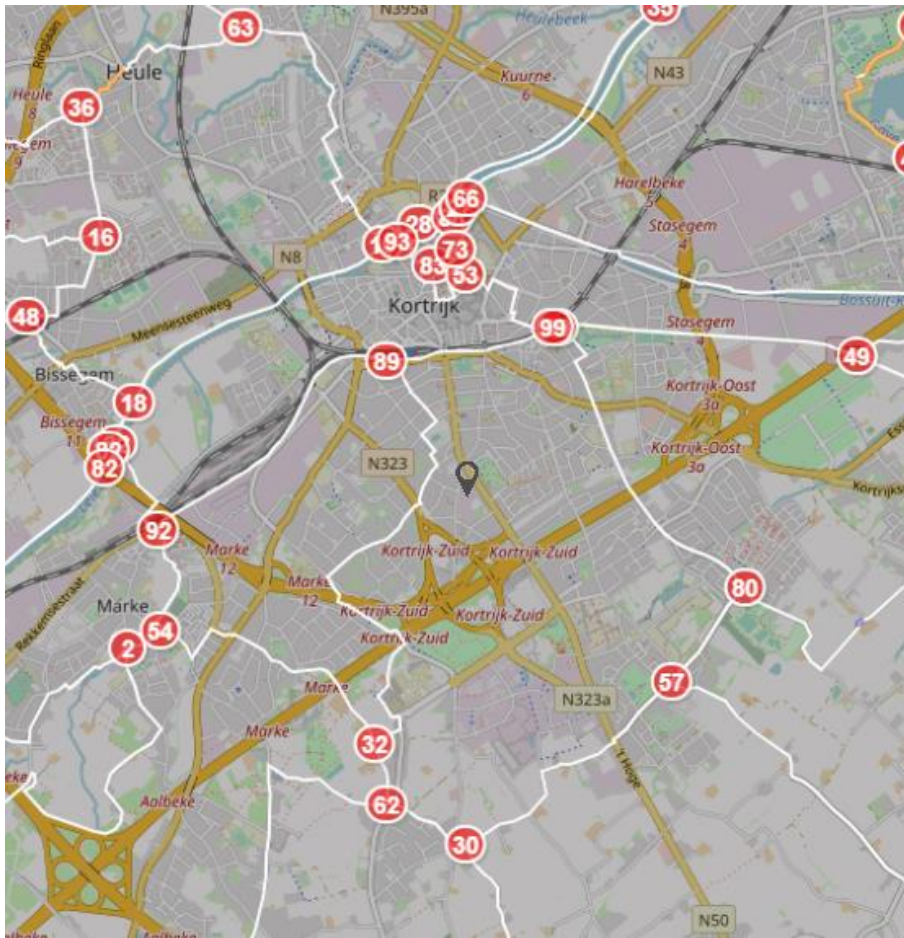
Figuur 28: Fietsroutekaart



3.2.3. RECREATIEF FIETSROUTENETWERK

Naast het functionele fietsroutenetwerk, bestaat er ook het recreatieve fietsroutenetwerk. Het recreatieve fietsroutenetwerk is gericht op recreatieve fietsverplaatsingen tussen verschillende attractiepolen.

Veel attractiepolen in Kortrijk bevinden zich rond de Grote Markt en ten noorden van de Grote Markt. Er zijn geen attractiepolen op of langs de N50 (met uitzondering van de Xpo). Wel is er een recreatieve fietsroute gelegen langs de achterkant van het station van Kortrijk. Onderstaande figuur toont het netwerk rondom het projectgebied.



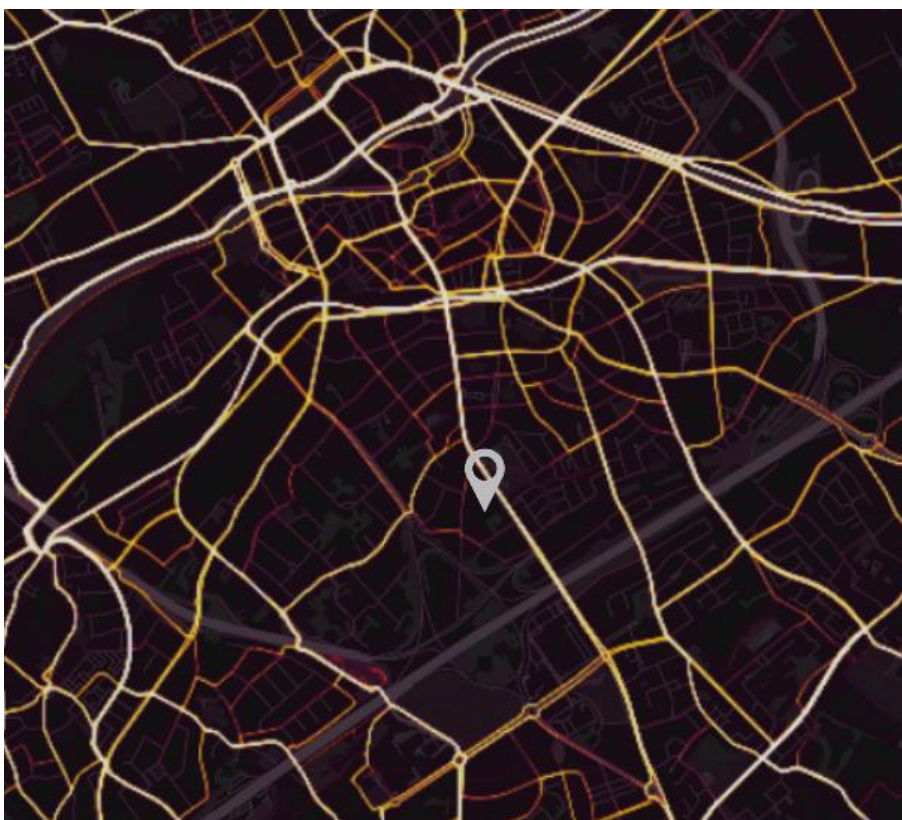
Figuur 29: Het recreatief fietsroutenetwerk¹⁰

3.2.4. GEBRUIK VAN HET FIETSROUTENETWERK

De N50 wordt duidelijk veel gebruikt door fietsers. De Walle, Hof te Walle en de Walmolenstraat lichten ook op maar worden beduidend veel minder gebruikt door fietsers dan de N50. De horizontale as van het treinstation van Kortrijk licht ook opvallend op op de kaart.

¹⁰ Fietsnet.be, 2021





Figuur 30: Gebruik van het fietsroutenetwerk¹¹

3.3. OPENBAAR VERVOER

3.3.1. TREINNETWERK¹²

Het station van Kortrijk bevindt zich op een kleine kilometer ten noorden van het projectgebied. In het station van Kortrijk komen spoorlijn 66 (Brugge-Kortrijk) en spoorlijn 75 (Gent-Sint-Pieters-Moeskroen) samen. Spoorlijn 69 (Kortrijk-Poperinge) takt ten noordwesten van het station af van spoorlijn 66. Ten noordoosten van het station van Kortrijk vertrekt spoorlijn 89 (Denderleeuw-Kortrijk).

Vanuit Kortrijk is er met de trein een rechtstreekse verbinding met Brugge, Gent, Antwerpen, Brussel, Oostende en Roeselare. Ook heeft Kortrijk een directe internationale verbinding met Lille (Frankrijk).

Het station van Kortrijk heeft een groot aantal voorzieningen. Er zijn loketten aanwezig en kluisjes voor bagage. Verder is er een gratis fietsenparking en een betalende parking voor auto's naast het station. Daarnaast zijn er eetgelegenheden in het station. Het station heeft een Blue-bike punt, waar deelfietsen geleend kunnen worden.

¹¹ Strava Global Heatmap, 2021

¹² Lijst en Geografische voorstelling van de hoofdsporen, Infrabel (2021)



3.3.2. BUSNETWERK

In de onmiddellijke omgeving van het projectgebied zijn er twee bushaltes. Kortrijk Nieuwpoortstraat (in beide richtingen) en Kortrijk Kanon (in beide richtingen). Beide bushaltes worden bediend door de lijnen 1, 12, 13, 15 en 16.

Lijn	Richting	Frequentie
1	Kortrijk Station – Kortrijk Xpo – AZ Groeninge	1x/uur
12	Kortrijk Station – Az Groeninge – Xpo – Rollegem	1x/uur
13	Kortrijk Station – Xpo – Hoog Kortrijk	4x/uur
15	Kortrijk	/
16	Kortrijk – Rollegem – Moeskroen	1x/uur

Figuur 31: Buslijnen in de buurt van het projectgebied



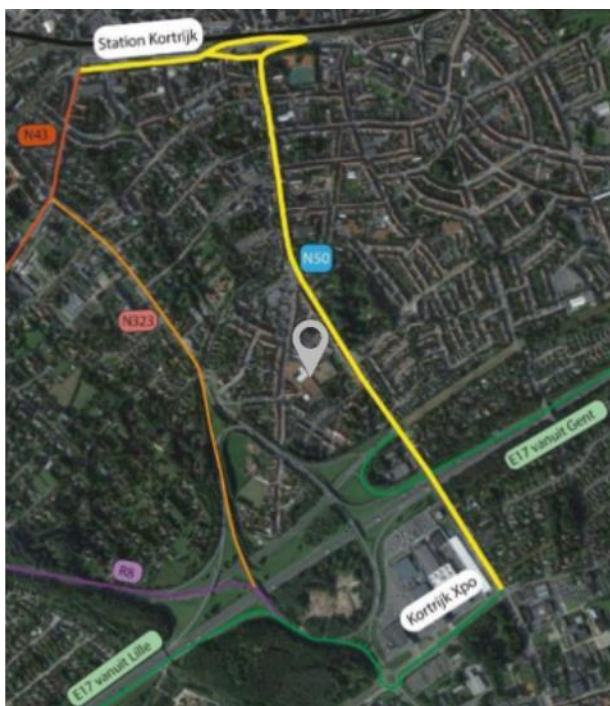
Figuur 32: Netplan De Lijn - Kortrijk¹³

3.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Het projectgebied is vanaf de E17 en de N50 goed bereikbaar via de afrit Kortrijk-Zuid over de R8. Om vanaf de N50 de E17 te bereiken, moet via de President Kennedylaan en het ‘ei’ van Kortrijk gereden worden.

¹³ Netplannen De Lijn (2021)





Figuur 33: Aanrijroutes om de N50 te bereiken

3.4.1. WEGENCATEGORISERING

Volgens de visie van het PRS West-Vlaanderen en volgens visie 2040 – opgenomen in het mobiliteitsplan van Kortrijk – wordt de N50 Doorniksesteenweg, ten noorden en ten oosten van het projectgebied, geselecteerd als secundaire weg type III, De R8 als secundaire weg type I en de A14 als secundaire weg type II. De Walle en de N323 Condédreef worden geselecteerd als lokale weg IIb (lokale ontsluitingsweg).



Figuur 34: Wegencategorisering



4. HUIDIG DRUKTEBEELD

4.1. DRUKTEBEELD 2016

In oktober 2016 werden er verschillende kruispunttellingen uitgevoerd op de N50 Doorniksesteenweg. Voor de opmaak van MOBER's wordt aanbevolen om tellingen van maximaal 3 jaar oud te gebruiken. Desalniettemin worden deze tellingen gehanteerd voor het opstellen van dit MOBER, met goedkeuring van de opdrachtgever. Er wordt aangegeven dat het onmogelijk is om, gezien de huidige Coronamaatregelen, nieuwe representatieve verkeerstellingen uit te voeren. Anderzijds geeft de opdrachtgever ook aan dat er de laatste vijf jaar geen grote verschuivingen in de verkeersdrukte hebben plaatsgevonden waardoor de verkeerstellingen uit 2016 nog steeds representatief zijn.

Naast de kruispunttellingen wordt ook een capaciteitsbeoordeling uitgevoerd op basis van de verkeerskundige verkeersregels voor voorrangsgeregelde kruispunten¹⁴. Deze methodiek geeft inzicht in de theoretische mogelijke verzadigingsgraad van het kruispunt afhankelijk van de verkeersbelasting op het kruispunt (verkeersintensiteiten per afslagbeweging) en de globale configuratie van het kruispunt.

De verzadigingsgraden worden als volgt geïnterpreteerd:

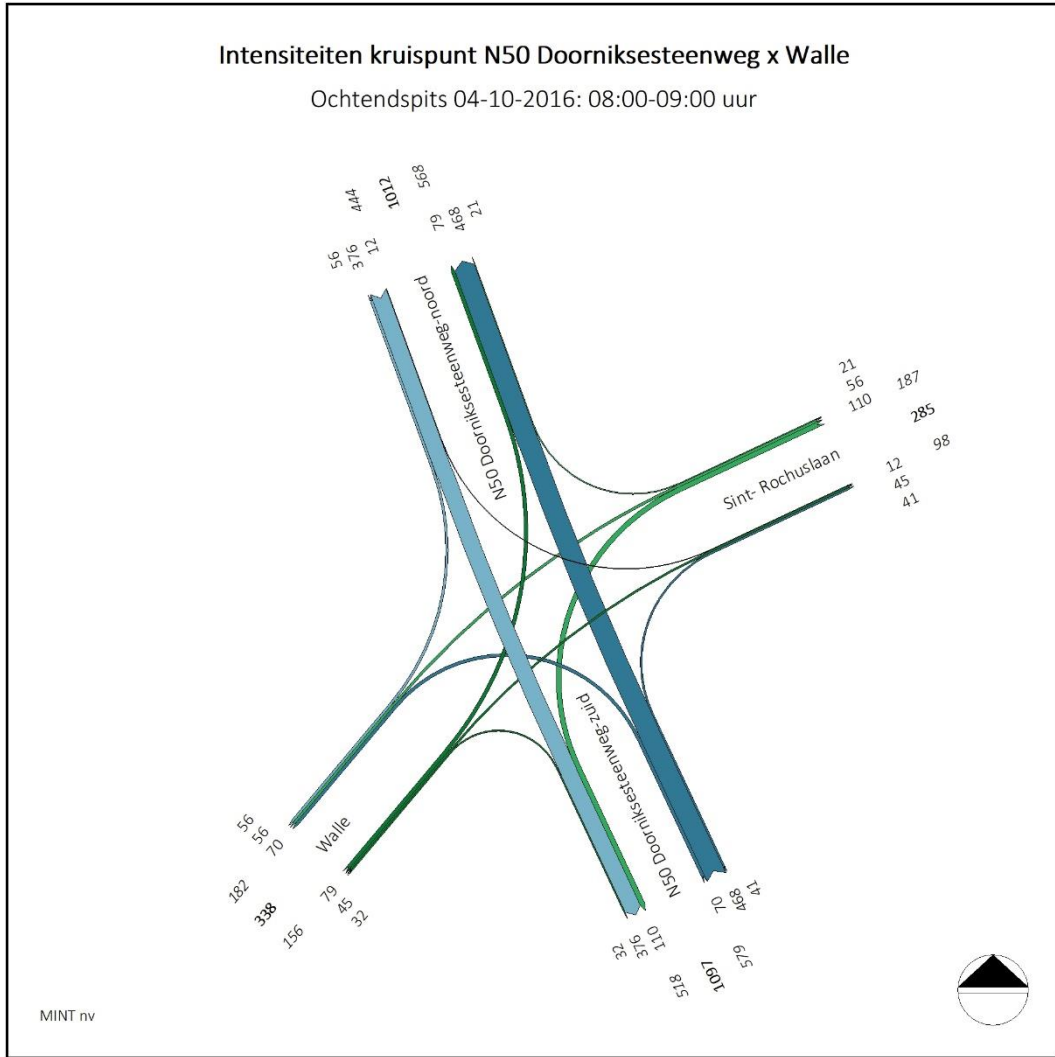
- $X < 80\%$: Vlotte verkeersafwikkeling;
- $80\% < X < 90\%$: Kortstondige, lichte filevorming;
- $90\% < X < 100\%$: Langdurige, belangrijke filevorming;
- $100\% < X$: Oververzadiging.

¹⁴ Highway Capacity Manual (2000)



4.1.1. KRUISPUNTELLINGEN

Op dinsdag 4 oktober 2016 werden er in totaal 22 kruispunttellingen op het traject van de N50 uitgevoerd, waaronder ook op het kruispunt N50 Doorniksesteenweg-Walle-Sint-Rochuslaan en op het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Wallemolenstraat.



Figuur 35: Verkeersintensiteiten N50 Doorniksesteenweg x Walle, ochtendspits

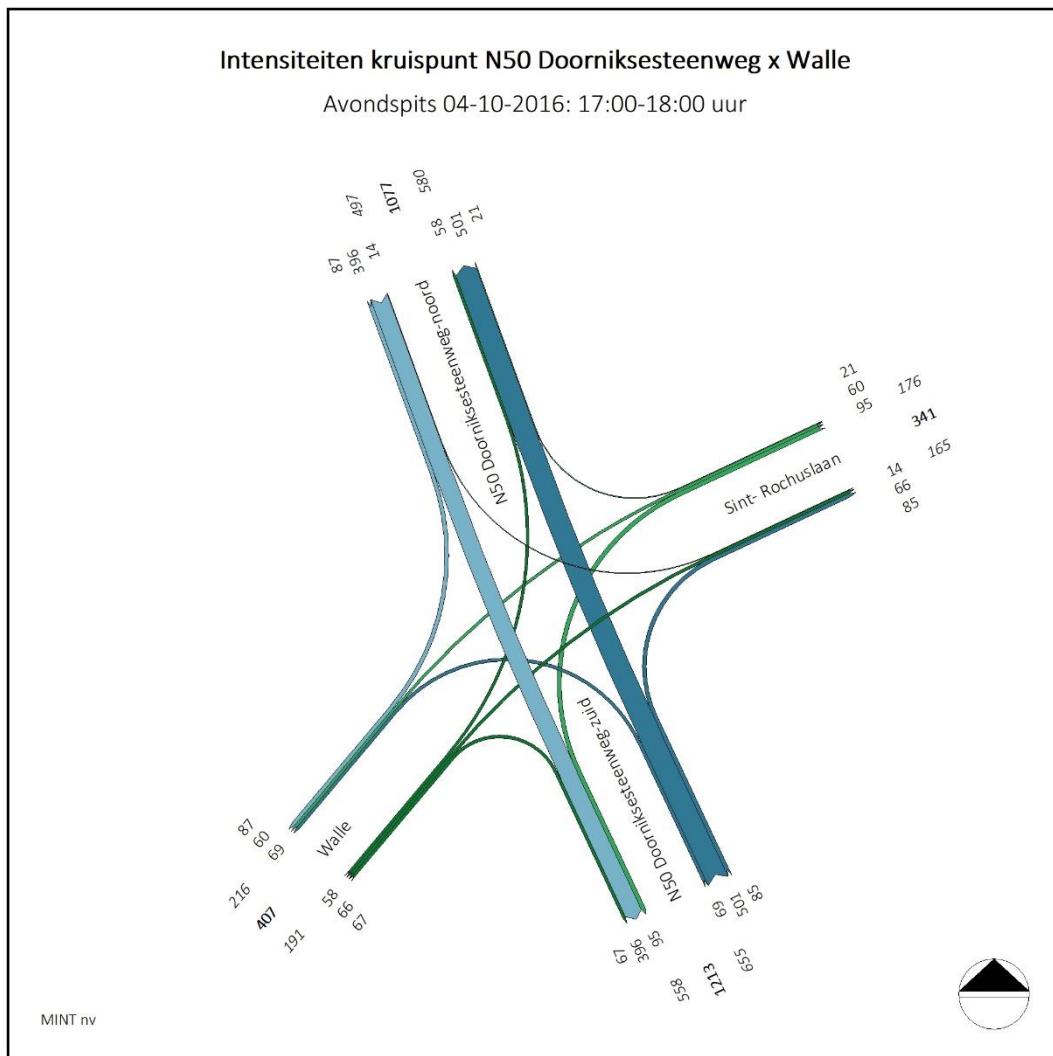
De grootste verkeersstromen in de ochtendspits situeren zich op de N50. Richten het centrum van Kortrijk rijden 568 pae/u. Richting het zuiden 518 pae/u. Vanuit Walle bereikt 156 pae/u het kruispunt, de meeste pae/u draaien af richting Kortrijk-centrum. 182 pae/u vindt op zijn beurt zijn weg naar Walle.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



Verzadigingsgraad	Verzadigingsgraad		
	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0%	47%	0%
Walle	11%	43%	0%
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0%	63%	0%
Sint-Rochuslaan	0%	65%	0%

Figuur 36: Capaciteitsbeoordeling N50 Doorniksesteenweg x Walle; ochtendspits

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



Figuur 37: Verkeersintensiteiten N50 Doorniksesteenweg x Walle; avondspits

Tijdens de avondspits is het globaal gezien lichtjes drukker op het kruispunt. De populairste verbinding blijft die vanuit het zuiden richting Kortrijk-centrum. 501 pae/u maakt deze beweging tijdens de avondspits. Globaal rijden er 580 pae/u richting het centrum van Kortrijk. Richting het zuiden rijden er 558 pae/u. Dat

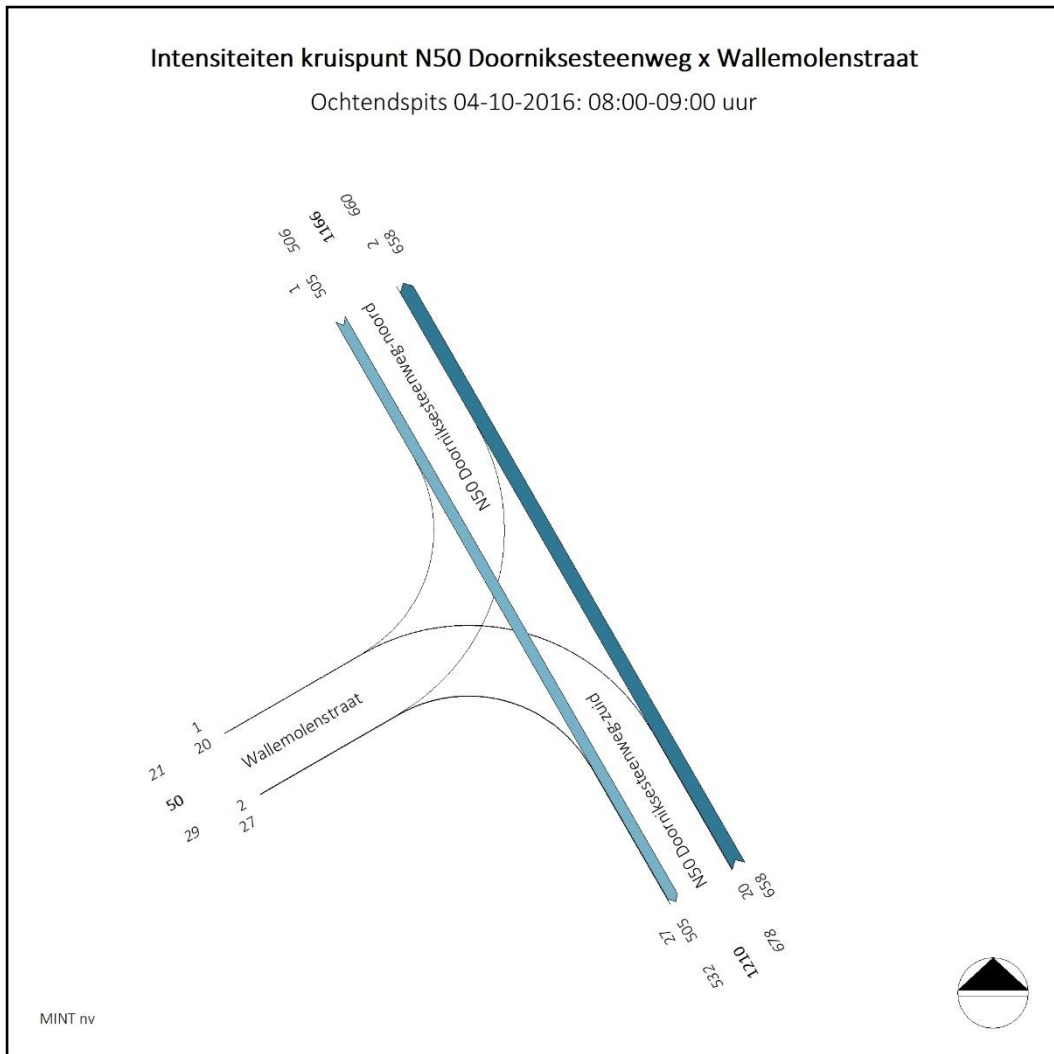


zijn respectievelijk 12 en 40 pae/u meer als tijdens de ochtendspits. Vanuit Walle bereikt 191 pae/u het kruispunt, 35 pae/u meer als tijdens de ochtendspits. 216 pae/u rijdt Walle binnen via het kruispunt, 34 pae/u meer als 's ochtends.

	Verzadigingsgraad			
		R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0%	46%	0%	
Walle	25%	45%	0%	
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0%	63%	0%	
Sint-Rochuslaan	0%	66%	0%	

Figuur 38: Capaciteitsbeoordeling N50 Doorniksesteenweg x Walle; avondspits

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



Figuur 39: Verkeersintensiteiten N50 Doorniksesteenweg x Wallemolenstraat; ochtendspits

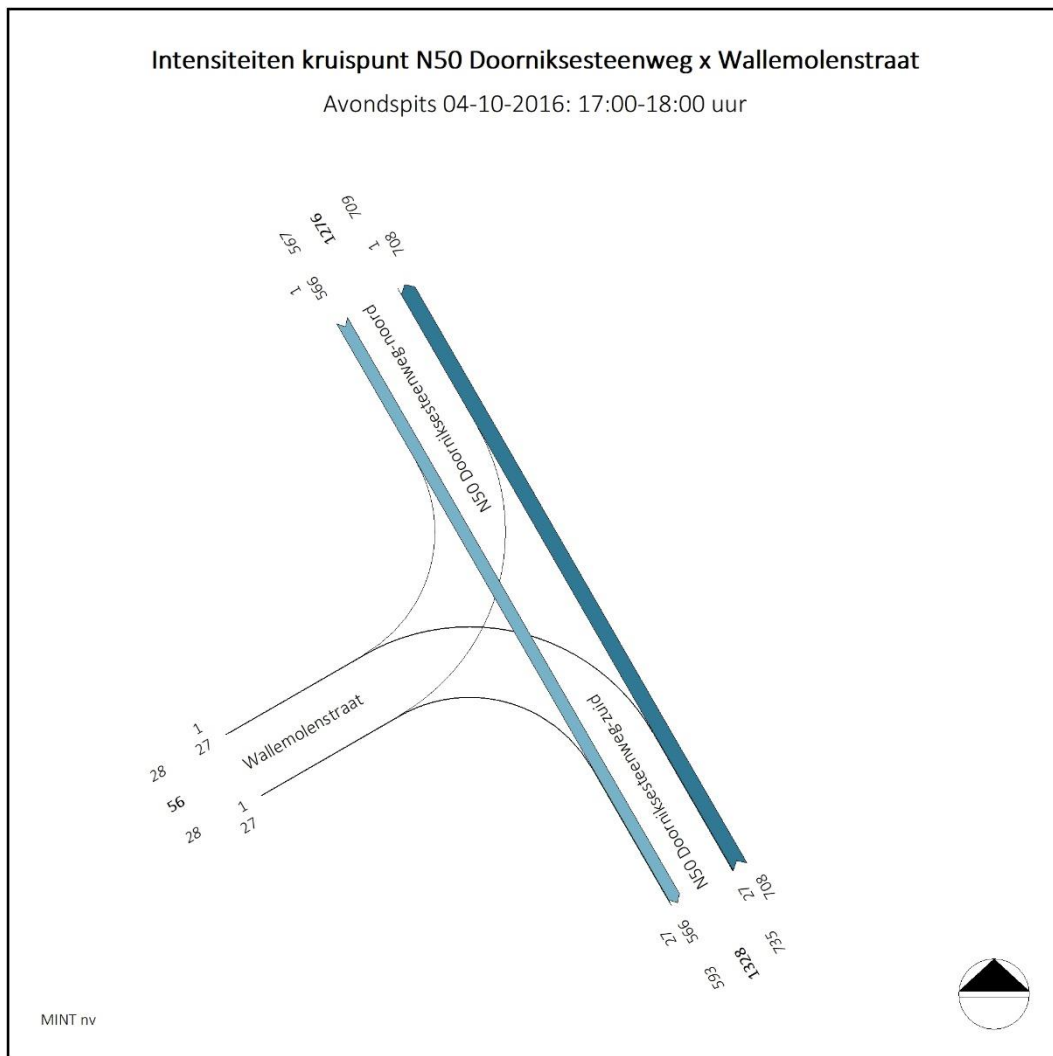


De Wallemolenstraat is vanaf de N50 enkel toegankelijk voor plaatselijk verkeer. Tijdens de ochtendspits rijden 21 pae/u vanop de N50 de Wallemolenstraat in. 29 pae/u rijden de Wallemolenstraat uit. Zowel het toekomstende verkeer van als het vertrekkende verkeer uit de Wallemolenstraat komt uit het zuiden.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

Verzadigingsgraad	R	RD	L
Wallemolenstraat	0%	2%	0%
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0%	59%	0%
N50 Doorniksesteenweg-noord	0%	43%	0%

Figuur 40: Capaciteitsbeoordeling N50 Doorniksesteenweg x Wallemolenstraat, ochtendspits

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



Figuur 41: Verkeersintensiteiten N50 Doorniksesteenweg x Wallemolenstraat; ochtendspits



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

Verzadigingsgraad	R	RD	L
	Wallemolenstraat	0%	2%
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0%	53%	0%
N50 Doorniksesteenweg-noord	0%	48%	0%

Figuur 42: Capaciteitsbeoordeling N50 Doorniksesteenweg x Wallemolenstraat, avondspits

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

4.2. ONGEVALLENSTATISTIEKEN



Figuur 43: Ongevallen op het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle x Sint-Rochuslaan

Tussen 2013 en 2016 vonden er drie ongevallen plaats op het kruispunt Doorniksesteenweg x Walle. Bij één ongeval raakte een automobilist gewond. Bij een ander ongeval was een bromfietser betrokken. Ook vond er een enkelzijdig ongeval plaats. Vooralsnog zijn er geen recentere ongevalgegevens beschikbaar.





Figuur 44: Ongeval op het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Wallemolenstraat

Op het kruispunt van de N50 Doorniksesteenweg x Wallemolenstraat vond er één ongeval plaats tussen een brommer en een auto. De auto sloeg linksaf tegen de recht doorgaande bromfietser aan. De bromfietser raakte gewond.



5. MOBILITEITSPROFIEL

In het mobiliteitsprofiel wordt op basis van het ruimtelijk programma van het project een inschatting gemaakt van de verkeersproductie en -attractie. Deze inschatting gebeurt aan de hand van een aantal gekende en beschikbare mobiliteitskencijfers, op basis van de gegevens afkomstig van de opdrachtgever, kencijfers uit het Richtlijnenboek Mobiliteitsstudies, Mobiliteitstoeten en MOBER (versie 2018), en de interne kencijferdatabank van MINT wordt er een berekening gemaakt van de totale verkeersstromen van en naar de site. Ook wordt er een inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte van het project.

5.1. RUIMTELIJK PROGRAMMA

Het ruimtelijk programma dat een combinatie van functies voorziet is analoog in beide varianten. In totaliteit wordt er 20 778 m² bedrijvigheid voorzien, 7.796 m² wonen en 5.843 m² voor kantoren.

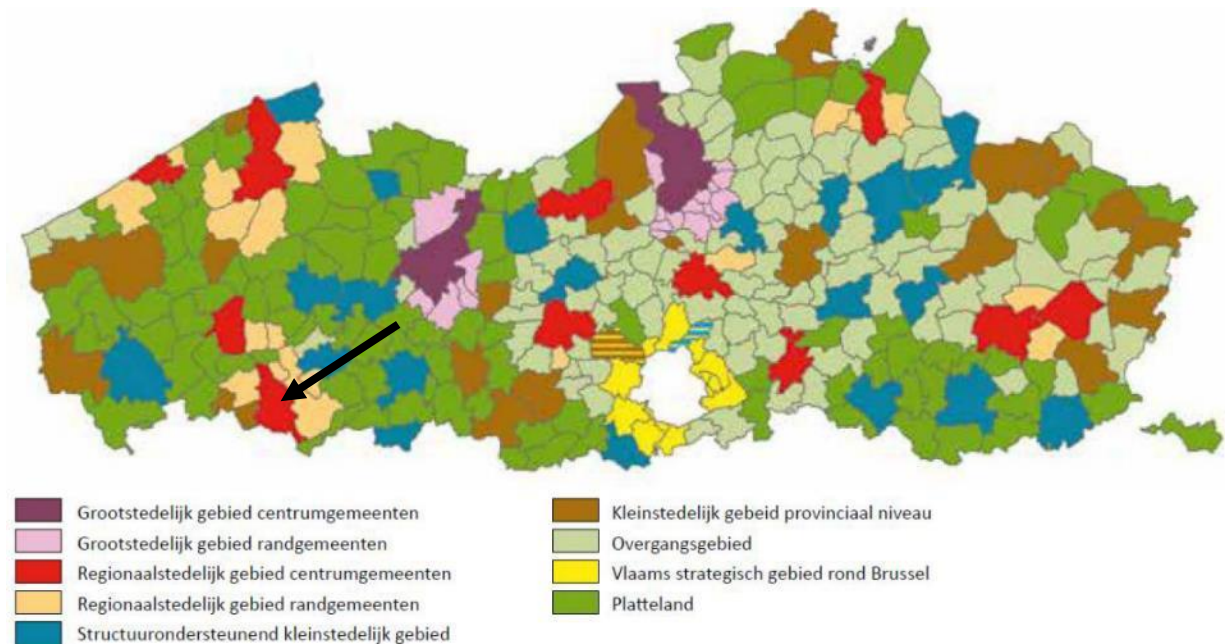
5.2. VERKEERSGENERATIE

5.2.1. KENCIJFERS

De verkeersgeneratie van het project wordt grotendeels geraamd op basis van kencijfers uit het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, versie 2018. Dit Richtlijnenboek is door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid ontwikkeld als begeleidend werkinstrument om de mogelijke mobiliteitseffecten van plannen en projecten beter in te schatten. Andere kencijfers werden door de opdrachtgever zelf aangeleverd.

In het Richtlijnenboek zijn specifieke kencijfers opgenomen op basis van het type woongebied. Deze types zijn gedefinieerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De afbakening van de verschillende types gebieden werd gedefinieerd in verschillende Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen en is weergegeven in onderstaande figuur. De stad Kortrijk is geselecteerd als 'Regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten'. De gehanteerde kencijfers zullen dus steeds betrekking hebben op deze selectie.





Figuur 45: Types gebieden voor kencijferbepaling (Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, versie 2018, p146)

5.2.2. BEDRIJVEN

Net zoals op de dag van vandaag zal bedrijvigheid de dominerende functie zijn binnen het project. In het toekomstig ruimtelijk programma wordt er 20 777 m² voorzien voor bedrijvigheid. Gezien er nog geen gedetailleerde invulling bestaat van de functie bedrijvigheid (welke bedrijven exact, werkregimes, aantal werknemers etc.) binnen het project wordt er gewerkt met enkele aannames.

Werknemers

Aangezien er geen concrete gegevens zijn voor de invulling van de ruimte voor bedrijvigheid wordt er aangenomen dat er 61 werknemers/netto ha.¹⁵ tewerkgesteld zullen zijn voor de functie ‘bedrijvigheid’. Het aanwezigheidspercentage bedraagt 80%¹⁶.

In het gebied ‘Regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten’ komt zo’n 64% van de werknemers in een bedrijvenzone met de wagen naar het werk. 59,0% rijdt zelf, 5,0% is passagier. Dit zorgt voor een autobezettingsgraad van 1.08.¹⁷

Tijdens de ochtendspits vindt 34% van de ingaande verplaatsingen plaats en 1% van de uitgaande verplaatsingen¹⁸. Tijdens de avondspits vindt nog 1% van de ingaande verplaatsingen plaats, en 22% van de uitgaande verplaatsingen.

¹⁵ Richtlijnenboek, 2018; p. 188

¹⁶ Richtlijnenboek 2018; p. 166

¹⁷ Richtlijnenboek, 2018; p. 168

¹⁸ Het totaal aantal verplaatsingen wordt onderverdeeld in 50% ingaande verplaatsingen en 50% uitgaande verplaatsingen.



34% van de ingaande verplaatsingen veroorzaakt door de werknemers vindt plaats richting projectgebied, 1% van de verplaatsingen vertrekt vanuit het projectgebied. Tijdens de avondspits vindt 23% van de verplaatsingen veroorzaakt door de werknemers plaats. 22% weg van het projectgebied, 1% richting het projectgebied¹⁹.

Bezoekers

Het Richtlijnenboek (2018) schrijft voor dat in een bedrijvenzone het aantal bezoekers per dag per werknemer schommelt tussen minimaal 0,125 bezoekers/werknemer per dag en maximum 0,313 bezoekers/werknemer per dag²⁰. Gezien concrete cijfers ontbreken, wordt er aangenomen dat gemiddeld gezien dagelijks 0,2 bezoekers/werknemer het projectgebied zullen bezoeken. 92% van de bezoekers komt met de auto, 84% als bestuurder en 8% als passagier²¹.

Gedurende de ochtendspits vindt 10% van de ingaande verplaatsingen van de bezoekers plaats en 4% van de uitgaande verplaatsingen. Tijdens de avondspits 4% van de ingaande verplaatsingen en 9% van de uitgaande verplaatsingen²².

Leveringen

Het aantal leveringen is sterk afhankelijk van de werking van het specifieke bedrijf. Gezien er geen concrete cijfers beschikbaar zijn, wordt er gewerkt met een aanname dat het aantal vrachtoertuigen 20% van het aantal autovoertuigen bedraagt. Eén vrachtoertuig wordt gelijkgesteld aan 2 pae. Er wordt dan ook vanuit gegaan dat zowel lichte bestelwagens, lichte vracht als zware vracht het projectgebied zullen betreden.²³

5.2.3. WONEN

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

Bewoners

In totaal wordt er 7 796 m² voorzien voor de functie 'wonen'. Binnen het project zal wonen gecombineerd worden met bedrijvigheid en kantoren. Bijgevolg wordt er dan ook vanuit gegaan dat de woningen in het project ingevuld zullen worden als appartementen. In 2016 bedroeg de gemiddelde woonoppervlakte van een appartement in Vlaanderen 66 m² ²⁴. Omgerekend betekent dit dat er ongeveer 119 woonegelegenheden gerealiseerd worden in het project. Dit cijfer betreft dan ook een aanname en gaat bovendien uit van een worst-case scenario (enkel appartementen). Dit aantal woonegelegenheden valt bovendien ook binnen de ambitie uit het RSV om in stedelijk gebied een woondichtheid van 25 woningen/ha te realiseren. Volgens deze ambitie zouden er op zijn minst 83 woonegelegenheden gecreëerd moeten worden in het project.

¹⁹ Richtlijnenboek, 2018; p. 190

²⁰ Richtlijnenboek, 2018; p. 175

²¹ Richtlijnenboek, 2018; p. 176

²² Richtlijnenboek, 2018; p. 190

²³ Richtlijnenboek, 2018; p. 195

²⁴ Vlaamse Confederatie Bouw, 2016



De gemiddelde gezinsgrootte in Kortrijk bedraagt 2,24 personen per huishouden (cijfer 2020)²⁵. Het project zou +/- 267 personen huisvesten (volgens het aantal woonegelegenheden hierboven aangegeven). In de classificatie van het 'Regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten' maakt elke persoon gemiddeld 2,31 woninggerelateerde verplaatsingen per dag. Stad Kortrijk geeft aan dat ongeveer 65% van deze verplaatsingen met de wagen gebeurt. Dit percentage is echter een worst-case benadering gezien de strategische, duurzame ligging van het projectgebied. Daarbovenop wordt er uitgegaan van een autobezettingsgraad van 1,38 personen²⁶ per auto voor bewoners.

De totale verkeersgeneratie wordt onderverdeeld in 50% ingaande en 50% uitgaande verplaatsingen. Tijdens het maatgevend ochtendspitsuur vindt 2,6% van de ingaande verplaatsingen door de bewoners plaats, 15,9% van de uitgaande verplaatsingen vindt op dat moment eveneens plaats. Tijdens het maatgevend avondspitsuur vindt 13,7% van de ingaande verplaatsingen plaats en 4,5% van de uitgaande verplaatsingen²⁷. Het gemiddeld autobezit per huishouden bedraagt 1,02.

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

Bezoekers

De kencijfers schrijven voor dat er elke dag gemiddeld 0,25 bezoekers per wooneenheid naar het projectgebied komen. Het aandeel autogebruik bij bezoekers is 69% (44% bestuurder en 25% passagier). Hieruit volgt een gemiddelde autobezettingsgraad van 1,57 personen per auto voor bezoekers.²⁸

Tijdens het maatgevend ochtendspitsuur vindt 3,3% van de ingaande verplaatsingen plaats en 1,3% van de uitgaande verplaatsingen door bezoekers plaats. Tijdens de avondspits vindt 7,8% van de ingaande verplaatsingen plaats en 11,6% van de uitgaande verplaatsingen.

5.2.4. KANTOREN

Naast de functie 'wonen' wordt ook de kantoorfunctie geïmplementeerd. Er wordt 5 844 m² brutovloeroppervlakte (bvo) voorzien voor deze functie.

Werknemers

Net zoals bij de functie 'bedrijvigheid' zijn er nauwelijks gegevens gekend over de concrete invulling. Ook voor de verkeersgeneratie van deze functie wordt er gewerkt met enkele aannames. Het Richtlijnenboek (2018) schrijft voor dat er bij een kantoorfunctie in de private sector 13 m²/werknemer wordt voorzien. Tegelijk bedraagt de netto/bruto-ratio 80% waardoor de netto-oppervlakte 4 675 m² bedraagt.

²⁵ Provincie in cijfers: Kortrijk 2020. Gemiddelde huishoudensgrootte 2020

²⁶ Richtlijnenboek, 2018; p 156

²⁷ Richtlijnenboek, 2018; p 156

²⁸ Richtlijnenboek, 2018; p 163



Omgerekend geeft dit 6,15 werknemers/100 m² bvo²⁹. Gezien verschillende start-ups hun plaats zullen vinden binnen het project, is dit een realistische aanname.

In 'Regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten' komt zo'n 64% van de werknemers van een kantoorzone met de wagen naar het werk. 59,0% rijdt zelf, 5,0% is passagier. Dit zorgt voor een autobezettingsgraad van 1.08.³⁰

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

Bezoekers

Er wordt aangenomen dat 0,2 bezoekers per werknemer per dag de kantoorzone bezoeken. Deze cijfers kunnen echter sterk variëren naargelang de concrete invulling van het project. In 'Regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten' komt zo'n 80% van de bezoekers met de wagen. 69% als bestuurder, 11% als passagier. De autobezettingsgraad bedraagt dan ook 1,16.

Tijdens de ochtendspits vindt 10% van de ingaande verplaatsingen en 4% van de uitgaande verplaatsingen door de bezoekers plaats. Tijdens de avondspits vindt nog 4% van de ingaande verplaatsingen plaats en 9% van de uitgaande verplaatsingen.

5.2.5. RAMING VERKEERSGENERATIE

Aan de hand van de kencijfers wordt de verkeersgeneratie van het ruimtelijk programma geraamd. Deze zal initieel functie per functie besproken worden om nadien samengevoegd te worden tot een totale verkeersgeneratie.

Bedrijven

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

Verkeersgeneratie (in pae/u)	Ochtendspits		Avondspits (17.00u-18.00u)	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Bedrijvenzone	24	3	3	16
<i>Totaal</i>	24	3	3	16

Tabel 3: Verkeersgeneratie bedrijvenzone

Wonen

Om de raming van de verkeersgeneratie in te schatten werd er gewerkt met een aanname van 119 woonegelegenheden.

²⁹ Het Richtlijnenboek geeft aan dat 4 à 5 werknemers per 100m² bvo voorbij gestreefd is. In andere studies wordt er tot 8 werknemers per 100m² bvo gerekend. Daar geldt dan vaak dat thuiswerk aanbevolen wordt, of veel dienstverplaatsingen nodig zijn.

³⁰ Richtlijnenboek, 2018; p 168



De functie 'wonen' produceert tijdens de ochtendspits 23 pae/uur en trekt 4 pae/uur aan. Tijdens de avondspits produceren de woongelegenheden 8 pae/uur en trekt het 21 pae/uur aan.

Verkeersgeneratie (in pae/u)	Ochtendspits		Avondspits (17.00u-18.00u)	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Wonen	4	23	21	8
Totaal	4	23	21	8

Tabel 4: Verkeersgeneratie functie 'wonen'

Kantoren

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

Verkeersgeneratie (in pae/u)	Ochtendspits		Avondspits	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Kantoren	62	4	4	41
Totaal	62	4	4	41

Tabel 5: Verkeersgeneratie kantoorzone

Totaal

In zijn totaliteit genereert het programma 90 pae/uur tijdens de ochtendspits. In diezelfde tijdspanne verlaat 30 pae/uur het projectgebied. Tijdens de avondspits trekt het project 28 pae/uur aan en produceert het 65 pae/uur.

Verkeersgeneratie (in pae/u)	Ochtendspits		Avondspits (17.00u-18.00u)	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Wonen	4	23	21	8
Bedrijvenzone	24	3	3	16
Kantoorzone	62	4	4	41
Totaal	90	30	28	65

Tabel 6: Totale verkeersgeneratie ruimtelijk programma



6. PARKEERBALANS

6.1. HUIDIG PARKEERAANBOD

Ter hoogte van Walle 113 is er op heden een parking voorzien van 80 parkeerplaatsen. Pré-corona was deze parking op zijn drukste moment voor de helft bezet. Naast de werknemers van de kantoren maken ook personeel/ouders van leerlingen van de aanpalende basisschool gebruik van de parking. Tijdens de Corona-pandemie wordt de parking nog minder gebruikt. Het huidige aanbod parkeerplaatsen op de site voldoet dus ruim voor de vraag aan parkeerplaatsen op de site.

6.2. GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Artikel 45, 47 en 48 van de gemeentelijke stedenbouwkundige voorschriften van de Stad Kortrijk hebben betrekking tot het aantal te voorziene fietsstalplaatsen en parkeerplaatsen bij nieuw te realiseren projecten of projecten waarbij uitgebreid wordt. Deze zijn beschreven in paragraaf 2.1.6.

6.2.1. PARKEER- EN STALLINGSBEHOEFTE

De verschillende functies die worden opgenomen in het ruimtelijk programma hebben elk een eigen parkeerbehoefte. Deze worden hieronder weergegeven en nadien gesommeerd tot een totaal aanbod voor het project.

Bedrijven

Er wordt 20.778 m² ruimte voorzien voor bedrijvigheid. Volgens de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening zouden er bijgevolg 208 parkeerplaatsen en 208 fietsstalplaatsen voorzien worden.

Uit de raming van de parkeerbehoefte blijkt dat bij een maximale tewerkstelling 62 parkeerplaatsen zouden volstaan.

Parkeerbehoefte (raming)		Stallingsbehoefte (Stad Kortrijk)
Bedrijvenzone		
Werknemers	60	nvt
Bezoekers	2	nvt
<i>Totaal</i>	<i>62</i>	<i>208</i>

Tabel 7: Parkeerbehoefte bedrijvenzone

Wonen

Het Richtlijnenboek Mobiliteitsstudies, Mobiliteitstoets en MOBER geeft aan dat voor regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten het gemiddeld autobezit ongeveer 1,02 auto's per gezin bedraagt.³¹ Omdat het gaat om een centraal gelegen projectgebied vlak bij het centrum van Kortrijk en goed ontsloten door het openbaar vervoer, gaan we ervan uit dat dit eerder een *worst case* benadering is.

³¹ Afgeleid uit Richtlijnenboek Mobiliteitsstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (2018), p160



Ook de bezoekers van de woningen hebben een zekere parkeerbehoefte. Het Vademecum Duurzaam parkeerbeleid gaat uit van 10% van het aantal bewonersparkeerplaatsen. Dit komt overeen met 0,10 parkeerplaatsen per wooneenheid.

Uit de berekeningen volgens de kencijfers blijkt dat de functie 'wonen' 133 parkeerplaatsen vereist.

Parkeerbehoefte	
Wonen	
Bewoners	121
Bezoekers	12
<i>Totaal</i>	<i>133</i>

Tabel 8: Parkeerbehoefte functie 'wonen'

Wanneer het woongedeelte uitsluitend uit ééngezinswoningen van minder dan 200 m² zou bestaan dan schrijft de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening voor dat er in het projectgebied op zijn minst 119 parkeerplaatsen en 238 fietsstalplaatsen voorzien dienen te worden wanneer er wordt uitgegaan van 119 woongelegenheden. Deze verordening stemt ongeveer overeen met de geraamde parkeerbehoefte.

Parkeerbehoefte (raming)		Stallingsbehoefte (Stad Kortrijk)
Wonen		
Bewoners	121	nvt
Bezoekers	12	nvt
<i>Totaal</i>	<i>133</i>	<i>238</i>

Tabel 9: Parkeer- en stallingsbehoefte functie 'wonen'

Kantoren

Volgens artikel 48 van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening dienen er 117 parkeerplaatsen en 117 fietsstalplaatsen voorzien te worden voor de kantoorzone. Uit de raming van de parkeerbehoefte blijkt echter dat er nood is aan 184 parkeerplaatsen voor de kantoorfunctie.

Parkeerbehoefte (raming)		Stallingsbehoefte (Stad Kortrijk)
Kantoren		
Werknemers	170	nvt
Bezoekers	14	nvt
<i>Totaal</i>	<i>184</i>	<i>117</i>

Tabel 10: Parkeerbehoefte kantoorzone



Totaal

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

Parkeerbehoefte	Raming	Verordening Stad Kortrijk	Stallingsplaatsen verordening Stad Kortrijk
Wonen	133	119	238
Bedrijven	62	208	208
Kantoren	184	117	117
<i>Totaal</i>	<i>379</i>	<i>444</i>	<i>563</i>

Figuur 46: Totale parkeerbehoefte



7. CONFRONTATIE BEREIKBAARHEIDSPROFIEL – MOBILITEITSPROFIEL

In dit hoofdstuk wordt de berekende verkeersgeneratie geprojecteerd op het geregistreerde druktebeeld. Dit totaalbeeld wordt geëvalueerd op basis van de toetsingskaders voor 'verkeersafwikkeling' en 'verkeersleefbaarheid'. In wat volgt worden eerst de toetsingskaders toegelicht. Vervolgens vindt de evaluatie, omschreven als 'confrontatie', plaats. Deze confrontatie wordt uitgevoerd, zoals het richtlijnenboek voorschrijft, op een normale 'drukke' dag (cf. weekdag). Op deze manier wordt vermeden om de aanwezige infrastructuur af te stemmen op uitzonderlijke piekdagen, en als dusdanig een te grote capaciteit te dimensioneren.

7.1. TOETSINGSKADER VERKEERSAFWIKKELING

De analyse van de verkeersafwikkeling van de het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle gebeurt aan de hand van gangbare rekenregels voor voorrangsgeregelde kruispunten. Deze methodiek geeft inzicht in de theoretische verzadigingsgraad in functie van de verkeersbelasting op het kruispunt (verkeersintensiteiten per afslagbeweging) en de globale configuratie van het kruispunt.

De verzadigingsgraden worden als volgt geïnterpreteerd:

- $X < 80\%$: Vlotte verkeersafwikkeling;
- $80\% < X < 90\%$: Kortstondige, lichte filevorming;
- $90\% < X < 100\%$: Langdurige, belangrijke filevorming;
- $100\% < X$: Oververzadiging.

7.2. TOETSINGSKADER VERKEERSLEEFBAARHEID

Verkeersleefbaarheid is een verzamelterm die aangeeft in welke mate de druk van het gemotoriseerd verkeer de normale activiteiten in haar omgeving belemmert. Het is als het ware een afweging hoe de verkeerskundige functie zich verhoudt tegenover haar stedenbouwkundige context. Het is geen éénduidige term en verkeersleefbaarheid kan voor elke receptor iets anders betekenen. Dat betekent ook dat er vanuit de relevante richtlijnenboeken geen tools of significantiekaders beschikbaar zijn om de (impact op) verkeersleefbaarheid eenduidig te beoordelen.

Vlaanderen kent al langer een plantraditie waarbij de theoretische capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid als leidraad geldt. Tot voor kort werd hierbij de klassieke tabel van Swartenbroeckx (1991) gebruikt. Sinds kort groeit er een verkeerskundige consensus om de waarden die in deze tabel staan niet meer te gebruiken.

Een alternatief om de impact op de verkeersleefbaarheid te kunnen beoordelen, is om te kijken naar de 'bespeelbaarheid van straten'.

De 'bespeelbaarheid van straten' is gebaseerd op een studie³² waarin is onderzocht in welke mate kinderen zelfstandig gebruik kunnen maken van de aanwezige infrastructuur.

³² Netwerk duurzame mobiliteit – Mobiliteit op kindermaat, 2017



Rekening houdend met de resultaten van de studie en na verder onderzoek, wat leidde tot het toevoegen van bijkomende elementen (zoals ligging en hoofdcriterium), heeft men eenduidige grenswaarden vooropgesteld, die als referentiekader voor 'bespeelbaarheid' kunnen gebruikt worden. Deze nieuwe inzichten zijn gebundeld in onderstaande tabel. Er zijn grenswaarden geformuleerd inzake capaciteit en leefbaarheid/oversteekbaarheid voor verschillende weg- en straattypes. De tabel heeft geen officieel statuut (net zoals de tabel van Swartenbroeckx nooit een officieel statuut had), maar werd samengesteld onder meer door verschillende mobiliteitsambtenaren en mobiliteitsbegeleiders van MOW.

Grenswaarden restcapaciteit								
Wegcategorie	Weginrichting	Ligging	Hoofdcriterium	Capaciteit PAE spitsuur/richting	Grenswaarden max PAE leefbaarheid/richting	Max PAE spitsuur alle richtingen samen	Snelheid	Breedte rijweg
Primair	2 x 2, beperkt aantal kruispunten	bubeko	capaciteit	3600	3600		70/90	
Secundair (hoofdinvalsweg)	2 x 2, groot aantal kruispunten	bibeko	capaciteit	2400	2000		50/70	
	2 x 1, weinig of geen kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	bubeko	capaciteit	1800	1800		70	
Stedelijke hoofdinvalsweg	2 x 1, groot aantal kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers, oversteekvoorzieningen	bibeko	capaciteit	1200	1200		50/70	
Lokale I: Lokale verbindingsweg	2 x 1, groot aantal kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers, geen oversteekvoorzieningen	bubeko	oversteken	1000	600	<1200	50/70	
Lokale II: Ontsluitingsweg	2 x 1 met middenscheiding (minimaal belijning), vrijliggende fietspaden	bubeko	oversteken	1000	600	<1200	50/70	
Lokale II: Stadsontsluitingsweg	2 x 1 of 1 x 1 met voet- en fietspaden, geen middenscheiding	bibeko	oversteken	1000	600	>550 en <1200	50	5m60 - 6m50
Centrum-ontsluitingsstraat	2 x 1 of 1 x 1 met voet- en fietssuggestiestroken of fietspaden	bibeko	fietsen			<550	30/50	5m20 - 6m20
Wijk-ontsluitingsstraat	2 x 1 of 1 x 1 met voetpaden, zonder fietspaden of -suggestiestroken	bibeko	gemengd fietsen			<350	30/50	5m met versmallingen
Woonstraat	Geen aparte rijstroken, geen fietsvoorzieningen, wel voetpaden	bibeko	oversteken kinderen			<200	30	4m met verbredingen
Fietsstraat	Aanduiding fietsstatuut, geen aparte rijstroken auto's, met voetpaden	bibeko	autoluw fietsen			<200	30	4m met versmallingen en verbredingen
Soms bespeelbaar woonef	Doodlopende zone of lus, afgebakende parkeervakken, geen aparte voetpaden	bibeko	bespeelbaar buiten spits			<50	20	3m met verbredingen
Altijd bespeelbaar woonef	Doodlopend of lus, weinig tot geen parkeren, geen rijloper	bibeko	bespeelbaar tijdens spits			<30	20	3m met verbredingen

Tabel 11: Grenswaarden capaciteit en leefbaarheid-bespeelbaarheid voor verschillende weg- en straattypes (Wouter Verhaert – Inspiratiedag duurzame mobiliteit, Kindvriendelijke gemeente – Mobiliteit op kindermaat, 2017)

Uitgaande van bovenstaande tabel en van de wegcategorie en -inrichting kan aangenomen worden dat de grenswaarden met betrekking tot de verkeersleefbaarheid de grenswaarden voor Walle de volgende zijn.

Walle is gecategoriseerd als lokale weg type IIb met de infrastructurele kenmerken van een 'wijk-ontsluitingsstraat', de maximale capaciteit bedraagt 350 pae/u voor alle richtingen samen.

7.3. TOETSINGSKADER VERLIESTIJD

In beide varianten wordt er een extra toegang voorzien naar het projectgebied vanop de N50. Aangezien de doorstroming van het HOV gevrijwaard dient te worden, is het van belang om de grootte van de verliestijd veroorzaakt door de extra toegang van het projectgebied in te schatten. De verliestijd op een kruispunt kan echter worden gerelativeerd in relatie met de totale trajecttijd van het verkeer dat deze



verliestijd oploopt. De verliestijd is bijvoorbeeld slechts een fractie van de totale trajecttijd. De verliestijd staat in rechtstreeks verband met de verzadigingsgraad van de weg. Het toetsingskader ziet er als volgt uit:

Verzadigingsgraad	Congestiekans op het kruispunt	Eerste groenfase voldoende	Gemiddelde wachttijd per voertuig
≤ 55%	Geen	Altijd	≤ 10 sec
55%-65%	Zeer weinig	Bijna altijd	10-20 sec
65%-80%	Beperkt	Vaak	20-55 sec
80%-90%	Mogelijk	Minder vaak	55-80 sec
90%-100%	15-60 min/dag	Wachtrij na 1 ^e groenfase	≥ 80 sec
> 100%	> 60 min/dag	Lange wachtrij & gedragswijziging (route, tijdstip)	

Figuur 47: Toetsingskader verliestijd³³

Aan de gemiddelde bijkomende wachttijd kan vervolgens een subjectieve grootteorde van de wachttijd gekoppeld worden. Deze is ook van toepassing op voorrangsgeregelde kruispunten, rotondes etc.

Grootte van de wachttijd	Gemiddelde bijkomende wachttijd (kenwaarde)	beoordeling
Overbelasting	> 50 sec	-3
Erg lange wachttijd	40 sec	-2
Lange wachttijd	30 sec	-2
Matige wachttijd	20 sec	-1
Kleine wachttijd	15 sec	-1
Bijna geen wachttijd	10 sec	0
Geen wachttijd	0 sec	0

Figuur 48: Toetsingskader verliestijd

7.4. TOEGANG TOT HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied heeft twee mogelijke toegangswegen. De eerste bevindt zich in Walle, de andere op de N50 Doorniksesteenweg. In de verschillende varianten wordt het projectgebied op een verschillende manier ontsloten. In de eerste variant is de ontsluiting via Walle noodzakelijk voor het grootste deel van de ontwikkeling. In de tweede variant wint ook de toegang/ontsluiting via de N50 Doorniksesteenweg aan belang.

³³ Richtlijnenboek MER 'Mens-Mobiliteit', 2015



7.4.1. EERSTE VARIANT

In de eerste variant wordt voornamelijk de uitgang aan de kant van Walle gebruikt ter ontsluiting van het projectgebied, volgens volgende percentages:

Functie	Ontsluiting via Walle	Ontsluiting via N50
Bedrijvigheid	88.9%	11.1%
Wonen	41.6%	58.4%
Kantoren	83.0%	17.0%

Figuur 49: Ontsluiting eerste variant

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

	OSP Walle		ASP Walle		OSP N50		ASP N50	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Eerste variant								
Bedrijvigheid	21	3	3	14	3	0	0	2
Wonen	2	10	9	3	2	13	12	5
Kantoren	51	3	3	34	11	1	1	7
Totaal	74	16	15	51	16	14	13	14

Tabel 12: Attractie/productie via de verschillende toegangswegen – eerste variant

7.4.2. TWEEDE VARIANT

In de tweede variant is de ontsluiting van de site meer uitgebalanceerd over de twee toegangswegen. De ontsluiting gebeurt aan de hand van volgende percentages:

Functie	Ontsluiting via Walle	Ontsluiting via N50
Bedrijvigheid	52.8%	47.2%
Wonen	100%	0%
Kantoren	48.6%	51.4%

Tabel 13: Ontsluiting tweede variant

Wanneer de geraamde verkeersgeneratie van het ruimtelijk programma geprojecteerd wordt op deze ontsluitingspercentages dan trekt het project in de ochtendspits 47 pae/uur aan via Walle en 43 pae/uur aan via de N50. Tezelfdertijd vertrekt er 27 pae/uur via Walle en 3 pae/uur via de N50. In de avondspits vindt 25 pae/uur zijn toegang tot het projectgebied via Walle, 3 pae/uur via de N50. Vanuit Walle vertrekt er in de avondspits 36 pae/uur, vanaf de N50 29 pae/uur.

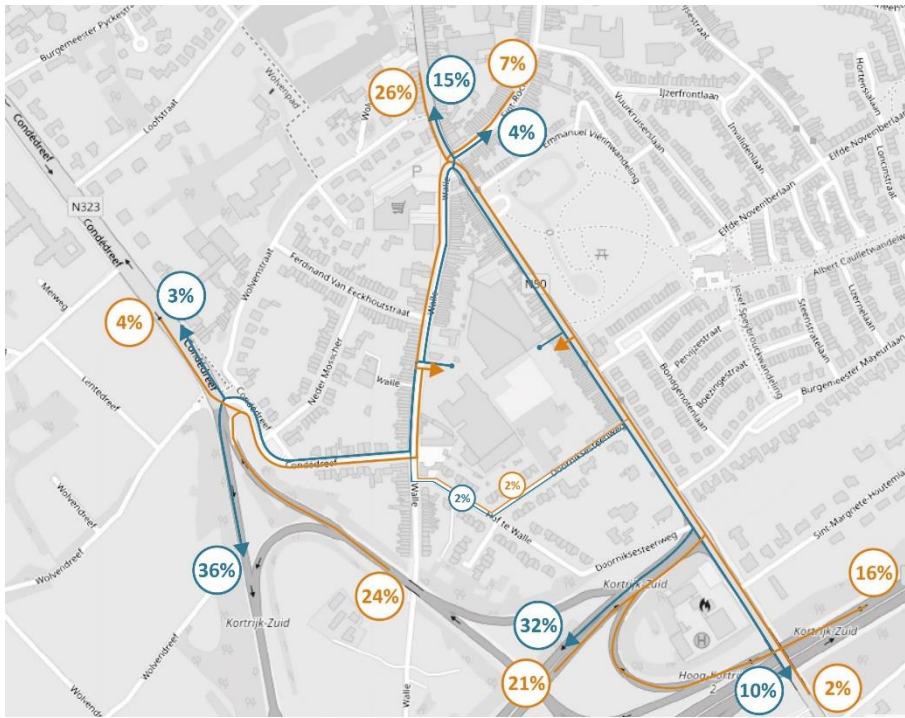
	OSP Walle		ASP Walle		OSP N50		ASP N50	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Tweede variant								
Bedrijvigheid	13	2	2	8	11	1	1	8
Wonen	4	23	21	8	0	0	0	0
Kantoren	30	2	2	20	32	2	2	21
Totaal	47	27	25	36	43	3	3	29

Tabel 14: Attractie/productie via de verschillende toegangswegen – tweede variant



7.5. DISTRIBUTIEPATROON

Uit het stadsmodel van Kortrijk kan de toedingsfiguur van het projectgebied geëxtraheerd worden. Voor de toedeling van de verkeersattractie en -productie wordt enkel de tweede variant uitgewerkt. De Stad Kortrijk geeft aan dat dit het scenario is met de hoogste belasting op het wegennet. De toedeling van de verkeersattractie en -productie zit er als volgt uit:

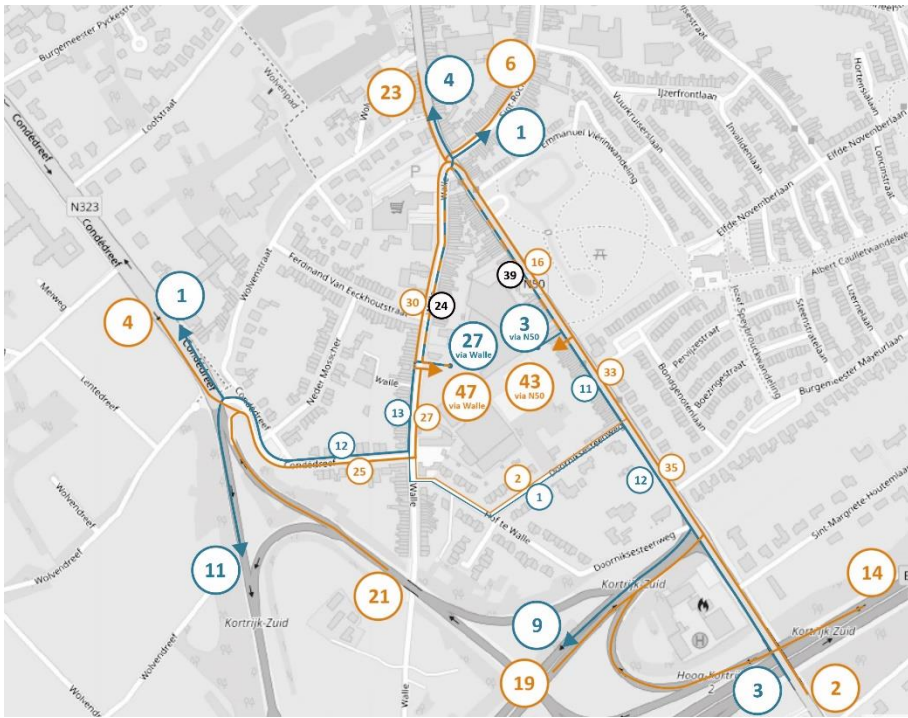


Figuur 50: Toedeling verkeersattractie- en productie projectgebied

Iets meer dan 30% van de attractie komt uit Kortrijk-centrum. Ongeveer 40% is afkomstig van de E17, afhankelijk van de herkomst rijdt het verkeer via afrit 2 Hoog-Kortrijk naar het projectgebied of via het 'Ei' richting de Condédreef. Ongeveer één vijfde van het gegenereerde verkeer is afkomstig van de R8. Het verkeer afkomstig van het projectgebied verplaatst zich voornamelijk naar de E17 via het 'Ei' of naar de R8. Een kleine 20% rijdt richting het noorden, richting Kortrijk-centrum. Een 10% rijdt over de E17 richting het zuiden op de N50.

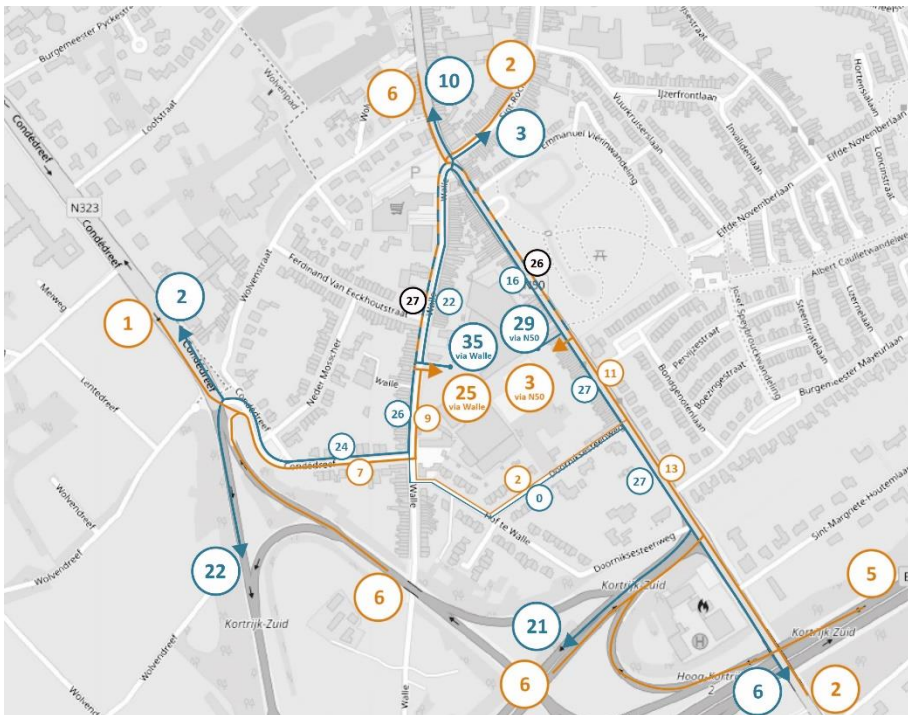
In de ochtendspits ziet de verdeling voor de tweede variant er als volgt uit:





Figuur 51: Toedeling verkeersgeneratie project tijdens de ochtendspits; tweede variant

In de avondspits ziet de verdeling voor de tweede variant er als volgt uit:



Figuur 52: Toedeling verkeersgeneratie project tijdens de avondspits; tweede variant



7.6. VERKEERSAFWIKKELING - CAPACITEITSBEOORDELING

7.6.1. KRUISPUNT N50 DOORNIKSESTEENWEG X WALLE

Om de impact van de tweede variant van het project op het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle in te schatten wordt er een capaciteitsbeoordeling uitgevoerd voor zowel de ochtendspits als de avondspits. Het bijkomende verkeer, veroorzaakt door het project, wordt hiervoor aan de bestaande tellingen toegevoegd. Daarnaast wordt ook de verandering in wachtrijlengte op het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle mee in beschouwing genomen.

Ochtendspits

Verzadigingsgraad	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0%	44%	0%
Walle	11%	41%	0%
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0%	60%	0%
Sint-Rochuslaan	0%	62%	0%

Verzadigingsgraad	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0%	47%	0%
Walle	17%	43%	0%
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0%	63%	0%
Sint-Rochuslaan	0%	64%	0%

Figuur 53: Capaciteitsbeoordeling N50 Doorniksesteenweg x Walle, ochtendspits (boven: bestaande toestand; onder: met ontwikkeling)

Tijdens de ochtendspits wikkelt het verkeer gemakkelijk af op het kruispunt. Bij de tweede variant stijgen de verzadigingsgraden zo'n 2% tot 3% vergeleken met de huidige situatie, enkel de rechterafslag in Walle kent een stijging van 6%. Ondanks deze lichte stijgingen blijven de verzadigingsgraden echter ver onder de grens van 80% waarbij verkeersproblemen optreden. Het project heeft bijgevolg een minimaal tot geen effect op de afwikkeling van het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle tijdens de ochtendspits.

Wachtrij (in meter)	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0	18	0
Walle	2	8	0
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0	26	0
Sint-Rochuslaan	0	12	0

Figuur 54: Wachtrijlengte huidige situatie N50 Doorniksesteenweg x Walle, ochtendspits



Wachtrij (in meter)	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0	19	0
Walle	3	8	0
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0	27	0
Sint-Rochuslaan	0	12	0

Figuur 55: Wachtrijlengte tweede variant N50 Doorniksesteenweg x Walle, ochtendspits

Ook bij de gemiddelde wachtrijlengtes worden er nauwelijks verschuivingen verwacht. De wachtrij op de N50 Doorniksesteenweg-zuid en de wachtrij van Walle om rechts af te slaan worden gemiddeld telkens 1m langer. De overige wachtrijlengtes zijn status quo met de huidige situatie.

Avondspits

Verzadigingsgraad	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0%	46%	0%
Walle	25%	45%	0%
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0%	63%	0%
Sint-Rochuslaan	0%	66%	0%

Verzadigingsgraad	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0%	46%	0%
Walle	32%	48%	0%
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0%	66%	0%
Sint-Rochuslaan	0%	68%	0%

Figuur 56: Capaciteitsbeoordeling N50 Doorniksesteenweg x Walle, avondspits ((boven: bestaande toestand; onder: met ontwikkeling)

Ook tijdens de avondspits heeft het project geen negatieve impact op de capaciteit van het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle. Het verkeer wikkelt vlot af. De verzadigingsgraden stijgen in elke tak ongeveer 2% tot 3%. Enkel de verzadigingsgraad van de rechteraflslag in Walle stijgt met 7%, iets meer als tijdens de ochtendspits.



Wachtrij (in meter)	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0	19	0
Walle	4	8	0
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0	29	0
Sint-Rochuslaan	0	11	0

Figuur 57: Wachtrijlengte huidige situatie N50 Doorniksesteenweg x Walle, ochtendspits

Wachtrij (in meter)	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0	19	0
Walle	5	8	0
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0	30	0
Sint-Rochuslaan	0	11	0

Figuur 58: Wachtrijlengte tweede variant N50 Doorniksesteenweg x Walle, avondspits

De tweede variant heeft overigens ook in de avondspits nauwelijks invloed op de gemiddelde wachtrijlengtes van het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle. De gemiddelde wachtrij op de N50 Doorniksesteenweg-zuid en de gemiddelde wachtrij van Walle om rechts af te slaan worden telkens 1m langer. Hetzelfde werd waargenomen tijdens de ochtendspits.

7.6.2. INGANG PROJECTGEBIED N50 DOORNIKSESTEENWEG

Om de doorstroming van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) op de N50 Doorniksesteenweg te kunnen garanderen dient ook de doorstroming ter hoogte van de ingang van het projectgebied op de N50 Doorniksesteenweg geïmproviseerd te worden. Hieronder wordt de impact van de extra toegang op de N50 Doorniksesteenweg ingeschat. Er zal enkel gewerkt worden met de tweede variant gezien bij de tweede variant de toegang op de N50 nadrukkelijker meer gebruikt zal worden dan bij de eerste variant. De impact van de eerste variant wordt als minder groot beschouwd.

Ochtendspits

Verliestijd (in s/pae)	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0	9	0
Inrit projectgebied N50	0	0	0
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0	10	0

Figuur 59: Verliestijd huidige situatie, ochtendspits

In de bestaande situatie (ochtendspits) bedraagt de verliestijd gemiddeld 9 en 10 seconden voor respectievelijk de beweging noord-zuid en zuid-noord. Deze verliestijden zijn te wijten aan de bestaande



verzadingsgraden. Volgens het toetsingskader is er 'bijna geen wachttijd' in de bestaande situatie tijdens de ochtendspits.

Verliestijd (in s/pae)			
	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0	10	0
Inrit projectgebied N50	0	18	0
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0	11	0

Figuur 60: Verliestijd tweede variant, ochtendspits

Bij de tweede variant zal de verliestijd, in de ochtendspits, richting zowel het noorden als het zuiden steeds met 1 seconde vermeerderd worden ten opzichte van de bestaande situatie. De extra toegang heeft dus een zeer minimaal effect op de verliestijd, namelijk 1 seconde in beide richtingen. Ook volgens het toetsingskader is er 'bijna geen wachttijd'. Vanuit het projectgebied dient er gemiddeld 18 seconden gewacht te worden. Dit wordt beschouwd als een kleine wachttijd.

Om de 1 seconde verliestijd te overbruggen kan er geopteerd worden voor een aparte linksafslag strook vanuit het zuiden naar het projectgebied toe. Hiervoor zullen er enkele parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Gezien het minimale verschil in verliestijd dient bekeken te worden of de voordelen van de afslagstrook (seconde winst op doorstroming) wel afwegen tegen de nadelen (verdwijnen parkeerplaatsen, grotere infrastructurele ingreep).

Avondspits

Verliestijd (in s/pae)			
	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0	10	0
Inrit projectgebied N50	0	0	0
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0	11	0

Figuur 61: Verliestijd huidige situatie, avondspits

Tijdens de avondspits bedraagt de verliestijd reeds 10 en 11 seconden voor respectievelijk de bestaande noord-zuid en zuid-noord beweging.

Verliestijd (in s/pae)			
	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord	0	10	0
Inrit projectgebied N50	0	23	0
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0	11	0

Figuur 62: Verliestijd tweede variant, avondspits

De tweede variant heeft tijdens de avondspits geen invloed op de verliestijden, de verliestijden zijn even groot als in de bestaande situatie. De inrit van het projectgebied zal een gemiddelde verliestijd van 23



seconden optekenen tijdens de avondspits. Volgens het toetsingskader is dit een matige tot lange wachttijd.

Geconcludeerd zal er enkel tijdens de ochtendspits gemiddeld 1 extra seconde verliestijd opgetekend worden voor de noord-zuid en zuid-noord beweging. Tijdens de avondspits worden er geen verschillen in wachttijd verwacht.

Er wordt aangenomen dat er geen bijkomende verliestijden zijn bij de eerste variant.

7.7. VERKEERSLEEFBAARHEID WALLE

De verkeersleefbaarheid in Walle wordt getoetst aan het referentiekader voor leefbaarheid en bespeelbaarheid (zie 7.2). Volgens de tellingen en raming van de verkeersgeneratie overschrijdt de verkeersdrukke in Walle de maximale grens van 350 pae/u om als leefbare wijk-ontsluitingsstraat beschouwd te worden, en dit voor zowel de ochtend- als avondspits.

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

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

Locatie	Jaar meting	Gemiddeld OSP werkdag (in pae/uur)	Gemiddeld ASP werkdag (in pae/uur)	Leefbaarheid na realisatie project?
Walle thv 10	2016	142	229	OK
Walle thv 40	2016	104	203	OK
Walle tgo 88	2016	130	203	OK
Walle thv 139	2020	82	45	OK

Tabel 15: Afnemende verkeersdrukke in Walle



8. DUURZAAMHEIDSTOETS

Het project vormt een mix van bedrijvigheid, kantoren en wonen in de nabijheid van Kortrijk-centrum. Door deze nabijheid heeft het project een duurzaam karakter. Inbreidingsprojecten op korte afstand van een stadscentrum impliceren rechte reeks minder autobewegingen en zelfs minder autobezit. De bewoners kunnen te voet of met de fiets gaan winkelen. Daarnaast zijn het treinstation en de bushaltes op wandelafstand van het projectgebied gelegen waardoor het openbaar vervoergebruik aantrekkelijk is. Inbreidingsprojecten genieten de voorkeur ten opzichte van woonontwikkelingen langs de rand van steden en gemeenten waar autogebruik en autobezit nauwelijks weg te denken zijn.

Een extra sterk ambitie die het project zou kunnen hebben, is om in te zetten op een meer duurzame modal split. Binnen voorgaand rapport werd er vertrokken vanuit een 65-35 verdeling. Binnen het project zou bijvoorbeeld gestreefd kunnen worden naar een 60-40 verdeling (cf. Vervoerregio Kortrijk) of naar een nog duurzamere normering. Om een duurzamere modal shift te kunnen verwezenlijken, zal het inperken van het aantal parkeerplaatsen een goede maatregel kunnen zijn, inzetten op goede, bewaakte fietsenstallingen is een ander goed voorbeeld. Gebruik maken van deelwagens en -mobiliteit zou bovendien ook kunnen bijdragen aan een duurzame modal split van het project.



9. SENSITIVITEITSTOETS

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

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

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

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

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









Tabel 16: Verkeersgeneratie sensitiviteitstoets

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

Verzadigingsgraad	R	RD	L
	N50 Doorniksesteenweg-noord	0%	49%
Walle	18%	45%	0%
N50 Doorniksesteenweg-zuid	0%	66%	0%
Sint-Rochuslaan	0%	67%	0%

Tabel 17: Verzadigingsgraden N50 Doorniksesteenweg x Walle, sensitiviteitstoets ochtendspits



	Verzadigingsgraad	R	RD	L
N50 Doorniksesteenweg-noord		0%		0%
Walle		34%		0%
N50 Doorniksesteenweg-zuid		0%		0%
Sint-Rochuslaan		0%		0%

Tabel 18: Verzadigingsgraden N50 Doorniksesteenweg x Walle, sensitiviteitstoets avondspits



10. MILDRENDENDE MAATREGELEN

Hieronder worden enkele milderende maatregelen opgesomd die betrekking hebben tot het mobiliteitsgebeuren binnen en rond het project:

- De leefbaarheid in Walle dient bewaakt te worden. Ook de schoolomgeving in Walle dient verkeersveilig en leefbaar ingericht te worden
- De verkeersveiligheid binnen het projectgebied dient bewaakt te worden. Gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk gescheiden van fiets- en voetgangersverkeer.
- Er worden bewaakte, overdekte fietsstallingen voorzien. Hierbij worden ook fietsstalplaatsen voor bovenmaatse fietsen voorzien. Daarbovenop worden de fietsstallingen voorzien van elektrische laadpalen.
- De fietsstalplaatsen worden in verschillende bundels georganiseerd. In nabijheid van de verschillende bestemmingen.
- Idealiter worden de appartementen voorzien van een bergruimte waar ook een fiets in geplaatst kan worden.
- Er worden overdekte buurtfietsstallingen op de site voorzien, bewoners uit de buurt kunnen hun fiets veilig stallen op de site. Ook deze worden voorzien van elektrische laadpalen.
- Bedrijven en kantoren zorgen voor een doucheruimte opdat werknemers/bezoekers zich kunnen oprispen na hun fietsrit naar het werk. Een duurzame woon-werk verplaatsing wordt van bovenaf gestimuleerd.
- De geraamde parkeerbehoefte ligt een stuk lager dan wat de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van de Stad Kortrijk voorschrijft. Idealiter wordt er dan ook een uitzondering toegepast op het aantal te voorziene parkeerplaatsen binnen het projectgebied.
- De voorziene parking binnen het project kan dienst doen als buurtparking. Het huidige bewonersparkeren in Walle kan hierdoor opgevangen worden. Op deze manier ontstaat er meer ruimte in Walle voor groen en/of (gescheiden) fietsvoorzieningen, wat een positieve invloed heeft op de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in Walle. Weliswaar zal Walle hiervoor heringericht moeten worden.
- Er wordt gebruik gemaakt van deelwagens. Deelwagens zorgen ervoor dat het private autobezit van de toekomstige bewoners lager zal zijn. Ook buurtbewoners uit omliggende straten kunnen gebruik maken van de deelwagens.
- Er worden zachte doorsteken voorzien naar de bushaltes op de N50 Doorniksesteenweg en naar het Blauwe Poortpark.



11. SYNTHESE

Stad Kortrijk maakt een **RUP** op voor de **site Walle**. Deze site, gelegen nabij het 'ei', is op het gewestplan bestemd als zone voor milieubelastende industrieën. Gezien deze bestemming niet meer aansluit bij de hedendaagse ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van het projectgebied zal het RUP deze site herbestemmen naar een **bestemming waarin bedrijvigheid, kantoren en woningen** gecombineerd kunnen worden. Naast deze herbestemming aan de hand van een RUP zijn er ook al concrete plannen om de herbestemming in de praktijk te gaan realiseren.

Binnen het project is er **7 796 m²** oppervlakte bestemd worden voor **wonen**, deze oppervlakte zou opgedeeld worden in **119 woonegelegenheden**. Respectievelijk **20 778 m²** en **5 843 m²** zijn gereserveerd voor enerzijds **bedrijvigheid** en anderzijds **kantoren**. Een concreet ontwerp is er voorlopig nog niet.

Met verschillende kencijfers werd de verkeersgeneratie van het geplande project geraamd. In de **ochtendspits** zou het project **90 pae/u aantrekken** en **30 pae/u produceren**, tijdens de **avondspits** zouden **28 pae/u** hun weg naar de site vinden en **65 pae/u** zouden er vertrekken vanop de site. De **totale parkeerbehoefte** van het project zou **379 parkeerplaatsen** bedragen. De **gemeentelijke stedenbouwkundige verordening** schrijft echter voor dat er in totaal **444 parkeerplaatsen** voorzien zouden moeten worden. Idealiter zou er een uitzondering gemaakt worden op de voorschriften van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening. Binnen het project zouden bovendien op zijn **minst 563 fietsstalplaatsen** voorzien worden. Verder onderzoek in een latere fase van het ontwerpproces dient uitsluitsel te bieden of dit voldoende is.

De **ontsluiting** van de site werd in voorliggend MOBER uitgewerkt in **twee varianten**. Binnen de eerste variant werd het verkeer voornamelijk toegedeeld aan het wegennet via Walle. In de tweede variant werd het verkeer ongeveer gelijk verdeeld over Walle en de N50 Doorniksesteenweg. Met behulp van de **toedelingsfiguur uit het stadsmodel van Kortrijk** werd het verkeer toebedeeld aan het wegennet volgens de tweede variant.

Uit de capaciteitsbeoordeling blijkt dat de **verkeersgeneratie van het project een minimale impact** heeft op de verzadigingsgraden van de takken van het kruispunt N50 Doorniksesteenweg x Walle. Het verkeer wikkelt, ook na realisatie van het project, goed af op het kruispunt. Waar wel **aandacht** geschonken moet worden is **naar de leefbaarheid in Walle ter hoogte van de Carrefour supermarkt**. Deze zou zowel tijdens de ochtend- als avondspits onder druk staan, zeker ter hoogte van de Carrefour supermarkt. Ter hoogte van het projectgebied kan de verkeersleefbaarheid gegarandeerd worden, ook met het extra geraamde verkeer. De gunstige en duurzame ligging van het projectgebied en eventuele milderende maatregelen zouden bovendien de verkeersleefbaarheid ter hoogte van het projectgebied kunnen sterken.

Tot slot werden er nog enkele **milderende maatregelen** voorgesteld die mee in rekening genomen kunnen worden bij het ontwerpen van het concrete project.



RESULTATEN RAADPLEGING

9. WIJZE WAAROP WORDT OMGEGAAN MET DE RESULTATEN VAN DE EERSTE RAADPLEGING

De raadplegingsperiode betreft de startnota van het RUP Walle liep van 7 september 2018 tot en met 5 november 2018.

Het inspraakmoment ging door op 11 september 2018, 19u30 in het kantoor van Creax, Walle 113 te Kortrijk. Het verslag van dit inspraakmoment is te raadplegen op <https://www.kortrijk.be/RUPwalle>.

Bijkomend aan de opmerkingen tijdens dit inspraakmoment werden 7 opmerkingen overgemaakt, waarvan 2 van burgers en 5 van organisaties of bedrijven.

De volgende adviesinstanties hebben advies gegeven:

- Provincie West-Vlaanderen
- Agentschap Innoveren & Ondernemen
- Agentschap Natuur en Bos
- Agentschap Omgeving
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Agentschap Wegen en Verkeer
- OVAM

Alle opmerkingen die op het infomoment van 11 september 2018 gegeven werden en alle bijkomende opmerkingen en adviezen van de betrokken adviesinstanties die tijdens de raadplegingsperiode zijn overgemaakt werden gebundeld in het aangevuld verslag van de raadplegingsperiode. Dit verslag wordt als bijlage aan de bundel toegevoegd.

RUP WALLE

AANGEVULD VERSLAG RAADPLEGINGSPERIODE

1 ALGEMEEN

De raadplegingsperiode liep van 7 september 2018 tot en met 5 november 2018.

Het inspraakmoment ging door op 11 september 2018, 19u30 in het kantoor van Creax, Walle 113 te Kortrijk.

Bijkomend aan de opmerkingen tijdens dit inspraakmoment werden 7 opmerkingen overgemaakt, waarvan 2 van burgers en 5 van organisaties of bedrijven.

De volgende adviesinstanties hebben advies gegeven:

- Provincie West-Vlaanderen
- Agentschap Innoveren & Ondernemen
- Agentschap Natuur en Bos
- Agentschap Omgeving
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Agentschap Wegen en Verkeer
- OVAM

2 OPMERKINGEN STARTNOTA

<i>BEDRIJFSITE</i>		
	Reactie	Antwoord
1	Diverse buurtbewoners kunnen zich vinden in de keuze voor bedrijvigheid, mits deze geen lawaai- en geurhinder oplevert en de mobiliteitsdruk aanvaardbaar blijft. Men is zich bewust dat meer bedrijvigheid meer verkeer betekent, maar dit verkeer moet goed afgewikkeld worden op de aanpalende straten en mag niet leiden tot een grotere parkeerdruk in de omliggende straten . Er wordt echter opgemerkt dat de plannen op dit vlak nog vrij vaag zijn waardoor de buurtbewoners nog veel vragen hebben.	Er zal een bijkomend mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling en het parkeren toe. Resultaten hiervan worden meegenomen in het verder planproces.
2	Andere buurtbewoners vragen zich af waarom er voor bijkomende bedrijvigheid op de site wordt gekozen en niet voor wonen . Er wordt voorgesteld de bijkomende bedrijvigheid op bijvoorbeeld het Beneluxpark te voorzien.	Visie Paars blijft purper & Kortrijk 2025 Het gebied wordt herbestemd van milieubelastende industrie naar meer kleinschaliger ambachtelijke activiteiten.
3	Men wenst meer duidelijkheid over de hoogte van de kantoorgebouwen op de BIC-site . De impact hiervan moet aanvaardbaar zijn voor de buurt (inkijk, lichtinval,...)	Dit wordt ruimtelijk onderzocht bij opmaak voorontwerp van RUP.
4	De inname van de huidige groenzone met gebouwen voor bedrijvigheid wordt door de direct aanpalende bewoners, die nu op een open ruimte kijken, niet positief onthaald. De voorkeur voor hen gaat uit naar het behoud van het groen en de openheid . Een aantal bewoners wil meer publieke, groene ruimtes in hun eigen bouwblok . Er is volgens hen te weinig aandacht voor groenstructuren. Een bewoner oppert dat de stad een deel van de vier diepe tuinen van de woningen langs de Wallemolenstraat moet verwerven om er publieke, groene ruimte van te maken.	Gezien nabijheid stadspark en ingesloten karakter bouwblok wordt het niet wenselijk geacht een bijkomende groene verblijfsruimte / wijkpark te voorzien. De private groenzone zal bestendig worden.

5	Er wordt gevraagd hoe de waterbuffering en -afwatering van de site wordt georganiseerd en of dit gecombineerd wordt met de heraanleg van de riolering van de Doorniksesteenweg ? Zo niet wenst men te weten wanneer de (riolering van) de Doorniksesteenweg vernieuwd wordt.	Er moet voldaan worden aan de gewestelijke hemelwaterverordening. De dimensionering van de waterbuffer en dergelijke zal bij opmaak voorontwerp-RUP verder onderzocht worden. Heraanleg Doorniksesteenweg zit nog niet in de planning.
6	Een horecafunctie kan, bv koffiebar, maar men wenst geen luidruchtige horeca of horeca die zich expliciet richt naar studenten .	Aktename. Er wordt onderzocht of dit in stedenbouwkundige voorschriften kan worden vertaald.

	Reactie	Antwoord
7	Er worden vragen gesteld bij de veiligheid van de fiets- en voetgangersdoorsteek . Zal deze genoeg verlicht worden, zal er voldoende sociale controle zijn? Er wordt gevreesd dat de smalle ruimte die op vandaag aanwezig is tussen de bedrijfsgebouwen Walle 113 en de Wallemolenstraat inbrekers en hangjongeren zal aantrekken.	De locatie van de fietsdoorsteek wordt op basis van de opmerkingen uit de raadpleging geëvalueerd. De fietsdoorsteek moet breed genoeg worden voorzien. Door de aanwezigheid van woonfunctie in het bouwblok, is er sociale controle wat de veiligheid bevordert. Aanleg van openbaar domein wordt vastgelegd in een inrichtingsplan maar wordt niet opgenomen in de voorschriften van een RUP. Bij de opmaak van het inrichtingsplan zal er voldoende verlichting moeten worden voorzien langs de doorsteek.
8	De eigendomsverwervingen om de fiets- en voetgangersdoorsteek doorheen het bouwblok mogelijk te maken geeft veel onzekerheid. Men vraagt hierover snel duidelijkheid en een timing . Eén van de betrokken eigenaars is voorstander van het Small scenario omdat hij dan niet hoeft te verkopen. Buurtbewoners vinden dat er reeds voorafgaand aan het infomoment met alle betrokkenen moest gecommuniceerd worden.	De locatie van de fietsdoorsteek wordt op basis van de opmerkingen uit de raadpleging geëvalueerd. Het procesverloop is opgenomen in de procesnota. De raadplegingsperiode is een eerste communicatie- en inspraakmoment in het begin van het planproces. Het is daarom niet ongebruikelijk dat er nog veel onduidelijkheden en opties/keuzemogelijkheden zijn. In

		het verdere verloop van het planproces volgt nog een openbaar onderzoek.
9	De doorwaadbaarheid van het bouwblok wordt door sommige buurtbewoners in vraag gesteld. Er wordt opgemerkt dat de fietsers wel rondom het bouwblok kunnen rijden (via Hof te Walle of kruispunt 't Kanon) en dat de oversteekbaarheid van de Doorniksesteenweg zeer gevaarlijk is.	<p>De doorwaadbaarheid van het bouwblok wordt op stadsniveau als zeer zinvol beschouwd. De omrijfactor bij niet – realisatie van de doorsteek bedraagt meer dan 1,5. In het Vademecum fietsvoorzieningen is opgenomen dat een omrijfactor van maximum 1,2 aanvaardbaar is voor fietsroutes.</p> <p>Het kruispunt aan 't Kanon is onveilig voor fietsers.</p> <p>De oversteekbaarheid van de Doorniksesteenweg vormt een belangrijk aandachtspunt bij de opmaak van het RUP. Op termijn wordt, al dan niet in het kader van de realisatie van de HOV-verbinding, een heraanleg van de Doorniksesteenweg vooropgesteld. Dit biedt mogelijkheden om de oversteekbaarheid van en naar het park te verbeteren.</p>
10	Een aantal bewoners zien nog onvoldoende meerwaarde in de planvoorstellen.	Aktename
11	Sommige buurtbewoners merken op dat ze het niet correct vinden dat woningen aangekocht of onteigend moeten worden om een doorsteek te realiseren die een private (bedrijfs)ontwikkeling dient.	<p>Eventuele onteigening ikv een doorsteek staat niet louter ifv een private ontwikkeling.</p> <p>De doorsteek kadert in het verbeteren van de maaswijdte van het fietsnetwerk en draagt bij aan de realisatie van een gunstiger modal shift bij de herontwikkeling van de site. Deze ingrepen kaderen in de principes van een duurzame stedelijke ontwikkeling.</p>
12	Andere buurtbewoners zien wel een (persoonlijke) meerwaarde in de doorsteek en een (fietsen)berging aan de achterzijde van de woonpercelen. Daarbij wordt opgemerkt dat dit het meest zinvol is als er een rechtstreekse verbinding naar Walle/Wolvenpad wordt gemaakt, over de huidige Bemok-site.	<p>De locatie van de fietsdoorsteek wordt op basis van de opmerkingen uit de raadpleging geëvalueerd.</p> <p>School Bemok – site vraagt om prikkels voor hun leerlingen zo veel mogelijk te beperken. Een doorsteek door de site is dus niet eenvoudig te realiseren.</p>

13	Er wordt gevraagd of de achteruitgang ook niet kan doorgetrokken worden richting Wallemolenstraat , zodat ook meer rijwoningen de mogelijkheid krijgen tot een uitweg en fietsenberging aan de achterzijde van hun perceel. Een eigenaar/bewoner van een van de rijwoningen in Walle en die paalt aan de terreinen van Drukta zou graag dezelfde mogelijkheid krijgen.	De stad streeft ernaar om in functie van het verbeteren van de woonkwaliteit en het stimuleren van de modal shift de woningen Doorniksesteenweg van een achteruitgang voor fietsers te voorzien. In het verdere planproces zal onderzocht worden welk instrument hiervoor best geschikt dan wel noodzakelijk is.
----	--	--

	Reactie	Antwoord
14	Integraal behoud van de geïnventariseerde panden Doorniksesteenweg 108-188 en opname van deze woningen in een erfgoedroute.	Er is voor stad Kortrijk een actieplan bouwkundig erfgoed opgemaakt. Een eventuele sloop van geïnventariseerde panden moet gekaderd worden binnen dit actieplan.

	FIETS/VOETGANGERS	Antwoord
15	Naar fietsers ook voldoende aandacht voor wandelaars (bredere voetpaden, herstel bestaande voetpaden, aangename wandelwegen,...)	In het RUP wordt een voldoende brede zone opgenomen zodat zowel fietsers als wandelaars gebruik kunnen maken van de doorsteek. De concrete inrichting van die doorsteek wordt niet in detail opgenomen in het RUP maar in het toekomstig inrichtings- en uitvoeringsplan. Het is niet de bedoeling om een louter functionele fietsverbinding te realiseren, maar een groene ingeklede fiets- en wandelroute met 'aangeklede' publieke ruimten.
16	Er wordt opgemerkt dat de F. Van Eeckhoutstraat een betere (veiliger) fietsstraat is dan de Condédreef .	De locatie van de fietsdoorsteek wordt op basis van de opmerkingen uit de raadpleging geëvalueerd.
17	Geen fiets- en voetgangersdoorsteek door het bouwblok , maar een alternatieve fietsroute/fietsstraat waarbij geen woningen moeten gesloopt worden: Wallemolenstraat-Hof ter Walle – Walle – Condédreef	De doorsteek kadert in het verbeteren van de maaswijdte van het fietsnetwerk en draagt bij aan de realisatie van een gunstiger modal shift bij de herontwikkeling van de site. Deze ingrepen kaderen in de principes van een duurzame stedelijke ontwikkeling.

		De omrijfactor bij niet – realisatie van de doorsteek bedraagt meer dan 1,5. In het Vademecum fietsvoorzieningen is opgenomen dat een omrijfactor van maximum 1,2 aanvaardbaar is voor fietsroutes.
	TRAMBUS – HOV-LIJN (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)	Antwoord
18	Een aantal buurtbewoners zijn van oordeel dat de Doorniksesteenweg al voldoende belast wordt en dat er regelmatig bussen leeg rondrijden, wat aangeeft dat er onvoldoende interesse is in openbaar vervoer .	De HOV – lijn maakt geen onderdeel uit van dit RUP. Er wordt verwezen naar de lopende studie hierover.
19	Andere buurtbewoners zien wel een meerwaarde in een goede openbaar vervoersverbinding richting Hoog-Kortrijk , maar vragen zich af wat de meerwaarde is van een trambus of zelfrijdende bussen tov gewone bussen. De buurtbewoners hebben veel vragen bij de lopende HOV-studie van Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en zouden hierover graag verder geïnformeerd worden.	De HOV – lijn maakt geen onderdeel uit van dit RUP. Er wordt verwezen naar de lopende studie hierover.
20	De buurtbewoners vragen om er bij de locatiekeuze van haltes over te waken dat deze niet voor hun voordeuren komen te liggen. Men vreest immers geluidsoverlast en vandalisme.	Het bepalen van de haltes wordt niet in het RUP geregeld. Er wordt verwezen naar de lopende studie hierover. In die studie zijn de haltes zijn nog niet bepaald. Het is aangewezen om de (H)OV-halte te voorzien ter hoogte van de doorsteek. Op die manier zal deze zo weinig mogelijk hinder veroorzaken naar de omwonden toe.
	PARKEREN	Antwoord
21	Er wordt door vele bewoners opgemerkt dat de buurt een grote parkeerdruk kent. Er wordt een tekort aan parkeerplaatsen ervaren . Het idee van een buurtparking op de site wordt vrij positief onthaald. Er worden dan wel vragen gesteld over de wijze waarop deze dan bereikbaar wordt, via Walle en/of Doorniksesteenweg?	Er zal een bijkomend mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling en het parkeren toe. Resultaten hiervan worden meegenomen in het verder planproces.

22	Er wordt door een bewoner uit Walle voorgesteld om de bewoners te laten laden en lossen voor hun woning, om ze dan nadien op een buurtparking op de bedrijfssite te laten parkeren. Een aantal buurtbewoners zijn eerder voorstander om een om garage te huren of te kopen op de bedrijfssite.	Er zal een bijkomend mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling en het parkeren toe. Resultaten hiervan worden meegenomen in het verder planproces.
23	Wanneer de parkeerstrook aan de Doorniksesteenweg bij een herinrichting zou komen te vervallen, dan wordt gevraagd om individuele garages te voorzien in plaats van fietsenbergingen . Een andere buurtbewoner merkt op dat er vroeger reeds interesse was voor een rij garages aan de achterzijde van de arbeiderswoningen, toegankelijk via de brandweg van de bedrijfssite.	Die afweging is gemaakt, maar vanuit verkeersveiligheid en een vlotte meer duurzame mobiliteit is het wenselijker om de fietsroute doorheen het gebied zo conflictvrij mogelijk te houden en het autogebruik van de bewoners niet bijkomend te stimuleren. De mogelijkheid van een buurtparking op de site wordt wel verder onderzocht.
	VERKEERSINRICHTING	Antwoord
24	Het straatprofiel van Walle is vrij breed waardoor auto's te snel rijden . Sommige buurtbewoners zijn voorstander van afzonderlijke fietspaden .	De concrete inrichting van de straat Walle maakt geen onderdeel uit van het RUP. Dit zal bij een herinrichting van de straat verder onderzocht worden.
25	Er wordt een goede en veilige oversteekbaarheid van de Doorniksesteenweg gevraagd. Momenteel wordt deze als een sterke barrière ervaren.	De oversteekbaarheid van de Doorniksesteenweg vormt een aandachtspunt. Op termijn wordt, al dan niet in het kader van de realisatie van de HOV-verbinding, een heraanleg van de Doorniksesteenweg vooropgesteld. Dit biedt mogelijkheden om de oversteekbaarheid van en naar het park te verbeteren.
26	Een aantal buurtbewoners vinden de herinrichting van het kruispunt Condédreef-Walle onveilig omdat de voorrangregeling onduidelijk is.	De concrete inrichting van Walle en betreffend kruispunt maakt geen onderdeel uit van het RUP. Dit zal bij een herinrichting van de straat verder onderzocht worden.
27	De Condédreef (deel van kruispunt Neder Mosscher tot Walle) bevindt zich in een zeer slechte staat .	De concrete inrichting van de Condédreef maakt geen onderdeel uit van het RUP.
28	Het kruispunt 't Kanon wordt als een zeer onveilig kruispunt ervaren.	De concrete inrichting van het kruispunt maakt geen onderdeel uit van het RUP. Door het voorzien van een

fietsdoorsteek door het bouwblok Walle, kunnen fietsers het onveilige kruispunt vermijden.

3 OPMERKINGEN ELIA

	Reactie	Antwoord
29	Elia laat als beheerder van het Belgische hoogspanningsnet weten dat er ondergrondse hoogspanningsleidingen liggen langsheen de Doorniksesteenweg (thv het voetpad aan de gevels van de woningen in het plangebied). Men vraagt om de wettelijke bepalingen en de meegeleverde veiligheidsvoorschriften te respecteren.	Opmerking meenemen in het verder planproces.

4 OPMERKINGEN BEMOK

	Reactie	Antwoord
30	Men vraagt rekening te houden met de aanwezigheid van de school bij de herinrichting van het binnengebied.	Aktename
31	BEMOK wenst de schoolactiviteiten op de site te bestendigen en indien mogelijk uit te breiden ter hoogte van Walle 164 en 166 (uitbreiding site binnen het ei, verderop Walle)	Walle 164 en 166 maken geen onderdeel uit van het plangebied.
32	BEMOK vraagt om bij de inrichting van de aanpalende percelen van de school rekening te houden met de specifieke doelgroep van de school. De leerlingen hebben, meer dan andere leerlingen, nood aan een rustige leer- en leefomgeving, zonder onnodige prikkels. Men acht het aangewezen om geen loods voor ambachtelijke activiteiten noch doorgang te voorzien onmiddellijk palend aan onze school. De omgevingsprikkels die ongetwijfeld uitgaan van machines en/of voorbijrijdende wagens of gesprekken van wandelaars en fietsers kunnen voor onze leerlingen al snel tot concentratieproblemen leiden. Men vraagt om de geplande activiteiten op de aanpalende percelen voldoende te bufferen ten aanzien van de school.	Op vandaag is het binnengebied bestemd voor milieubelastende industrie. Met het RUP wordt deze activiteit verzacht naar zone voor kmo's. Er wordt aan de ontwikkelaar meegegeven dat zij de uitwerking van het driehoekig plein aanpalend aan de Bemok-site, in samenspraak met de school moeten uitwerken. De locatie van de fietsdoorsteek wordt op basis van de opmerkingen uit de raadpleging geëvalueerd.

33	<p>Bij de opmaak van de scopingnota en de eigenlijke milieubeoordeling moet bijzondere aandacht besteed worden aan de mobiliteit en de weerslag daarvan op de gezondheid en veiligheid van de omwonenden in het algemeen en de leerlingen in het bijzonder. De effecten van de bijkomende verkeersgeneratie op de verkeersveiligheid en op de luchtkwaliteit (fijn stof) ontbreken in de concrete effectenbeoordeling. Er wordt een impact verwacht op de speelplaats en op de route van en naar de andere BEMOK-vestiging (Walle 141).</p>	<p>Het onderzoek naar milieu – effecten gebeurt/zal gebeuren conform de geldende wetgeving.</p>
34	<p>De activering van de site zal bijkomend verkeer genereren. Visie op de verkeersafwikkeling ontbreekt in de startnota. Er wordt bijzondere aandacht gevraagd bij de impact van de verkeersafwikkeling op het openbaar domein rond de site. Hoe zullen de wagens rijden die zich van en naar de site verplaatsen? Welke straten zullen zij gebruiken? Hoeveel wagens zullen er bijkomend langs Walle rijden? Hoeveel wagens zullen de Condédreef inslaan en hoeveel zullen er de Doorniksewijk trachten te bereiken via Hof ter Walle en de Wallemolenstraat? Dergelijk onderzoek is nuttig om na te gaan in hoeverre de heractivering van de site zal bijdragen tot de verkeers(on)veiligheid in de straten langs de school. De leerlingen verplaatsen zich immers dagelijks te voet tussen de verschillende vestigingen van onze school.</p>	<p>Er zal een bijkomend mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling en het parkeren toe. Resultaten hiervan worden meegenomen in het verder planproces.</p>

5 OPMERKINGEN TAKELDIENST COEMAN

	Reactie	Antwoord
35	<p>Coeman kan zich niet vinden in de ontwerpvoorstellen die betrekking hebben op hun percelen. Men gebruikt alle ruimte voor de bedrijfsactiviteiten. Coeman wenst geen wijziging van de gewestplanbestemming en is van oordeel dat de bereikbaarheid van de site via Walle kan georganiseerd worden</p>	<p>Vanuit de principes van een goede ruimtelijke ordening wordt een visie voor het gehele plangebied uitgewerkt, dus ook incl. de terreinen van Coeman.</p> <p>De locatie van de fietsdoorsteek wordt op basis van de opmerkingen uit de raadpleging geëvalueerd.</p>

6 OPMERKINGEN BVBA PENDRAGON S

	Reactie	Antwoord
36	<p>Pendragon S, eigenaar van de grond Doorniksesteenweg 64 en 64+, gaat niet akkoord met scenario 2 zoals beschreven op pag TN-40 mbt inrichting Walle 109 en Doorniksesteenweg 100A-102, waarbij de woonfunctie van de site paars zou ingekleurd worden en als doorgang zou gebruikt worden. Het perceel ligt in een woonzone en Pendragon S wenst hiervoor een blijvende residentiële invulling en dit mee te nemen in het alternatievenonderzoek.</p>	<p>De verschillende scenario's worden op basis van de opmerkingen uit de raadpleging geëvalueerd.</p> <p>De site ligt volgens het geldende gewestplan niet overwegend in woongebied maar gedeeltelijk in woongebied, gedeeltelijk in zone voor milieubelastende industrieën.</p>

7 OPMERKINGEN NV FIORANO S

	Reactie	Antwoord
37	<p>Bouwheer is van oordeel dat en kritische massa van 20à25% nieuwe woonvormen cruciaal is voor de leefbaarheid van de site. Een aaneenschakeling van publieke ruimte in de stad zal enkel ruimtelijke, sociale en maatschappelijke meerwaarde bieden indien ze voortdurend wordt opgeladen met een voldoende gevarieerd programma dat op verschillende momenten actief is. Zo kan het plein aan de cafetaria en de groenzone tussen de kantoren in de week dienen als terras voor diegene die op de site werken, 's avonds kunnen de kinderen uit de buurt er komen spelen en in het weekend kan de buurt het gebruiken als marktplein.</p>	<p>Dit zal verder ihkv het voorontwerp-RUP onderzocht worden en afgestemd worden op het gekozen ambitieniveau, verder mobiliteitsonderzoek en de evoluties op de Kortrijkse woningmarkt.</p> <p>Er moet een evenwicht gezocht worden in de wijze waarop meer levendigheid op verschillende momenten van de dag mogelijk wordt zonder dat dit negatief afstraalt op het Kortrijkse woonaanbod. Op de schaal van het volledige plangebied wordt nu reeds een grote verwevenheid tussen de verschillende functies voorgesteld en wordt een hoog ruimtelijk rendement gehaald door onbebouwde ruimte te bebouwen en functies te stapelen.</p> <p>Daarbij moet evenwel de draagkracht van de omgeving in het oog worden gehouden (vb. hoogte volumes <> privacy omwonenden – zie opm. 3 en de mobiliteit).</p>

38	<p>De visie van eigenaar site Walle 109 - 113: Walle 109 – 113 wordt een creatieve hub waar stad, natuur en industrieel patrimonium in elkaar overvloeien. Het ruwe karakter van de oude industrie biedt flexibiliteit voor nieuwe bedrijvigheid en nieuwe woonvormen. Door de aansluiting op het bestaande groene netwerk wordt een aangename en inspirerende woon- en werkomgeving gecreëerd. Walle 109 – 113 wordt een nieuw gezicht binnen het Kortrijkse netwerk van de maak-economie en biedt zo een meerwaarde voor de totaalbeleving van de stad, deze wordt versterkt door het (gecontroleerd) doorwaadbaar maken van de site voor voetgangers en fietsers.</p>	Aktename
39	<p>Vraag voor verminderen van de barrièrewerking van de Doorniksesteenweg zodat het park beter toegankelijk wordt. Het onderzoek hierover dient te kaderen in het verder mobiliteitsonderzoek.</p>	<p>De oversteekbaarheid van de Doorniksesteenweg vormt een aandachtspunt. Op termijn wordt, al dan niet in het kader van de realisatie van de HOV-verbinding, een heraanleg van de Doorniksesteenweg vooropgesteld. Dit biedt mogelijkheden om de oversteekbaarheid van en naar het park te verbeteren.</p>
40	<p>Vraag om de in/en uitrit van het bedrijventerrein veiliger te maken door zowel de parkeervakken op voldoende afstand te plaatsen zodat het personen- en vrachtverkeer beter zicht heeft op het doorgaand verkeer als door voldoende rekening te houden met de draaicirkels van de vrachtwagens.</p>	<p>De concrete inrichting van Walle maakt geen onderdeel uit van het RUP. Dit zal bij een herinrichting van de straat verder onderzocht worden.</p>
41	<p>Men wenst overeenkomstig de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen naar dichtheid als multifunctionaliteit toe een hogere concentratie van wonen en werken te bekomen.</p>	<p>Zie opmerking 37</p>
42	<p>Het Gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan omvat enkele zeer relevante punten voor site Walle 109-113. De volgende punten worden aangehaald: Stadswijken: “ze geven nieuwe impulsen aan de levendigheid en aantrekkelijkheid van de woonbuurt.” Werken in Kortrijk: zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik: “Dit wordt waargemaakt door te streven naar verwevenheid van economische activiteiten in het stadsweefsel, effectieve</p>	Aktename

	<p>invulling, verdichting en optimaler gebruik van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen.”</p> <p>Evaluatie voor zones voor milieubelastende industrie: “Ze kunnen worden omgezet in een voor de directe omgeving meer kwalitatieve bestemming, zoals ruimte voor bedrijven , wonen, recreatie of een gebied met gemengde bestemming. “</p>	
43	<p>Uit de resultaten van de stadsdebatten Kortrijk 2025 worden de volgende voor de eigenaar zeer relevante punten aangehaald:</p> <p>“In dit type gebied is de hoofddoelstelling om er meer stedelijke kwaliteit en densiteit te realiseren.”</p> <p>“... ruimte voor ondernemers te behouden en te vernieuwen in het hart van de stad en op maat van een buurt, om de kwaliteit van de publieke ruimte te verhogen en om medegebruik van (ondernemers)ruimte te vergroten. Rond (nieuwe)kruispunten van verschillende vervoersmodi worden voorzieningen geclusterd.”</p>	Aktename
44	<p>In het masterplan wordt vermeld dat de uitdaging erin bestaat om ondernemen in de kernen te behouden, te stimuleren en te creëren. De eigenaar is van oordeel dat er moet gericht worden op de markt van Kortrijkse ondernemers, de creatieve maakindustrie enerzijds en anderzijds de innovatiegerichte bedrijven waarbij locatie en medewerkersbeleving centraal staat.</p> <p>Tevens wordt vermeld dat men een deel van het bouwblok toegankelijk wil maken voor de inwoners. Voor de eigenaar is dit slechts relevant indien er een verwevenheid is van de functies, bij een zuivere inzet op bedrijvigheid, is de levendigheid enkel toepasselijk tijdens de werkuren, waarbij het zelfs aangewezen is om 's avonds en in het weekend de site af te sluiten voor de veiligheid.</p>	Zie opmerking 37
45	<p>Bij de herontwikkeling van de ‘paarse sproet’ wordt uitgegaan van “kleine en middelgrote bedrijven en ateliers”.</p> <p>Wat wordt hieronder verstaan, en wat is het verschil tussen beiden? Wordt hier gemikt op bedrijven die aan productie en/of stockage doen? Zijn er beperkingen mbt geluid/reuk/etc gezien de woonomgeving waarin het bouwblok zich bevindt?</p>	De nota wordt nagelezen en aangepast. In de voorschriften zal duidelijk opgenomen worden wat er wel en niet kan.

	<p>Hoe staat dit in relatie tot pag ER27 van de Effectenbeoordeling waar vermeldt staat: “dit betekent kleinhandel en dus geen industriële of productiegerichte activiteiten”?</p>
<p>46 Het plan Overzicht van de herinvulling BIC-fabriek op TN39 kan volgens de eigenaar niet werken, gezien de mobiliteitsstromen met elkaar interfereren. Cfr Interne circulatie (pag TN36) “De realisatie van een zachte (boven)lokale doorsteek functioneert enkel mits ze niet interfereert met de logistieke bewegingen die de bedrijfsactiviteiten genereren. De scheiding van de stromen is dan ook een primair uitgangspunt in het masterplan.” De eigenaar is voorstander van de zachte verbinding (o.a. achterste patio aan schoorsteen), op voorwaarde dat deze enkel interfereert met de bezoekers, laden/lossen personenwagens verkeer (principe fietsstraat). Gezien een loods van 2.400m² voorzien wordt achteraan, zal frequent vrachtverkeer hier niet uitgesloten zijn. De eigenaar refereert naar zijn laatste voorstel dd juni 2018, waarbij er volgens hem een perfecte scheiding is tussen de zachte en harde mobiliteit. De eigenaar is overtuigd van de doorwaadbaarheid op voorwaarde dat dit gecombineerd wordt met multifunctionaliteit en densiteit: “We zijn ervan overtuigd dat een kritische massa aan kantoren en wonen, essentieel is om de levendigheid van de site te realiseren. Het voorgesteld volume houdt te weinig rekening met het potentieel van de site. Verdichten in de kern van de site benadeeld de omringende functies niet maar versterkt juist de multifunctionaliteit, de levendigheid en de sociale controle. Waarbij de nieuwe vormen van bedrijvigheid (kantoren) en wonen functioneren als trekker naar de buurt toe. Indien deze massa marginaal is, blijft het kantelpunt voor de creatie van een (ver)nieuwde stadswijk uit. Daarbij zijn we ons bewust van de huidige problematiek van het overaanbod aan wonen en kantoren. Daarom is het belangrijk dat de identiteit en de eigenheid van de site perfect aansluit bij de (lokale) gaten in de Kortrijkse markt. Daarnaast zijn we ook voorstander van een gefaseerde aanpak, die de nodige flexibiliteit biedt met betrekking tot het bouwprogramma en de mobiliteit. Waarbij we het programma van het RUP zien als een langetermijnambitie die al naar gelang de verschillende noden/belangen aangepast kan worden in de tijd.”</p>	<p>Belangrijk dat zacht verkeer zo weinig mogelijk in contact komt met logistiek bedrijfsverkeer en dat deze stromen gescheiden worden waar het kan.</p> <p>De locatie van de fietsdoorsteek wordt op basis van de opmerkingen uit de raadpleging geëvalueerd.</p> <p>Er zal een bijkomend mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling toe. Resultaten hiervan worden meegenomen in het verder planproces.</p> <p>Zie opmerking 37</p>

47	<p>Op pag. TN40 – inrichting Walle 109 en Doorniksesteenweg 100A -102 – staat vermeldt: “Langs deze nieuwbouw scheidt een bufferbekken de fiets- en voetgangeras van het logistieke verkeer.” Wie staat in voor de aanleg van deze as? Is er overwogen geweest om alle vrachtverkeer via Walle 109 te laten verlopen? Zodat er geen vrachtverkeer meer moet in/uitrijden op de Doorniksesteenweg. Zo kunnen de verkeerstromen beter gescheiden worden bij het medium scenario.</p>	<p>Over de realisatie van deze as moeten ihkv het verdere procesverloop of uitvoeringsfase de nodige afspraken gemaakt worden.</p> <p>Er zal een bijkomend mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling toe. Resultaten hiervan worden meegenomen in het verder planproces.</p>
48	<p>Opmerkingen mbt de 3 scenario's: afstand van Walle 111 - 115 (publieke functies, kantoren en wonen) zijn korter naar de HOV-lijn toe (+/- 200m ipv 400m (Kanon) of 550m (Nieuwpoortstraat)).</p>	<p>Aktename</p>
49	<p>Opmerkingen mbt Scenario Small: mini doorsteek (pag TN42) “de doorsteek maakt de realisatie van nieuwe (fiets)bergruimtes voor de kleine arbeiderswoningen mogelijk.” Hoe ziet men dit? Wordt dit door de Stad gerealiseerd?</p>	<p>Over de realisatie van de bergingen moet nog de keuze gemaakt worden door wie dit zal worden gebouwd.</p> <p>Naar beeldkwaliteit toe is het aangewezen om voorschriften hiervoor op te nemen in het RUP.</p>
50	<p>Opmerkingen mbt Scenario medium: plein (pag. TN43 & 44):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij de aanleg van het plein, moet overwogen worden om de kant van het bedrijfsgebouw dat uitgaat aan het plein (kant Doorniksesteenweg) een levendige façade (showroom, kantoren, wonen...) te geven die bijdraagt aan de levendigheid van het plein. • Hoe ziet men de lokale parkeerstrook voor de inwoners van de kleine arbeiderswoningen? Wordt dit door de Stad gerealiseerd? Wordt compensatie voorzien voor deze publieke functie? • Doorsnede A A': Van links naar rechts, waarom nog een verlaagde weg voor personenwagens naast de fietsas? 	<p>Dit zal verder ihkv het voorontwerp-RUP onderzocht worden en afgestemd worden op het gekozen ambitieniveau, en verder mobiliteitsonderzoek. Levendigheid van de gevel van het bedrijfsgebouw kan vertaald worden in de voorschriften van het RUP (vb. aandeel glas in de gevel, toegang langs deze kant voorzien, ...)</p> <p>De locatie van de fietsdoorsteek wordt op basis van de opmerkingen uit de raadpleging geëvalueerd.</p> <p>Over de realisatie van deze parking moeten ihkv het verdere procesverloop of uitvoeringsfase de nodige afspraken gemaakt worden.</p> <p>De doorsnede wordt verder onderzocht. Concrete inrichting van het gebied gebeurt via een specifiek inrichtingsplan.</p>

- 51 Opmerkingen mbt Scenario large: stedelijk project (pag. TN45):
- De eigenaar is van oordeel dat dit ontwerp de leefbaarheid van de wijk sterk verbeterd en dat de link met het park wordt gemaakt! Dit zorgt ervoor dat vanaf de afrit E17 tot aan de Grote markt er een aaneenschakeling is van levendige stadsdelen.
 - Vraag tot **integratie van een mobiliteitshub** in de plannen

Aktename

Dit zal verder ihkv het voorontwerp-RUP onderzocht worden en afgestemd worden op het gekozen ambitieniveau, en verder mobiliteitsonderzoek.

Er zal een bijkomend mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling toe. Resultaten hiervan worden meegenomen in het verder planproces.

8 OPMERKINGEN RUIMERE OMGEVING

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

COMPLEX PROJECT K-R8

Antwoord

- 52 Een aantal bewoners zijn voorstander om de R8 te laten sluiten volgens het tracé van de reservatiestrook. Zij zijn immers van oordeel dat het niet sluiten van de ring op deze plek nadelige effecten heeft op de omliggende woonstraten die hierdoor bijkomend belast worden.

Dit ligt buiten het plangebied van dit RUP.

GELUIDSOVERLAST

Antwoord

- 53 Er wordt veel geluidsoverlast ervaren van het verkeer op de E17 en de R8. Men vraagt maatregelen om de impact hiervan te verminderen zoals een snelheidsbeperking.

Dit kan niet opgenomen worden in de voorschriften in het kader van dit RUP.

9 RELEVANTE ADVIEZEN ADVIESINSTANTIES

<i>PROVINCIE WEST-VLAANDEREN</i>		
		Antwoord
A1	<p>De ruime omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door parkeerproblemen. In de startnota worden de parkeernoden behandeld maar wordt tevens gewag gemaakt dat de voorziene parkeerplaatsen ontoereikend zullen zijn om de parkeerbehoefte op te vangen en dit nog verder onderzocht moet worden. De deputatie wil daarom het belang benadrukken van een adequate parkeerstudie in samenhang met de parkeerproblematiek in de omgeving.</p> <p>Er moet bij de ontwikkeling van een nieuw programma voldoende aandacht gaan naar de verkeersgeneratie. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met de reeds aanwezige parkeerdruk in de ruime omgeving van het plangebied.</p>	<p>Voor de nieuwe ontwikkelingen wordt in de nota aangetoond dat er voldoende parkeerplaatsen worden voorzien.</p> <p>Er zal een bijkomend mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling en het parkeren toe. Resultaten hiervan worden meegenomen in het verder planproces.</p> <p><> Advies AWW: parkeervoorzieningen niet opdrijven zodat een modal shift kan afgedwongen worden.</p>
<i>AGENTSCHAP OMGEVING</i>		
		Antwoord
A2	<p>Op pag. 5 van dé startnota worden de doelstellingen van het planinitiatief toegelicht. De vierde doelstelling stelt dat men de ruimtelijke integratie van bovenstaande ontwikkelingen in het omliggend bouwblok op lokaal en bovenlokaal niveau wil behandelen. Dit komt echter verder in de startnota niet meer aan bod. Wat is de relatie van de voorgestelde ontwikkeling van het binnengebied met de omliggende woningen? Hoe verhouden beide zich ten opzichte van elkaar? Dit moet worden verduidelijkt.</p>	<p>De doorsteek door het gebied biedt de mogelijkheid aan bepaalde woningen om een achterontsluiting en eventuele berging te voorzien. Dit betekent een meerwaarde voor die woningen.</p> <p>De verbeterde doorwaadbaarheid van het bouwblok zal er voor zorgen dat de kwaliteit van de woonomgeving wordt verbeterd.</p> <p>Er worden oplossingen geboden om de parkeerdruk in de omgeving te verminderen door het onderzoek naar het voorzien van een buurtparking.</p>

Voor het verbeteren van de woonkwaliteit op zich wordt verwezen naar initiatieven die worden genomen op schaal van de volledige stad (subsidiekader, renovatiecoach,...).

		Antwoord
A3	<p>Er moet rekening mee worden houden dat een bestemmingswijziging een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging, zo onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none">• een bestemmingswijziging kan een impact hebben op een eerdere beoordeling door de OVAM van de aard en de ernst van de bodemverontreiniging op gronden uit het projectgebied en bijgevolg eventueel op de saneringsnoodzaak en de saneringsurgentie.• een bestemmingswijziging kan aanleiding geven tot wijziging van het saneringsdoel voor een te saneren grond: zie artikel 10, §2 en 21, §1 Bodemdecreet.• een bestemmingswijziging na een beslissing van de OVAM tot ambtshalve sanering van een verontreinigde grond heeft tot gevolg dat de eventuele meerkost in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond op het moment van de bestemmingswijziging: zie artikel 157, tweede lid Bodemdecreet.• een bestemmingswijziging kan de verplichting met zich brengen om een nieuw oriënterend bodemonderzoek uit te voeren bij de overdracht van een risicogrand gelegen in het projectgebied, meer bepaald als ingevolge de bestemmingswijziging de grond valt onder een bestemmingstype waarvoor strengere bodemsaneringsnormen gelden: zie artikel 64 en bijlage IV van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007.	<p>In het verder verloop van de RUP-procedure en op basis van het gekozen ambitieniveau zal er onderzocht worden of de bestemmingswijzigingen een invloed zullen uitoefenen op o.a de eventuele verplichting tot een nieuw oriënterend bodemonderzoek, de sanering, het wijziging van het saneringsdoel, ... conform de bepalingen van het bodemdecreet en Vlarebo.</p> <p>Om dit te toetsen zullen de rapporten van de verschillende onderzoeken en saneringen geraadpleegd worden.</p> <p>Indien blijkt dat de bestemmingswijzigingen een relevante invloed uitoefenen m.b.t. de bepalingen opgenomen in het bodemdecreet en Vlarebo, dan dienen de gevolgen van de bestemmingswijziging eerst in kaart gebracht te worden.</p>
A4	<p>In hoofdstuk 2.3.5. 'Effect op de bodem' wordt gemeld dat er reeds 1 bodemsanering uitgevoerd werd in het oosten van het plangebied, zijnde in dossier 10389 (nv Stock & Courtens). Deze bodemsaneringswerken zijn heden echter nog volop bezig. op 31 mei</p>	<p>In de scopingsnota, het gedeelte van de effectenbeoordeling - 'Effect op de bodem', zal deze aangepast worden om duidelijk te stellen dat de bodemsaneringswerken ten</p>

2018 ontving de OVAM een kwaliteitsplan waarin gemeld werd dat de startvergadering ging plaatsvinden op 11 juni 2018 om 8u30. **Bij de verdere ontwikkeling van het gebied dient met deze (nog uit te voeren) bodemsaneringswerken rekening gehouden te worden.**

aanzien van het dossier 10389 (nv Stock & Courtens) nog lopende zijn en dus nog niet afgelopen zijn.

Eveneens zal de invloed van een eventuele bestemmingswijziging ter hoogte van deze (lopende) sanering onderzocht worden.

		Antwoord
A5	pg. TN 13: hier kan beter verduidelijkt worden welke infrastructuuringsrepen er verwacht worden om de HOV te realiseren. En ook waar de eventuele haltes zullen liggen.	De HOV – lijn maakt geen onderdeel uit van dit RUP. Er wordt verwezen naar de lopende MKBA-studie. Er zal wel wisselwerking zijn met het RUP planproces. De infrastructuuringsrepen voor HOV zijn nog niet bekend. Haltes zijn nog niet bepaald.
A6	pg. TN 14: de N50 Doorniksesteenweg is een lokale gewestweg, type lokale I. Hier dient ook wel verduidelijkt dat de N50 op termijn niet meer rechtstreeks bereikbaar zal zijn vanaf de E17.	Categorisering N50 aanpassen in de bundel (geen secundaire weg).
A7	pg. TN 15: een doorsteek tussen de N50 en Walle zou een enorme maasverkleining betekenen voor de fietser. Dit zou ook een verbinding kunnen vormen tussen de reeds bestaande fietsroutes die ontsluiten naar de N50 en Walle. Belangrijk bij deze realisatie is de oversteekbaarheid van deze wegen.	De oversteekbaarheid van de Doorniksesteenweg vormt een aandachtspunt. Op termijn wordt, al dan niet in het kader van de realisatie van de HOV-verbinding, een heraanleg van de Doorniksesteenweg vooropgesteld. Dit biedt mogelijkheden om de oversteekbaarheid van en naar het park te verbeteren.
A8	pg. TN 45: de verdichting van het binnengebied opgenomen in dit RUP is een lange termijnvisie die moet bijdragen tot een beter ruimtegebruik binnen het stedelijk weefsel. Maar er dient ook nagedacht over de kwaliteit en in dit geval over de veiligheid van de zwakke weggebruikers die hier wel een dominante rol krijgen. Vanuit het perspectief verkeersveiligheid is het opportuun om de verschillende verkeersstromen te scheiden van elkaar. Dus de voorkeur gaat uit naar het scenario Large.	De locatie van de fietsdoorsteek wordt op basis van de opmerkingen uit de raadpleging geëvalueerd.

A9	pg. ER 32: de N50 is niet opgenomen als secundaire weg in het PRS West-Vlaanderen en is dus geen secundaire weg maar een lokale verbindingsweg .	Categorisering N50 aanpassen in de bundel (geen secundaire weg).
A10	pg. ER 35: in voorliggende nota wordt er hard ingezet op nieuwe fietsrelaties en op de verdere ontwikkeling van de HOV-as langs de N50, maar dit resulteert in deze nota niet tot de keuze om dan ook het aantal parkeerplaatsen niet te reduceren ten opzichte van de berekende parkeerbehoefte. Een ombuiging van gemotoriseerd verkeer naar de fiets/openbaar vervoer dient deels afgedwongen te worden . Als het nog steeds gemakkelijk is om met de wagen te komen, dan wordt de keuze snel gemaakt om dan ook met de wagen te komen. Hier dient in het verder traject verder over nagedacht worden.	Er zal een bijkomend mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling en het parkeren toe. Resultaten hiervan worden meegenomen in het verder planproces. <> Advies Provincie West – Vlaanderen: Bij ontwikkeling rekening houden met de parkeerdruk in de omgeving.
	GECORO	
		Antwoord
A11	Het RUP moet een kwalitatief kader garanderen maar wordt beter niet te gedetailleerd opgemaakt. Het moet een aantal randvoorwaarden of kaders inhouden die de site vorm moeten geven. Daarbij wordt ook best rekening gehouden met krimp- en groeiscenario's.	Evenwicht zoeken tussen voldoende info om effecten te onderzoeken en kwaliteitsvolle invulling te garanderen ten opzichte van flexibiliteit van de voorschriften om toekomstige evoluties te kunnen opnemen. Een RUP is een bestemmingsplan met verordenend kader. Er worden minimale en maximale grenzen bepaald waarbinnen verschillende opties mogelijk zijn. De inrichting die in de startnota is opgenomen is één van de mogelijkheden.
A12	De voorgestelde scenario's zijn vrijblijvend. Het ambitieniveau en de strategie om deze te realiseren vergt verduidelijking en moet geconcretiseerd worden. Dit ambitieniveau heeft een belangrijke impact op de invulling van de site. Indien men de site als stedelijke woon- en werkomgeving wenst te ontwikkelen zijn meer inspanningen en garanties nodig voor een volwaardige publieke ruimte met voldoende groenvoorzieningen. Een kwalitatieve uitwerking hiervan is noodzakelijk.	In een startnota van een RUP worden verschillende scenario's en mogelijkheden open gehouden. Daarna wordt op basis van reacties, adviezen, ... een keuze tussen de scenario's gemaakt om meer concreet te vertalen naar een voorontwerp - RUP. De keuze van het scenario zal het ambitieniveau bepalen.
A13	Voor de ontwikkeling centraal in het bouwblok wordt wat meer open ruimte gevraagd en een kwalitatieve afwerking van de (zij) gevels . De toegangspoorten	Er zal een bijkomend mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling en het parkeren toe.

	moeten zorgvuldig ingeplant worden en de autobereikbaarheid van de bewoners (laden- en lossen, parkeren, bezoekers) moet duidelijk zijn.	Resultaten hiervan worden meegenomen in het verder planproces. Na de keuze voor een bepaald scenario zal er een meer gedetailleerde uitwerking gebeuren.
A14	Het bosje van de diepe tuinen aan de Wallemolenstraat dient ook in het RUP verankerd te worden.	Deze zone is opgenomen in het plangebied. Er kan geopteerd worden om die zone bijvoorbeeld als niet bebouwbare tuinzone te bestemmen.
A15	Voor de site Coeman dienen de ontwikkelingsmogelijkheden verder uitgewerkt te worden , waarbij ook moet uitgegaan worden van een volledige sloop van de bebouwing op de site (al dan niet met enkel het behoud van de magazijntoren) en van een uitdoofscenario voor de huidige bedrijfsactiviteiten .	In de toelichtingsnota kan een variant worden toegevoegd met volledige sloop van de bebouwing.

