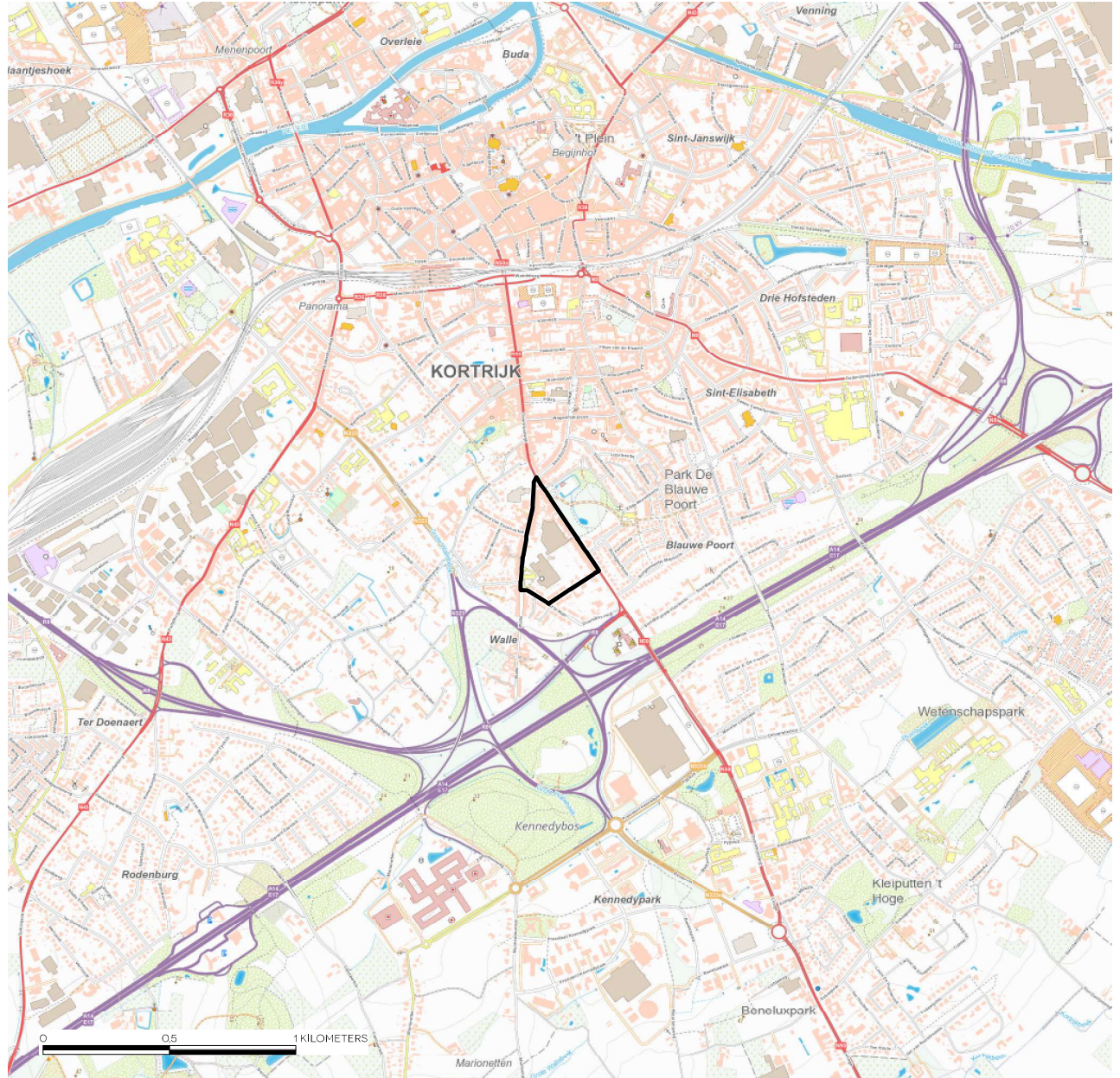


EFECTENBEOORDELING



TOPOGRAFISCHE KAART

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



6. EFFECTENBEOORDELING GEMEENTELIJK RUP WALLE

6.1. ONTHEFFING OP DE PLAN-MER-PLICHT

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

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

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

6.2. METHODIEK VAN EFFECTENBEOORDELING

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

- Plan-MER-screening
- Watertoets
- Ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR)-toets
- Trage wegentoets

- Natuurtoets
- Herbevestigd agrarische gebied

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.

In de fase van de scopingnota werd geoordeeld dat er geen aanzienlijke milieueffecten zijn, die verder dienen meegenomen te worden.

De conclusie in verband met de ontheffing van plan-MER werd tenslotte voorgelegd aan de dienst milieueffectenrapportering die moet bepalen o.b.v. de scopingnota of verder een plan-milieueffectenrapport vereist is. Dienst MER besliste op 20/11/2021 ontheffing te verlenen op de plan-MER-plicht.

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

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

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

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

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

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

6.3.5. Fase van opmaak van het plan of programma

		Datum goedkeuring
startnota		
scopingnota		
voorontwerp		
ontwerp		

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

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

6.3.7. Bijdrage van het plan tot oplossingen van bestaande milieuproblemen

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

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

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

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

Naast de geldende wetgeving en reglementering (zoals bodemdecreet, 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 “ingrepeffectschem” 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. Ingrepeffectschem

Voor de screening van de milieueffecten worden in een “ingrepeffectschem” 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 loods en de takeldienst Coeman. Diverse loods en bedrijfsgebouwen worden niet meer aangewend voor activiteiten.

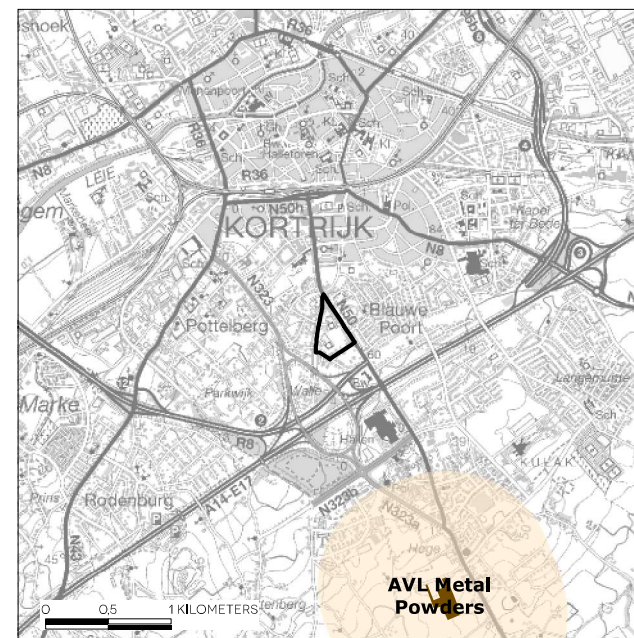
Momenteel zijn volgende bedrijven actief: Drukta NV (een drukkerij) en Formail BVBA (een marketingbureau). Verder zijn er nog een aantal meldingsplichtige activiteiten aanwezig, zoals een elektriciteitscabine (transformatoren), stookolie- en mazouttanks... Er zijn weinig kleinhandelzaken, horeca, kantoren 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
KOr 18-1 RUP WALLE

ons kenmerk
RVR-AV-0228

bijlagen
Gegevens RVR-toets

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

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



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

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

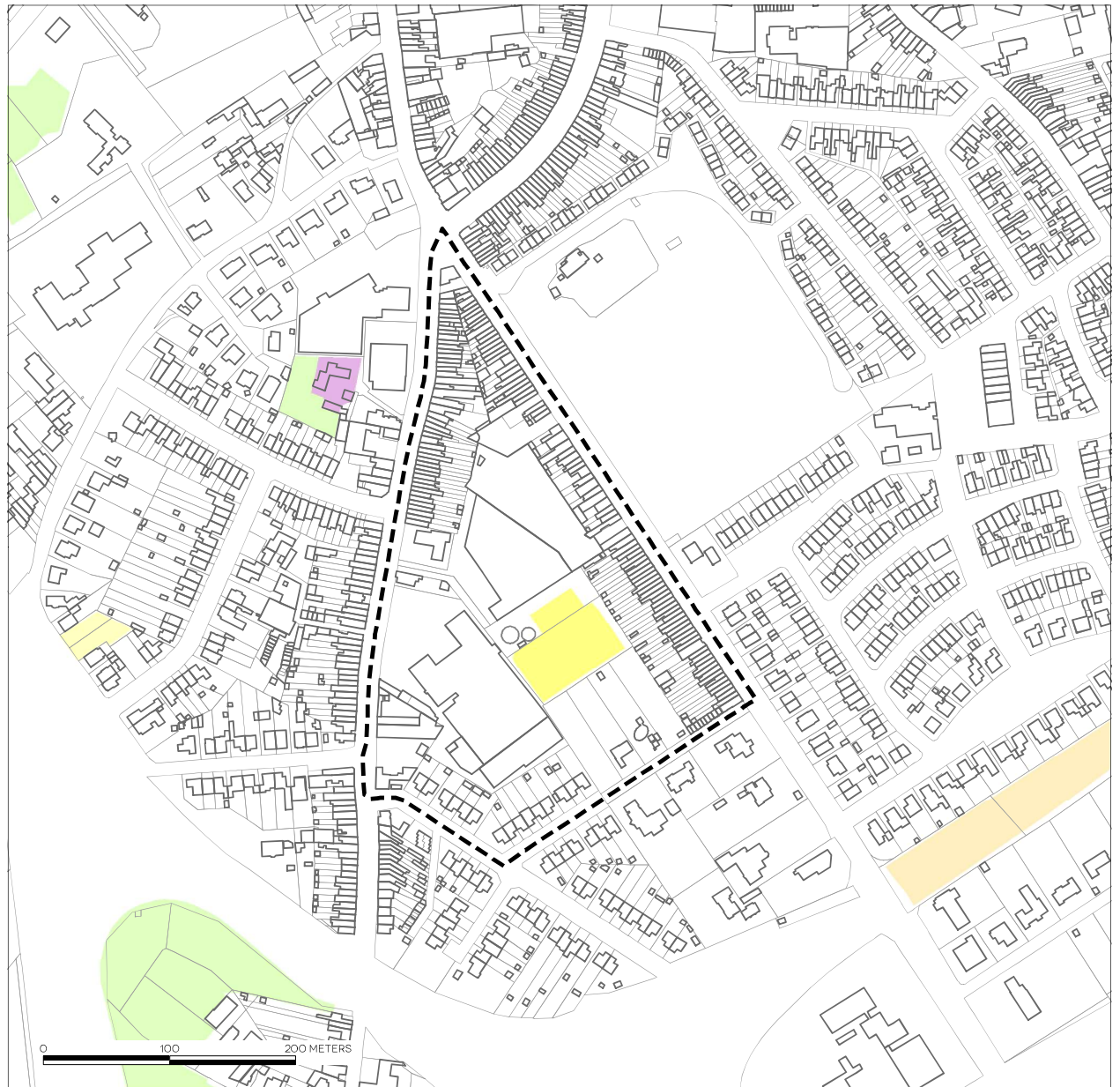
Vraag	Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?
Antwoord	Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland.
Vraag	Voorziet het RUP enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid of ook de mogelijkheid tot nieuwe bedrijvigheid?
Antwoord	Het plan omvat ook nieuwe bedrijvigheid.
Vraag	Kunnen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

LANDBOUWGEBRUIKSPERCELEN

BRON: DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSELIJ 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 karteringseenheid "park" (kp). Dit park fungeert als een lokale 'groene long'.

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

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

Ten noordwesten (ca. 1,7 km) is er een gebied aangeduid als 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.

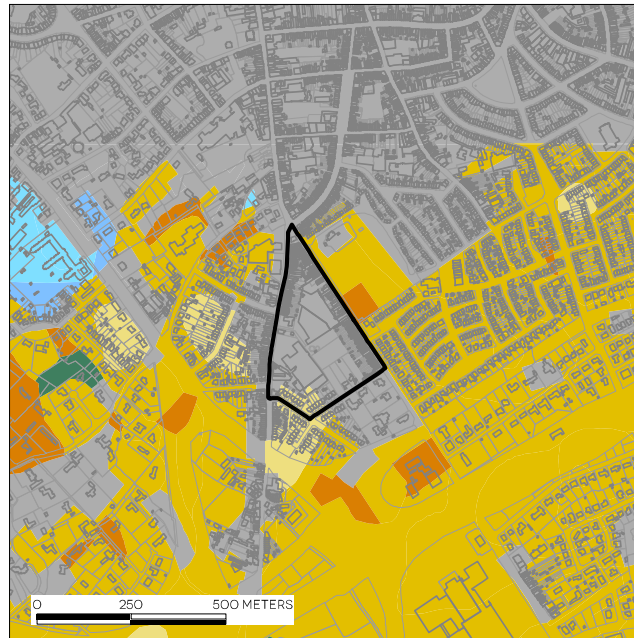
Er wordt ook verwezen naar het lopende project van de klimaatwijken dat een positief effect zal hebben voor het plangebied.

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
	eindevaaluatieonderzoek

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 Vlarem 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

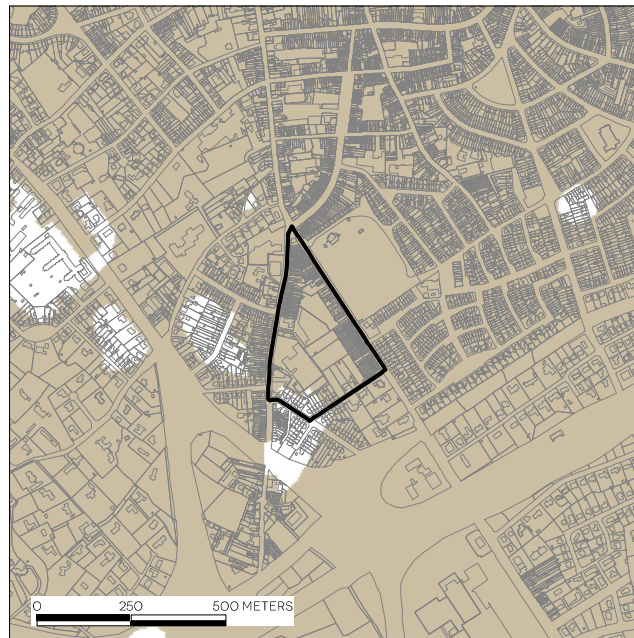
- /

Kans op aanzienlijk milieueffect



Nee

MOEILIK INFILTRERBARE BODEMS

BRON: GISWEST (VIA WMS), APRIL 2018

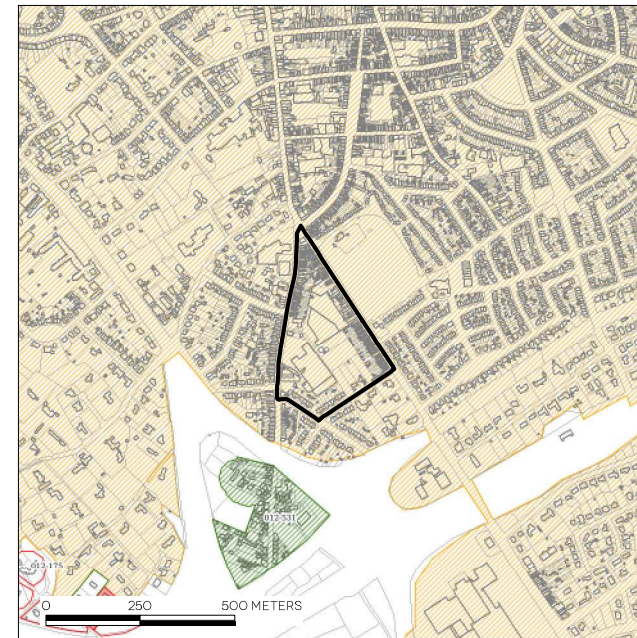


LEGENDE






-  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 berioleeren en/of aan te sluiten op zuiveringsstation)
-  individueel te optimaliseren buitengebied
(IBA aanwezig)
-  individueel te optimaliseren buitengebied
(IBA gepland)

7.3.6. Effect op het water

Referentiesituatie

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

- Niet overstromingsgevoelig

Op basis van zoneringsplan:

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

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

Op basis van gebiedsuitvoeringsplan (GUP):

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

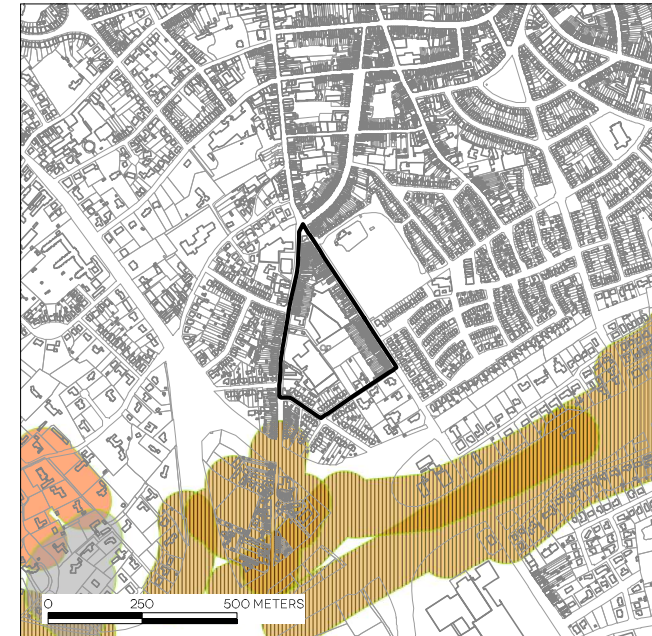
Er zijn geen problemen gekend omtrent wateroverlast in het plangebied. Het plangebied omvat wat schommelingen inzake reliëf, deze beperken zich echter tot het bereik van ca. 2 meter overheen het volledige plangebied.

Er zijn geen waterlopen binnen het plangebied.

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

GEBIEDSDEKKEND UITVOERINGSPLAN

BRON: VMM (VIA WMS), JULI 2021



LEGENDE

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

WATERLOPEN

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




LEGENDE

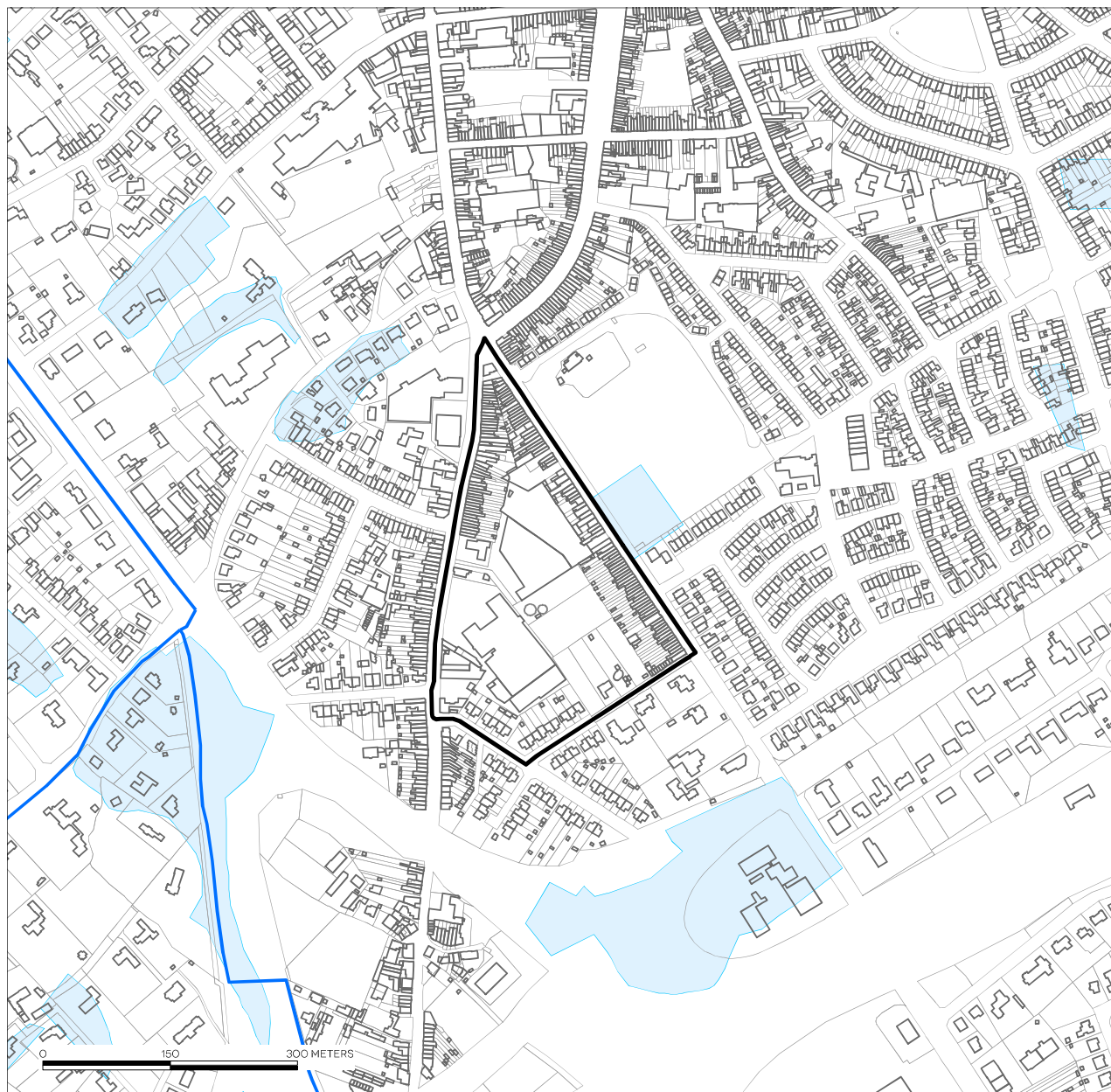
-  bevaarbare waterlopen
-  beek categorie 1
-  beek categorie 2
-  beek categorie 3
-  niet-gecatalogeerde beek

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

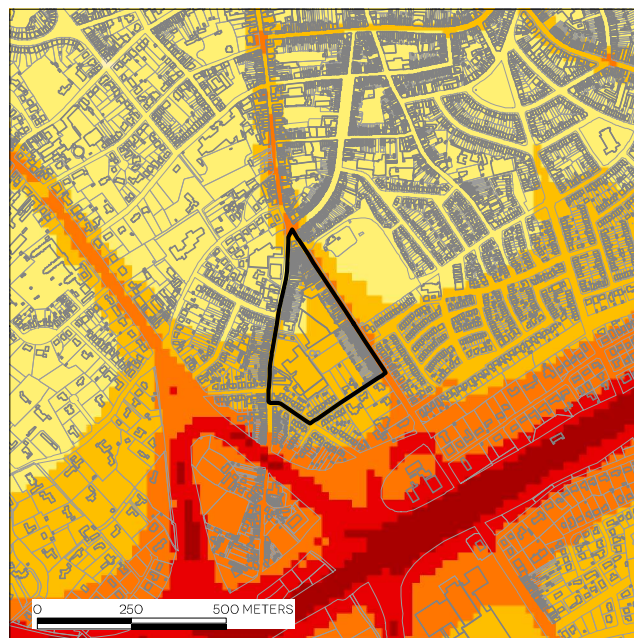
- /

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

GELUIDSBELASTINGSKAART WEGVERKEER - DAG

BRON: VMM-MIRA, 2018

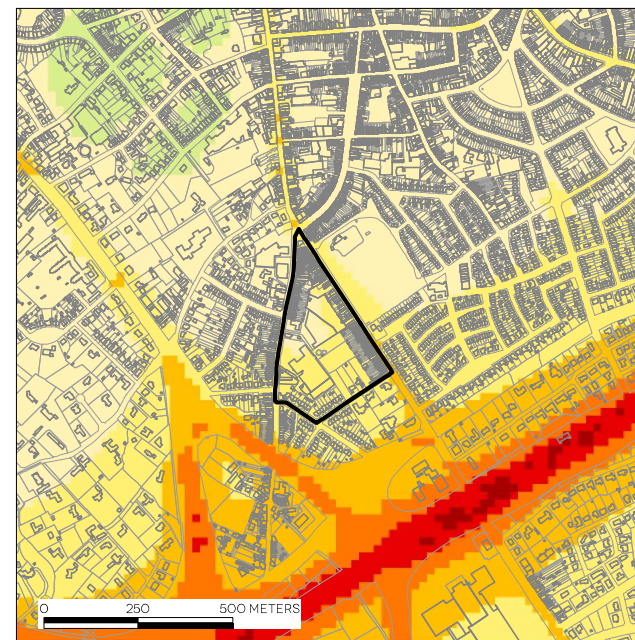


LEGENDE



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 (GEOPLANT), MAART 2019

LEGENDE

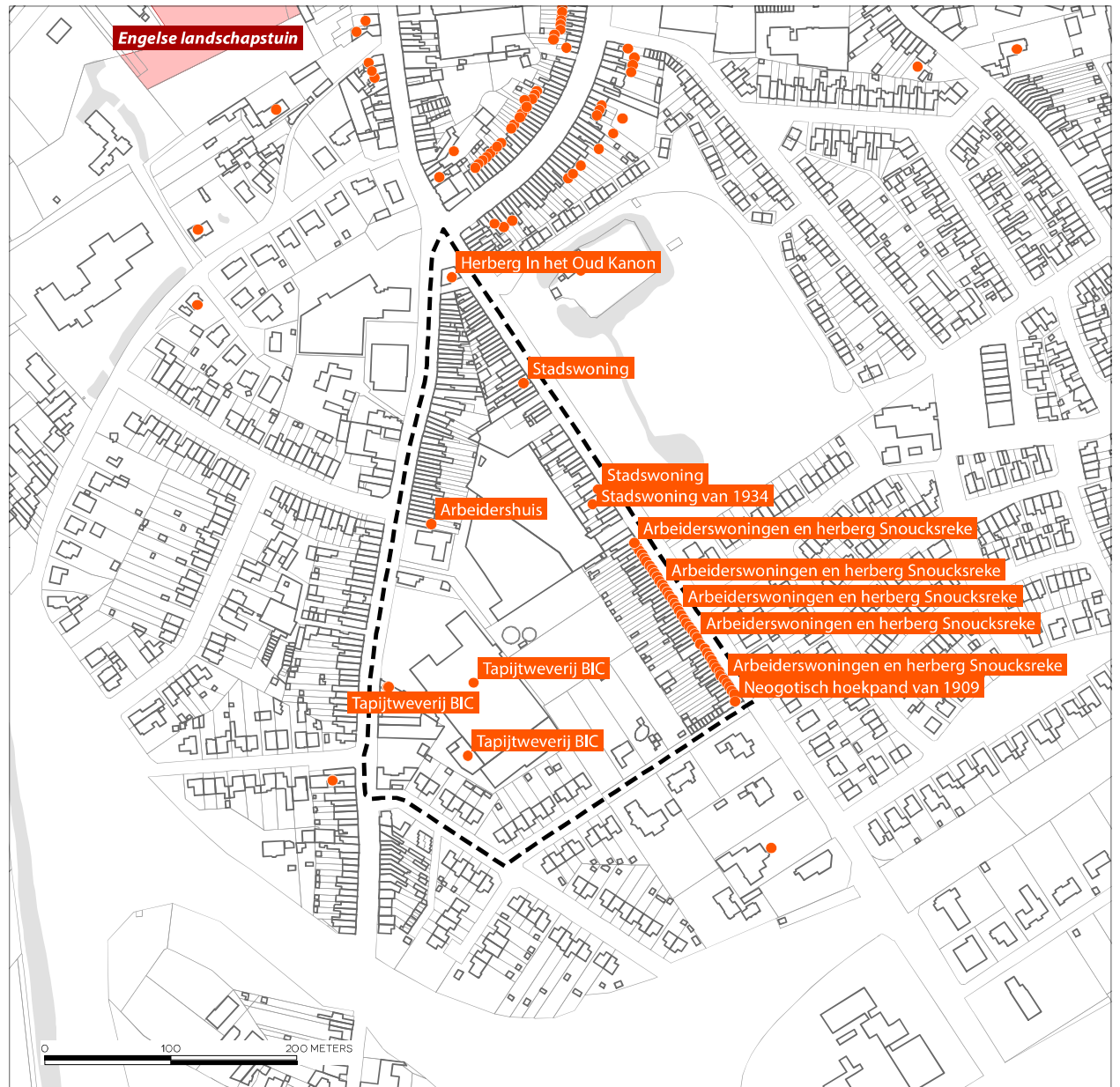
- vastgestelde relicten
- vastgestelde gehelen

BESCHERMD ONROEREND ERFGOED

BRON: AGENTSCAP ONROEREND ERFGOED (GEOPLANT), 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
- Wolfenpad
- 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.

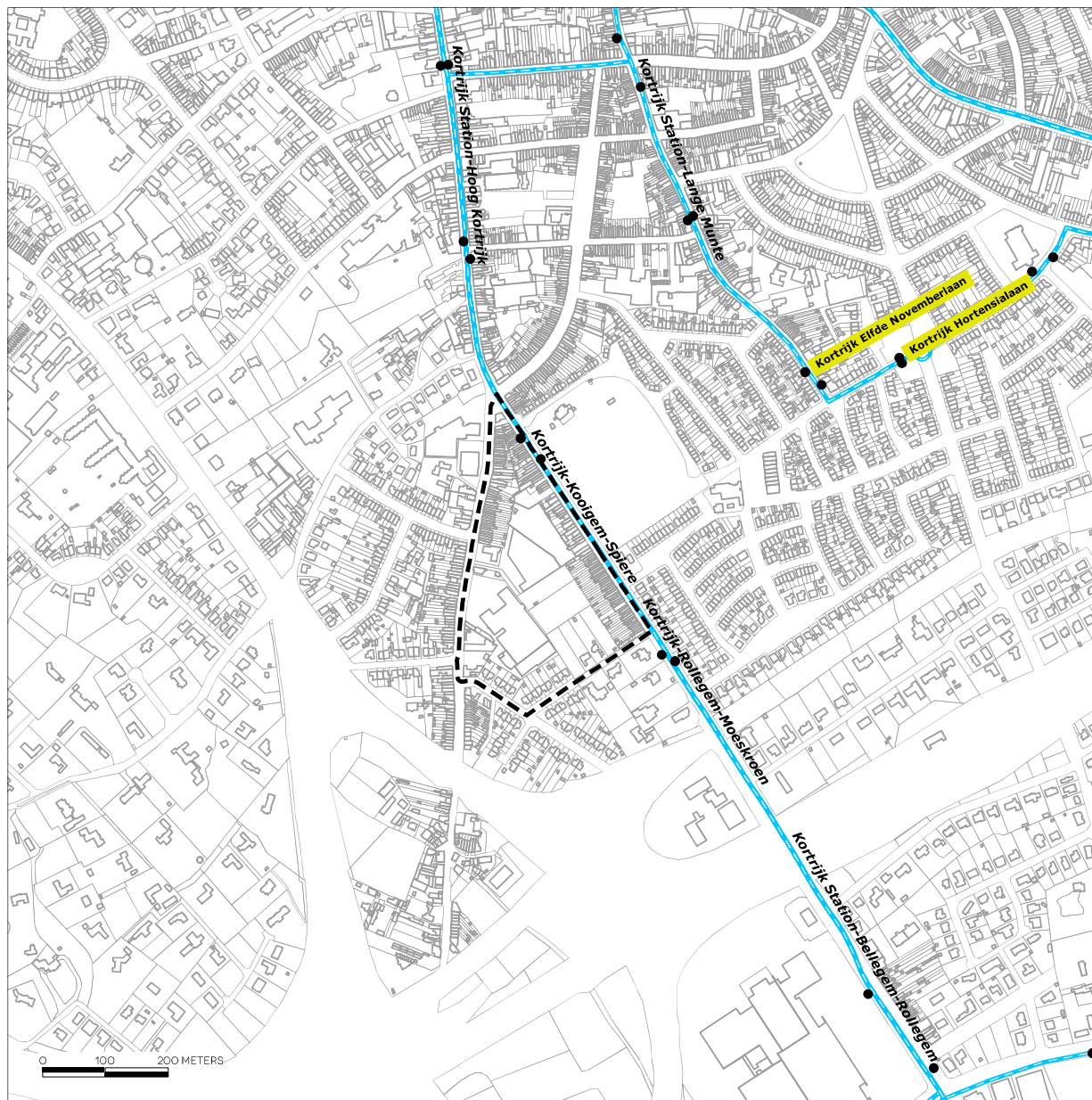
Na de integratie hiervan zal een finale uitspraak worden gedaan over de mobiliteitseffecten, in deze effectenbeoordeling.

OPENBAAR VERVOER

BRON: DE LIJN/AGIV, OKTOBER 2017

LEGENDE

-  buslijnen
-  haltes
-  belbushaltes



Het programma van het voorkeursalternatief ziet er als volgt uit:

Site	Totale opp. (m ²)	Programma	Opp. Programma (m ²)	Aandeel vloer/terrein	Ontsluiting via
Walle 111/Walle113 (zuid)	21.630	Bedrijvigheid	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 N50 N50 Walle
			4200		
		Wonen	2302	35%	
			4.551		
		Kantoren	1.950	15%	
			1.000		
	950				
Totaal	33.152	Bedrijvigheid	20.778	63%	Walle N50 Walle N50 Walle N50
			18.476		
		Wonen	2.302	24%	
			7.796		
		Kantoren	3.245	18%	
			4.551		
			5.843		
	4.843				
	1.000				

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

Wonen

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

Kantoren:

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

Totaal:

Wanneer de geraamde verkeersgeneratie van het ruimtelijk

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

Toetsing verkeersleefbaarheid:

Volgens de tellingen en raming van de verkeersgeneratie overschrijdt de 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 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 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 komt de leefbaarheid in het gedrang.

Sensitiviteitstoets:

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

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

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

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

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

Tabel 16: Verkeersgeneratie sensitiviteitstoets

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

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

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

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

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

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

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

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

- De leefbaarheid in Walle dient bewaakt te worden. Ook de schoolomgeving in Walle dient verkeersveilig en leefbaar te worden ingericht.*
- De verkeersveiligheid binnen het projectgebied dient bewaakt te worden. Gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk gescheiden van fiets- en voetgangersverkeer.*
- Er worden bewaakte, overdekte 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 opfrissen na hun fietsrit naar het werk. Een duurzame woon-werk verplaatsing wordt van bovenaf gestimuleerd.*
- De geraamde parkeerbehoefte ligt een stuk lager dan wat de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van de Stad Kortrijk voorschrijft. Idealiter wordt er dan ook een uitzondering toegepast op*

het aantal te voorziene parkeerplaatsen binnen het projectgebied.

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

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

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

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

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

Leemten in de kennis

- /

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

7.3.12. Overzicht van de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten

Globaal overzicht aanzienlijk effect

ja/nee

Effect op

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

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

7.4. DE KENMERKEN VAN PLANNEN EN PROGRAMMA'S

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

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

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

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

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

Niet relevant voor dit RUP.

Milieuproblemen die relevant zijn voor het plan

Zie punt 7.3. bij de beoordeling van de milieueffecten.

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

Niet relevant binnen dit RUP.

8. CONCLUSIE

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

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

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

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

RVR-toets

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

***veiligheidsrapport** te worden opgemaakt. Een ruimtelijk veiligheidsrapport is dan ook niet nodig.”*

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

Natuurtoets

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

Watertoets

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

Buurtwegentoets

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

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



Vlaanderen
is omgeving

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

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

Dossiernummer: SCRI18098

1. Toetsing aan het toepassingsgebied¹

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

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

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

2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

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

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

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

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

3. Besluit

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

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

Getekend door Lina Grooten (Signature)
Getekend op: 2022-11-10 12:12:13 +01:00
Reden: ik keur dit document goed

Lina Grooten

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