

Gemeente Kortemark

RUP De Sneppe

Scopingnota



OPDRACHTGEVER

Gemeente Kortemark

Stationsstraat 68

8610 Kortemark

tel.: 051/57.51.34

contactpersoon: Gwendoline Vermeire – Ruimtelijk Planner
omgevingsloket@kortemark.be

www.kortemark.be

OPDRACHTNEMER

Bv Adoplan

Kleine Tapuitstraat 18

8540 Deerlijk

tel.: 056 90 50 00

Bestuurder: Bart Willaert

Ruimtelijk Planner: Thibault Bouckaert

office@adoplan.be

www.adoplan.be

RUP_32011_214_00013_00001

Scopingfase: maart 2025



Inhoud

1.	Inleiding	7
1.1	Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)?	7
1.2	Wat is een scopingnota?	7
1.3	Omschrijving van de opdracht	7
2.	Scoping.....	8
2.1	Situering.....	8
2.2	Adviezen en opmerkingen uit publieke raadpleging	8
2.2.1	Overzicht adviezen	8
2.2.2	Opmerkingen en bezwaren	13
3.	Bestaande toestand	21
3.1	Situering van het plangebied	21
3.1.1	Macroniveau	21
3.1.2	Mesoniveau	21
3.2	Afbakening van het plangebied	22
3.3	Ruimtegebruik/reikwijdte	22
3.3.1	Historisch gegroeide context	22
3.3.2	Invulling van het plangebied	24
3.4	Fotoreportage van plangebied.....	26
4.	Plannings- en beleidscontext.....	31
4.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	31
4.1.1	Strategische visie Beleidsplan Vlaanderen (BRV)	32
4.2	Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV)	32
4.2.1	Gewenste Nederzettingsstructuur	35
4.3	Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen	36
4.3.1	Strategische visie	37
4.3.2	Beleidskaders	37
4.4	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS)	38
4.4.1	Deelruimtes	39
4.4.2	Richtinggevend deel	40
4.5	Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2024	45
4.5.1	Strategische doelstellingen	45
4.5.2	Operationele doelstellingen	46
4.5.3	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	47
4.5.4	Werkdomein B: Verkeersnetwerken	48
4.5.5	Voetgangers	48
4.5.6	Fietsers	49
4.5.7	Openbaar vervoer.....	51
4.5.8	Gemotoriseerd (privaat) vervoer	52
5.	Juridische context	57

5.1	Basisgegevens	57
5.2	Verordende plannen	57
5.3	Verordeningen	58
5.4	Juridische ruimtelijke structuur	59
5.4.1	Mobiliteit	59
5.4.2	Water	59
5.4.3	Erfgoed	60
5.4.4	Natuur	62
6.	Planvoornemen	64
6.1	Alternatieven	64
6.1.1	Locatie-alternatief	64
6.1.2	Nul-alternatief: Bestaande toestand	64
6.1.3	Inrichtingsalternatief I: KMO-zone	65
6.1.4	Inrichtingsalternatief II: gemeenschaps-of sportvoorzieningen	65
6.1.5	Inrichtingsalternatief: wonen	67
6.2	Wonen	67
6.2.1	Ambities	67
6.2.2	Conceptuele visie	68
6.2.3	Inrichtingsvoorstel	73
6.2.4	Woontypologieën	75
6.2.5	Landschappelijke inrichting	77
6.2.6	Doorwaadbaarheid	78
6.2.7	Ontsluiting en parkeren	78
7.	Mogelijke milieueffecten	80
7.1	Toepassingsgebied	80
7.2	Beoordeling van mogelijke milieueffecten	80
7.2.1	Werkwijze	80
7.2.2	Relevante disciplines	80
7.3	Beschrijving van mogelijke milieueffecten	81
7.3.1	Disciplines bodem en water	81
7.3.2	Disciplines fauna, flora en biodiversiteit	82
7.3.3	Disciplines landschap + cultureel erfgoed + architectonisch en archeologisch erfgoed	83
7.3.4	Discipline mens – mobiliteit	85
7.3.5	Discipline mens – ruimtelijke aspecten	86
7.3.6	Discipline mens – gezondheid (incl. lucht en geluid)	89
7.3.7	Disciplines mens - veiligheid	91
7.3.8	Discipline klimaat	92
7.3.9	Interactie van effecten	93
7.3.10	Grensoverschrijdende effecten	93
8.	Ruimtelijk veiligheidsrapport	94
8.1	Ontheffing van opmaak ruimtelijk veiligheidsrapport	94
9.	Bijlagen	95
9.1	Bijlage 1: RVR-toets	96

Kaarten

Bij deze toelichtingsnota werd een aparte kaartenbundel gevoegd.

Foto's

Foto 1:	Zicht op behouden kantoorgebouw.	26
Foto 2:	Behouden loodsen.	26
Foto 3:	Zicht op uitweg site.	27
Foto 4:	Zicht op woningen zijstraat Snekpestraat.	27
Foto 5:	Zicht richting Koutermolen.	27
Foto 6:	Zicht centrale ruimte plangebied.	27
Foto 7:	Blusvijver en bosje.	27
Foto 8:	Voormalige toegang tot bedrijfssite.	27
Foto 9:	Voormalige brandweg richting Oogstweg.	28
Foto 10:	Voormalige brandweg vanaf Oogstweg.	28
Foto 11:	Zicht op de voormalige blusvijver.	28
Foto 12:	Zicht op groene zone.	28
Foto 13:	Doorsteek en groene zone.	28
Foto 14:	Zicht op groene zone vanuit traag net.	28
Foto 15:	Doorsteek en groene zone.	29
Foto 16:	Groene zone aan kant Schreveweg.	29
Foto 17:	Zicht op parking Schreveweg.	29
Foto 18:	Verkaveling Schreveweg met mogelijke doorsteek.	29
Foto 19:	Koutermolen gezien vanuit Koutermolenstraat, ter hoogte van kruispunt met Schreveweg.	29
Foto 20:	Snekpestraat vanaf kruispunt met Koutermolenstraat.	29
Foto 21:	Doorsteek naar F. Deprezstraat.	30
Foto 22:	Aanleg nieuwe verkaveling tov site Bruynooghe in de Snekpestraat.	30
Foto 23:	Te behouden kantoor en loods.	30
Foto 24:	Te behouden kantoorgebouw	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Foto 25:	Voorgevel te behouden loods	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Foto 26:	Voorbeeld van wonen aan een park. (Kasteelpark Viteux, De Pinte)	75
Foto 27:	Voorbeeld van wonen aan een park. (Kasteelpark Viteux, De Pinte)	75
Foto 28:	Voorbeeld van parkappartementen (Wilhelminapark, Tilburg)	75
Foto 29:	Voorbeeld van wonen aan een autoluwe, groene en collectieve ruimte (Den Indruk, Brugge)	76
Foto 30:	Voorbeeld van hedendaagse dorpsarchitectuur (Dascottelei)	76
Foto 31:	Rijwoningen in een groene omgeving (Suikerpark Veurne)	76
Foto 32:	Voorbeeld van collectieve groene ruimte (Dubbele Haagjes, Kortrijk)	76
Foto 33:	Voorbeeld van gedeelde bergruimte met overdekte ontmoetingsruimte (Volkstuinen, Ninove)	76
Foto 34:	Voorbeeld van gestapelde woning boven rijwoningen (Suikerpark, Veurne)	77
Foto 35:	Collectieve groene ruimte (Buurtpark Vanhoornelaan, Moorseele)	77
Foto 36:	Voorbeeld van informele groene zone (Zeemanstuin, Gent)	77
Foto 37:	Mogelijke speelelementen over beek of wadi (De Beemden, Landen)	78
Foto 38:	Gemaaide graspaden (locatie onbekend)	78
Foto 39:	Voorbeeld van wadi met oversteek naar collectieve groene ruimte (Suikerpark, Veurne)	78
Foto 40:	Voorbeeld van een uitgeruste trage wegverbinding (Oude Spoorweg, Gent-De Pinte)	78
Foto 41:	Voorbeeld van groene parkeerplaatsen.	79
Foto 42:	Illustratie van tweesporenbeton (locatie onbekend)	79

Figuren

Figuur 1:	Situering op macroniveau, topografische kaart.	21
-----------	--	----

Figuur 2:	Situering van op mesoniveau, topografische kaart	22
Figuur 3:	1e luchtfoto + situering plangebied (toestand: 1971)	23
Figuur 4:	2de luchtfoto + situering plangebied (toestand: 1979-1990)	23
Figuur 5:	3 ^{de} luchtfoto + situering plangebied (toestand 2000-2003)	23
Figuur 6:	4 ^{de} luchtfoto + situering plangebied (toestand 2008)	23
Figuur 7:	5de luchtfoto + situering plangebied (toestand: 2015)	24
Figuur 8:	6 ^{de} luchtfoto + situering plangebied (toestand 2022)	24
Figuur 9:	6 ^{de} luchtfoto + situering plangebied (toestand 2022)	24
Figuur 10:	Visualisatie van het ruimtegebruik voor de sloop van de site.	25
Figuur 11:	Situering positie van de genomen foto's t.h.v. de contouren van het plangebied. 26	
Figuur 12:	Deelruimten in West-Vlaanderen in het PRS West-Vlaanderen.	34
Figuur 13:	Middenruimte (PRS-WV)	35
Figuur 14:	Selectie van hoofddorpen en woonkernen in West-Vlaanderen (PRS-West- Vlaanderen). 36	
Figuur 15:	Centrum-as en lobben (GRS Kortemark).	39
Figuur 16:	Gewenste ruimtelijke structuur: wonen (GRS Kortemark).	41
Figuur 17:	Gewenste ruimtelijke structuur: mobiliteit (GRS Kortemark)	43
Figuur 18:	Gewenste ruimtelijke structuur: deelruimte Kortemark (GRS Kortemark).	44
Figuur 19:	Fietsroutenetwerken (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024)	50
Figuur 20:	Wegencategorisering (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024)	54
Figuur 22:	Uitsnede gewestplan (herbevestigd door RUP Koutermolen) met juridisch- planologische context in geval nul-alternatief.	64
Figuur 23:	Situering plangebied t.o.v. bedrijven en kmo's.	65
Figuur 24:	Situering plangebied t.o.v. bestaande gemeenschapsvoorzieningen en sportfaciliteiten.	66
Figuur 25:	Nood aan betere verbinding tussen plangebied en sport- en voorzieningenccluster aan de dorpsas.	67
Figuur 26:	Inrichtingsalternatief III: wonen	67
Figuur 27:	Groene assen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Figuur 28:	Groene ring	69
Figuur 29:	Concept: uitbreiden trage wegennet.	70
Figuur 30:	Ontsluiting via Schreveweg.	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Figuur 31:	Ontsluiting naar de Sneppestraat	71
Figuur 32:	Dubbele ontsluiting naar Sneppestraat	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Figuur 33:	Situering te behouden gebouwen.	72
Figuur 34:	Verschillende parallelle bouwvelden	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Figuur 35:	Geclusterde bouwvelden	73
Figuur 36:	Inrichtingsvoorstel 1	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Figuur 37:	Inrichtingsvoorstel 2	74
Figuur 38:	Inrichtingsscenario 1: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Sneppestraat. Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
Figuur 39:	Inrichtingsscenario 2: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Sneppestraat. 79	
Figuur 40:	Inrichtingsscenario 1: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Schreveweg. Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
Figuur 41:	Inrichtingsscenario 2: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Schreveweg. Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
Figuur 42:	Inrichtingsscenario 1: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar zowel Schreveweg als Sneppestraat.	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Figuur 43:	BPA Koutermolen (1992)	87
Figuur 44:	BPA Koutermolen Gedeeltelijke Herziening (2010)	88
Figuur 45:	Beslissingsdiagram ruimtelijke veiligheidsrapportage	92

Tabellen

Tabel 1:	Basisgegevens juridische context van het plangebied	57
Tabel 2:	Verordende plannen voor het plangebied	58
Tabel 3:	Verordeningen voor het plangebied	59

Tabel 4:	Buurt- en voetwegen in het plangebied	59
Tabel 5:	Watelementen in het plangebied	60
Tabel 6:	Bouwkundig erfgoed in het plangebied	60
Tabel 7:	Landschappelijk erfgoed in het plangebied	61
Tabel 8:	Archeologisch erfgoed in het plangebied	61
Tabel 9:	Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied	62
Tabel 10:	Vlaamse beschermingszones in het plangebied	63

1. Inleiding

1.1 Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)?

De wetgeving m.b.t. ruimtelijke ordening wordt vastgelegd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (1 september 2009 en latere wijzigingen). Deze bepaalt dat de inrichting van een gebied in 3 stappen gebeurt:

1. Een ruimtelijk structuurplan of beleidsplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie.
2. Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan. Het heeft een verordenende waarde voor alle overheidsbeslissingen en legt voor de in het plan opgenomen percelen onder meer vast:
 - welke activiteiten er mogen plaatsvinden;
 - waar al dan niet mag worden gebouwd en aan welke stedenbouwkundige voorschriften constructies in een bepaalde zone moeten voldoen;
 - hoe een bepaald gebied ingericht en beheerd moet worden.
3. De bewoners, bedrijven en instanties geven het beleid een concrete uitwerking. Er wordt een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning die getoetst wordt aan de geldende bestemming en stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. Bij het ontbreken van een RUP geldt het gewestplan of een plan van aanleg.

Ruimtelijke structuur- of beleidsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgesteld op 3 beleidsniveaus met name door het Vlaams Gewest, door de provincies en door de gemeenten.

1.2 Wat is een scopingnota?

Het voorgaand document was de startnota van het gemeentelijk RUP 'De Sneepe'. Het doel van de startnota is om het voorgenomen RUP te initiëren en de betrokken actoren, inclusief de adviesverleners en de burgers, te informeren en te laten participeren om een draagvlak en onderbouwing voor dit RUP zo goed mogelijk te kunnen garanderen. Op basis van de startnota werd de eerste participatie en adviesverlening georganiseerd. De wijze waarop dit precies gebeurt, wordt omschreven in de begeleidende procesnota. Hoe met de adviezen en opmerkingen werd omgegaan wordt omschreven in hoofdstuk 2 Scoping in deze nota.

1.3 Omschrijving van de opdracht

De opdracht bestaat in het opmaken van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'De Sneepe' in de gemeente Kortemark, overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening.

Tussen de wijk De Sneepe en de Koutermolenwijk, aan de Sneepestraat bevindt zich de site van de voormalige meubelfabriek Bruynooghe. De stopzetting van de activiteiten zorgden voor de leegstand van een groot terrein in de wijk. Door middel van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan wil de stad een visie opstellen over mogelijke en haalbare herinrichtingsopties. Het uiteindelijke doel bestaat erin de site om te vormen tot een gevarieerde en groene toevoeging aan het bestaande woonaanbod.

2. Scoping

2.1 Situering

Voorliggend document, de scopingnota, vormt de tweede formele fase binnen het proces voor de opmaak van het ruimtelijke uitvoeringsplan 'De Sneepe'. De adviezen en inspraakreacties op de startnota worden door het planteam in de scopingnota verwerkt. De scopingnota bouwt voort op de startnota en bevat minstens dezelfde onderdelen als de startnota.

De periode voor participatie werd georganiseerd van 1 maart 2024 tot 29 april 2024. Er was een participatiemoment op 2 april 2024 vanaf 20u in Dienstencentrum De Wimperlinde. Zo'n 45 personen hebben deelgenomen aan de rondetafelgesprekken. Tijdens deze participatieperiode werd eveneens de adviesvraag verzonden.

In onderstaande tabel worden de ontvangen opmerkingen gebundeld en wordt aangegeven op welke manier er mee zal worden omgegaan in het verdere proces en onderzoek. De noodzakelijke aanpassingen aan de startnota die voortvloeien uit het participatiemoment worden in voorliggende scopingnota doorgevoerd.

2.2 Adviezen en opmerkingen uit publieke raadpleging

2.2.1 Overzicht adviezen

De aan te schrijven adviesinstanties werden bepaald aan de hand van bijlage 1 van het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectenbeoordelingen (zie procesnota). Binnen deze adviesvraag werden door volgende adviesinstanties een advies uitgebracht.

In onderstaande tabel worden de ontvangen adviezen beknopt opgesomd. De ontvangen adviezen worden als bijlage toegevoegd aan de procesnota van het voorliggende RUP. De inhoudelijke verwerking van de adviezen gebeurt per adviesinstantie in een onderstaande tabel.

Opmerkingen uit de adviezen	Antwoord/verwerking van de opmerking
Departement Omgeving	
De startnota is in overeenstemming met het RSV, PRS of GRS.	
Startnota moet ingaan op eventuele alternatieven. Het gaat dan om inrichtingsalternatieven. Stellen vast dat dit in voorliggende startnota slechts summier onderzocht werd. Hier lijken <u>mengvormen van KMO(-light) en vermengen van wonen met andere functies haalbaar</u> . Meer verweving van functies zoeken en vastleggen binnen dit RUP lijkt wenselijk.	Het is niet wenselijk hier KMO (light) te voorzien. KMO genereert vrachtverkeer (lichte en een beperkt aantal zware vrachten). Gelet op de zeer residentiële ligging en gelet op de ontsluiting via woonstraten (Snepestraat en Schreneweg, is het niet wenselijk KMO te voorzien. Het plan suggereert het behoud van het kantoorgebouw aan de toegang van de woonwijk. Deze kan ingezet worden voor lokale handel, kantoren, diensten of horeca. De ligging aan de toegang biedt hiervoor opportuniteiten. In de stedenbouwkundige voorschriften zal lokale handel, kantoren, diensten en horeca toegelaten worden binnen de woonwijk. Voorwaarden zullen voorzien worden zodat deze op een lokale schaal functioneren.

Voor het plan is gebruik te maken van het reconversiekader van het PRS:	Het reconversiekader uit het PRS zal worden opgenomen in de nota.
Aftoetsing om naar woonbestemming te evolueren gebeurt summier maar beargumenteerd. Toch vinden we weinig ambities richting verweving van functies waarvan sprake binnen het GRS. -> meer op inzetten. <u>Nu wordt vrij eenzijdig voor woonbestemming gekozen</u>	Het plan suggereert het behoud van het kantoorgebouw aan de toegang van de woonwijk. Deze kan ingezet worden voor lokale handel, kantoren, diensten of horeca. De ligging aan de toegang biedt hiervoor opportuniteiten. In de stedenbouwkundige voorschriften zal lokale handel, kantoren, diensten en horeca toegelaten worden binnen de woonwijk. Voorwaarden zullen voorzien worden zodat deze op een lokale schaal functioneren.
Voorwaardelijk gunstig	

Opmerkingen uit de adviezen	Antwoord/verwerking van de opmerking
Provincie West-Vlaanderen – Ruimtelijke planning	
Voorontwerp voldoet aan juridische vereisten.	
Het voorontwerp is in overeenstemming met het PRS-WV en het GRS.	
Eén ambitie voor wonen die in de startnota wordt beschreven is 'variatie in woontypologie'. Het is wens van gemeente om in te zetten op divers en betaalbaar woonaanbod. In inrichtingsalternatieven voor site worden verschillende woontypologieën voorgesteld: meergezinswoningen, grondgebonden woningen met carport, kleinere woningen en stapelwonen. Wordt er bij de keuze voor deze woontypologieën en de verdeling van aantal wooneenheden per typologie rekening gehouden met noden qua doelgroepenbeleid die er in de gemeente nog zijn? Kan de verdeling van het aantal wooneenheden op deze manier nog verder onderbouwd en gedifferentieerd worden?	In de toelichtingsnota is aangetoond dat er vooral nood is aan kleinere woonentiteiten. Het is echter wenselijk deze te voorzien in een verschillende typologie (kleine grondgebonden woningen, stapelwonen, meergezinswoningen,...). Het sociaal objectief en doelgroepenbeleid in Kortemark werd reeds bereikt.
Bij inrichtingsalternatieven onderzocht of kmo-units wenselijk zijn. Gezien ligging in wijk en het verkeer dat gegenereerd zou worden, werd ervoor gekozen om site in te zetten voor wonen. Het is binnen deze keuze voor wonen mogelijk om bv aantal woningen met grotere garages/kleine loodsen te voorzien. Een kleine zelfstandige (bv. elektriciens) heeft op deze manier ruimte om materiaal op te slaan, ... en hoeft geen kmo-unit op andere locatie/bedrijventerrein te huren.	Het is niet wenselijk hier KMO te voorzien. KMO genereert vrachtverkeer (lichte en een beperkt aantal zware vrachten). Gelet op de zeer residentiële ligging en gelet op de ontsluiting via woonstraten (Sneppestraat en Schreveweg, is het niet wenselijk KMO te voorzien. Het uitgangspunt is om een autoluwe wijk te creëren. Het voorzien van kleinschalige bedrijvigheid is in dit opzicht tegenstrijdig.
Er wordt voorgesteld om in gebouwen langs Sneppestraat, die behouden zullen worden,	Dit is niet gekend, maar er werd reeds vanuit een nabijgelegen huisartsenpraktijk gevraagd

buurtondersteunende functies onder te brengen en een herkenbare toegangspoort tot de site te realiseren. Is er reeds idee welke functies een plek kunnen krijgen? Zijn er specifieke vragen/noden qua functies in de buurt.	of er ruimte zou kunnen zijn voor hen op de site.
In startnota verwezen naar kaartenbundel voor situering plangebied t.o.v. BPA's en RUP's, deze kaart in bundel niet opgenomen.	Deze kaart zal worden toegevoegd aan de plannenbundel. De grafische plannen i.v.m. BPA Koutermolen (1992) en de herziening (2009) daarvan werden toegevoegd in het hoofdstuk betreffende de milieueffecten.
Voorwaardelijk gunstig	

Opmerkingen uit de adviezen	Antwoord/verwerking van de opmerking
Gecoro	
Er kan en moet nu nog geen keuze gemaakt worden uit de verschillende mogelijke ruimtelijke en ontsluitingsscenario's, eerst dient het participatiemoment van 2 april te worden afgewacht.	Er wordt een mobiliteitsonderzoek aan het dossier toegevoegd. Daarin wordt onder meer de ontsluiting verder onderzocht.
De mobiliteit dient bekeken te worden binnen het groter geheel van Kortemark.	Zie bovenstaande opmerking.
Inzake waterinfiltratie wordt best gezocht naar een gemeenschappelijke oplossing.	Het is inderdaad aangewezen waterinfiltratie collectief aan te leggen. Deze mogelijkheid zal voorzien worden in de stedenbouwkundige voorschriften.
Alle auto's ondergronds brengen is zeker de mooiste optie, maar het project moet wel financieel haalbaar zijn.	Voorliggende scenario's gaan uit van het deels ondergronds brengen van de auto's en het deels opvangen van auto's bovengronds aan de rand van de verkaveling.
Het RUP dient een mogelijke nabestemming voor de kantoren te voorzien.	Dit kan in de stedenbouwkundige voorschriften worden gespecificeerd.
Het RUP wordt best niet té gedetailleerd vastgelegd, om een gefaseerde realisatie en het mee-evolueren met de woonvraag mogelijk te maken. Maar de hoofdlijnen/basisvereisten voor de ruimtelijke ontwikkeling moeten wel vast liggen.	Er wordt akte genomen van dit advies. Het is inderdaad wenselijk dat de voorschriften toekomstbestendig zijn maar tegelijk de randvoorwaarden vastleggen.
Voorwaardelijk gunstig	

Opmerkingen uit de adviezen	Antwoord/verwerking van de opmerking
Provincie West-Vlaanderen – Dienst Integraal Waterbeleid	

Gezien omvang van het RUP dienen de verschillende hoogte-/overstromingspeilen door de aanvrager in detail te worden bekeken.	Dit zal verder gedetailleerd worden in een omgevingsvergunningsaanvraag die volgt na goedkeuring van het RUP.
Voor het overstromingsveilig vloerpeil (KLIMAATROBUUST) dient minstens rekening te houden worden met: Overstromingspeil of waterdiepte in overstroombaar gebied pluviaal/fluviaal: middelgrote kans (T100) – toekomstig klimaat (2050) + 30 cm.	Volgens de fluviale en pluviale overstromingskaarten ligt het plangebied niet in overstromingsgevoelig gebied. Het plangebied wordt onthard in vergelijking met de vroegere functie. Binnen de scenario's is veel groene ruimte voorzien waar waterinfiltratievoorzieningen kunnen ingericht worden.
Voor compensatie waterbergend vermogen bij ophogingen/reliëfwijzigingen/constructies (inname ruimte voor water) dient minstens rekening gehouden te worden met: Overstromingspeil of waterdiepte in het overstroombaar gebied pluviaal/fluviaal - middelgrote kans (T100) – toekomstig klimaat (2050). Voor (sterk) hellend gebied dient eveneens de doorgang van water gegarandeerd te blijven. Algemeen: De overstromingskarakteristieken dienen na uitvoering van de werken/handelingen dezelfde te zijn als voorheen.	Zie bovenstaande opmerking. Het terrein is hoofdzakelijk vlak.
Omzendbrief LNW/98/01 betreffende algemene maatregelen inzake natuurbehoud (heraanleggen van tenminste dezelfde oppervlakte en lengte van het landschapselement) Vijvers/waterputten/poelen/grachten,... worden beschouwd als KLE. Het dempen kan schadelijke effecten m.b.t. de natuurwaarden tot gevolg hebben. Deze effecten zijn o.a. een verlies van waterbergend vermogen, wijziging van de waterhuishouding (oppervlakte-, grondwater), verstoring/achteruitgang van het aquatisch ecosysteem, Bovenvermeld verlies aan waterbergend vermogen, wijziging van plaatselijke waterhuishouding, verstoring/achteruitgang van het aquatisch ecosysteem, ... <u>dienen gecompenseerd/hersteld te worden, en dit binnen de grenzen van de aanvraag.</u>	De scenario's gaan uit van het behoud van de bestaande vijver zodat voldaan is aan dit advies.
Decreet Integraal Waterbeleid: Vermijden, beperken, herstellen en/of compenseren van schadelijke effecten op het watersysteem – waterkwaliteit en waterkwantiteit. Natuurdecreet: het behoud van een voor de natuur gunstige waterhuishouding - kleine	De doelstellingen van het RUP zijn hiermee in overeenstemming.

landschapselementen (KLE) zoals sloten, poelen, waterlopen, ...	
Voorwaardelijk gunstig	

Opmerkingen uit de adviezen	Antwoord/verwerking van de opmerking
OVAM	
Rekening houden met volgende aandachtspunten:	Het betreffen algemene aandachtspunten die niet specifiek betrekking hebben op dit plangebied. De aandachtspunten hebben geen betrekking op de RUP-procedure maar op de uitvoering er van na goedkeuring van het RUP. Er werd een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd in 2016.
Bij overdracht van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de verplichtingen van het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting (artikel 101 Bodemdecreet) en de bijzondere procedure voor de overdracht van risicogronden (artikel 102 tot en met 115 Bodemdecreet: o.a. uitvoering van een oriënterend bodemonderzoek);	
Bij onteigening van gronden die deel uitmaken van projectgebied moeten bepalingen van Bodemdecreet worden gevolgd (artikel 119 en 119bis van het Bodemdecreet);	
Bij grondverzet op gronden in projectgebied moet rekening worden gehouden met bepalingen over grondverzet in VLAREBO-besluit van 14 december 2007;	
Grondwaterhandeling zoals infiltreren-onttrekken van grondwater kan een nabijgelegen bodemverontreiniging verspreiden. Daarom richtlijn rond grondwaterhandelingen opgemaakt. Die biedt praktische handleiding voor wie van plan is om grondwaterhandeling uit te voeren: https://ovam.vlaanderen.be/bemalingsvoorschriften .	
Bij ontharding kan een verontreiniging aanwezig onder verharding verspreiden. Daarom handleiding voor ontharders opgesteld: Bodeminformatie voor ontharders - gebruikershandleiding	
Wanneer bodemsaneringsproject werd goedgekeurd en sanering is nog niet beëindigd, dient terugkoppeling te gebeuren met betrokken bodemsaneringsdeskundige.	
Wanneer risicogronden of gronden met inventarisatieplicht zijn gelegen binnen het projectgebied maar geen oriënterend bodemonderzoek of siteonderzoek	

voorhanden is, dient inschatting gemaakt te worden van project op de betrokken grond en mogelijke verontreiniging.	
Er moet rekening worden houden dat bestemmingswijziging een impact kan hebben op verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en VLAREBO rusten op gronden uit projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging. (zie lijst advies).	
Voorwaardelijk gunstig	

VMM

Geen Advies – geen opmerkingen

Erfgoed Vlaanderen

Geen Advies – geen opmerkingen

Departement Omgeving – Team Omgevingseffecten/externe veiligheid

Advies m.b.t. externe veiligheid

Geen aanzienlijke effecten op het vlak van externe veiligheid.

Beslist dat bij het RUP geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet opgemaakt worden.

2.2.2 Opmerkingen en bezwaren

Opmerkingen bewoners	Antwoord/verwerking van de opmerking
Reactie lid Gecoro op verslag Gecoro	
Toekomstige activiteiten (o.m. in te behouden gebouwen) moeten verenigbaar zijn met de omgeving.	Activiteiten, andere dan wonen, zullen steeds buurtondersteunend en lokaal moeten zijn zodat deze verenigbaar zijn met de omgeving.
Het RUP Snejpestraat kadert in een groter geheel. 2/2020 Beslissing riolering en wegeniswerken Snejpestraat (met knip); 4/2021 Verkaveling 1 ten oosten van de Snejpestraat; 3/2023 RUP Snejpestraat m.b.t. verkaveling 2 westkant. - Voorstellen m.b.t. RUP staan niet los van a en b en eventueel eerdere	Er wordt akte genomen van deze reactie.

beslissingen moet opschorten of wijzigen.	
De <u>effectenbespreking</u> in de startnota is zeer zwak (tot onjuist). - Knip in Sneppestraat is goedgekeurd op moment dat er nog geen sprake was van verkaveling 1 en 2. Moet gewijzigd worden nu het nog kan. "Het woonlint in de Sneppestraat blijft ongewijzigd." -> maar wel nog verkaveling aan oostkant. - Men berekende het aantal auto's per wooneenheid op 1.5. <u>Theorie op niets gesteund</u>. Er wordt meestal gestart met 2 auto's en de kans dat het meer wordt is groot. En zullen de mensen in de verkaveling 1 geen auto's hebben? En wat met de ontwikkelingen in de kantoren/loods. - Het richtlijnenboek doet dan nog eens berekeningen op het voorgaande. De inschatting van het verkeer is gissing De weerslag op de ruimere omgeving (alle reeds aanwezige wijken en wegen) is onderschat.	Er wordt een mobiliteitsonderzoek aan het dossier toegevoegd. Daarin worden de nieuwe woningen van de Schrijnwerkersstraat mee in rekening gebracht. Er zullen i.f.v. die mobiliteitsstudie ook tellingen worden uitgevoerd in de Sneppestraat.
- Na bezoek ter plaatse poneert bezwaarindieners dat uitweg langs de Schreveweg onmogelijk is. Stellen dat slechts bewoners van 1 woning benadeeld zouden worden is reinste onzin. - De knip in de Sneppestraat moet opgeschort worden tot het moment dat er een goede oplossing is gerealiseerd voor Koutermolenstraat en aanverwante wegen tot aan Handzamestraat.	Er wordt een mobiliteitsonderzoek aan het dossier toegevoegd.

Opmerkingen bewoners	Antwoord/verwerking van de opmerking
Bewoner 1	
Koutermolenstraat is voor uitrijden vanuit Schreveweg vaak beproeving (dit is voorrangsweg en volgens gemeente duidelijk genoeg...). Hier nog extra verkeer laten uitkomen is teveel.	Er wordt een mobiliteitsonderzoek aan het dossier toegevoegd. Deze gaat o.m. in op de ontsluiting van de site.
Schreveweg lijkt op vlak van veiligheid slecht idee: hulpdiensten moeten veel bewegingen maken in beperkte straat. Ook mensen zitten dan in woonkern volledig ingesloten met maar 1 in- en uitweg.	Zie eerdere opmerking.

Met knip in Snekpestraat nog steeds mogelijkheid om via Schreveweg én Koutermolenstraat een uitweg te voorzien, alsook via (kleine) Snekpestraat want die straat kan gewoon aangesloten worden op nieuwe circuit (zo stimuleer je nog steeds de Koutermolenstraat), eventueel met een eenrichtingsverkeerslus.	Zie eerdere opmerking.
Een trage voetgangers-/fietszone vanuit Schreveweg 5-7 naar nieuwe verkaveling lijkt ideaal om de vele kinderen mogelijkheid te geven om achter huidige parking Schreveweg naar een speeltuin te gaan.	Het netwerk van fietsers en voetgangers wordt met dit RUP uitgebreid.
Bij aankoop van onze woning werd gegarandeerd dat dit doodlopende verkaveling werd. Veel kinderen die hierdoor buiten op straat spelen. Ook kinderen uit Koutermolenstraat komen deze straat opzoeken om veilig te spelen. Dit alles wordt plots totaal teniet gedaan.	Er wordt een mobiliteitsonderzoek aan het dossier toegevoegd.
Snekpestraat wil ontzien worden, maar is nu al een doorgangsweg, die verandering zal veel minder ingrijpend zijn voor de inwoners daar, dan de inwoners van deze straat.	Zie eerdere opmerking.
Schreveweg is smal (1.5 vakken) m.a.w.: 2 wagens laten kruisen is geen evidentie.	Zie eerdere opmerking.
Bij aankoop van woning werd beloofd dat groenzone achter Schreveweg 3, zou behouden blijven . Dit was reden om woning aan te kopen. Nu zien wij dat op één van de plannen de groenzone achter onze woning volledig teniet wordt gedaan. Zelfs tuinen grenzen dicht aan elkaar.	De groenzone was voorzien als een buffer tussen de woonwijk en het bedrijf. Vermits het bedrijf is stopgezet kan deze groenbuffer als niet langer noodzakelijk worden beschouwd.
Inrichtingsvoorstel B blijft droomscenario . Met extra trage doorgang vanuit Schreveweg richting nieuwe verkaveling? In inrichtingsvoorstel B lijken er 2 gezellige groepen die samenleven . Zou mooi zijn mocht de Schreveweg deeltje 3 op deze tekening mogen zijn.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.

Bewoner 2

Schreveweg is een doodlopende straat waar kinderen buitenspelen. Kinderen moeten gestimuleerd worden om buiten te spelen, maar door hier een toegangsweg te maken zal dit zeker niet meer veilig zijn.	Er wordt een mobiliteitsonderzoek aan het dossier toegevoegd.
---	---

Parkeerplekken: er zijn nu soms al plaatsen tekort om te parkeren voor bezoek en mensen uit de straat. Door toegangsweg zullen nog parkeerplekken weggenomen worden.	Indien parkeerplaatsen verdwijnen zullen deze in de buurt gecompenseerd worden.
In Snejpestraat het plan een doodlopende straat te maken en in te richten als een woonerf. Van doodlopende straat een doorgaande maken is het probleem alleen maar naar een andere straat verschuiven...	Er wordt een mobiliteitsonderzoek aan het dossier toegevoegd.
Er werd indertijd een omheining geplaatst zodat men niet op het domein kon geraken via onze straat, maar nu zouden jullie alles wegdoen net omdat mensen wel langs onze wijk op het domein zouden geraken?	Zie eerdere opmerking.
Er zijn mogelijkheden via Snejpestraat: gelieve deze te gebruiken, die ingangen zijn er al. Daar spelen kinderen al niet op straat omdat het uit zichzelf al een drukke baan is. De drukte in straat moet daar verminderen en dan wordt daar een verkaveling gemaakt.	Zie eerdere opmerking.

Bewoner 3

Figuur 43 op pagina 69-Inrichtingsscenario 1: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar zowel Schreveweg als Snejpestraat lijkt het meest logisch om de stroom verkeer (eerlijk/gelijk) te verdelen. Belangrijk dat de twee lussen niet worden verbonden om sluipverkeer te mijden, zoals aangehaald.	Er wordt een mobiliteitsonderzoek aan het dossier toegevoegd.
Snejpestraat wordt woonerf. Doel (verkeersluw maken) woonerf zou teniet worden gedaan als er slechts 1 ontsluiting voor het volledige project naar de Snejpestraat wordt afgeleid.	Zie eerdere opmerking.

Bewoner 4

● (Deels)ontsluiting via Schreveweg. Capaciteit: ● Breedte rijweg: Kruisen van 2 wagens moeilijk. Kruisen wagen met grotere wagen/vrachtwagen niet mogelijk (bv.: Brandweerwagens, huisvuilophaling, lichte vracht (tuinman, koerierdienst ...). ● Parkeren: Huidige situatie parkeermogelijkheid beperkt. Parkeren langs rijweg gebeurt reeds op	Er wordt een mobiliteitsonderzoek aan het dossier toegevoegd.
---	---

frequente basis alsook parkeren op de bestaande wandelweg. Reduceren van parkeerplaatsen door wijziging van parkeerplaats naar rijweg zal nefast parkeeroverlast veroorzaken. ● Bepaalde huizen in Schreveweg maar één parkeerplaats.	
Veiligheid nieuwe wijk: Beperkte capaciteit + S-bocht met kleine straal in Schreveweg zorgen voor slechte doorgang prioritaire voertuigen.	Zie eerdere opmerking.
Mobiliteitsplan Koutermolenwijk/Kortemark. Wat mankeert in voorontwerp is het groter geheel. Waar wordt de knip voorzien in Sneppestraat? Welke stukken worden opgewaardeerd en hoe?	Zie eerdere opmerking.
Koutermolenstraat: ● Het stuk ter hoogte van huisnummers Koutermolenstraat 21B/21C/23/23A is onveiligste stuk in koutermolenstraat. Deze Oost-West verbinding zal toename van wagens zien wanneer er ontsluiting is via Schreveweg. ● Aansluiting ten oosten op Ichtegemstraat, beperkt zicht. ● Aansluiting Westen op Handzamestraat: vernauwing aan hoek (huis Handzamestraat nr. 108). Beperkt zicht in oostelijke richting. ● Capaciteit: beperkte breedte van weg in vergelijking met Handzamestraat. Reeds drukke sluiptweg tussen Torhout –Handzame. ● Verschillende fietsroutes gebruiken kruispunt Koutermolenstraat – Waterhoenstraat.	Zie eerdere opmerking.
Mobiliteitsstromen: niet gekend. ● Welk percentage van de nieuwe wijk (bestaande wijk) gaat naar waar. ● Onlogisch om nieuwe verkaveling langs noordelijk kant (Koutermolenstraat) te ontsluiten wanneer het grootste deel van de verplaatsingen richting zuiden bewegen (Lichtervelde E403/Roeselare/Hoogdele/Gits–As N35). ● Extra druk op kruispunt Ichtegemstraat-Processiestraat – centrum Kortemark.	Zie eerdere opmerking.
Alternatieve voorstellen:	Zie eerdere opmerking.

Sneppestraat 100% knip: Knip Sneppestraat noord-zuid => Ongeveer midden  Verminderen capaciteit Sneppestraat door volledige Seizoenswerkerslaan via Oudstrijderslaan te ontsluiten, enkel fiets/voetgangersdoorgang bij inrit vanaf Sneppestraat. => capaciteitsvermindering van 22 woningen op zuidelijke stuk Sneppestraat. 50% knip: in Sneppestraat door middel van éénrichtingsverkeer. Of een stuk éénrichtingsverkeer. Mogelijk andere alternatief: via groenzone. Nu wordt alles aan de westerzijde ingetekend.	
Parkeergelegenheden nieuwe ontwikkeling. Tijdens publieke raadpleging sprak men over parkeermogelijkheden voor 1.5 wagens per woning. Als besluit binnen Kortemark (gemeenteraad 21 Maart 2022 - verordening-parkeerplaatsen): 2 wagens per eengezinswoning, 1.5 wagens per meergezinswoning. Meerdere opm. tijdens het participatiemoment over te weinig plaatsen bij bestaande verkavelingen rondom de site. Dit kan indicatie zijn dat de waardes (parkeerplaats/woning) waarmee gewerkt werd aan de ondergrens was (voor Oogstweg en Schreveweg). Beperkte parkeerplaatsen op nieuwe verkaveling zal leiden tot parkeeroverlast in de buurt. (Vb. parkeren Steenovenweg/Vlaschaardweg om dan via de groenzone de woningen te bereiken.)	De parkeernorm in de verordening is ruim. Met het RUP zal onderzocht worden of een meer gebiedsspecifieke parkeernorm noodzakelijk is. Hierbij kan rekening gehouden worden met aanwezige trage netwerk, het maximaal collectief maken van parkeerplaatsen en met het stimuleren van een duurzame modal split.

Er kwam een vraag i.v.m. dokterspraktijk/multidisciplinaire praktijk: positieve invulling, dit zorgt wel voor nood aan extra parkeerplaatsen (dicht bij praktijk voor mindervaliden).	
---	--

Bewoner 5	
Bezorgd over inkijk woningen Koutermolenwijk, door de meergezinswoningen (voorstel 1) of appartementen (voorstel 2) met 3 bouwlagen. Drie bouwlagen is te veel voor dergelijke woonwijk	3 bouwlagen kan bezwaarlijk als hoog beschouwd worden. De meergezinswoningen zullen centraal in het plangebied ingeplant worden op ruime afstand van de bestaande woningen. In de voorschriften zullen voorwaarden opgenomen worden m.b.t. de inplanting van meergezinswoningen.
Blusvijver: gevaar voor spelende kinderen uit de buurt. Groenzones in woonwijk fantastisch en moeten kinderen stimuleren om te spelen, maar moet veilig zijn!	Water maakt deel uit van het spelelement bij kinderen. Op die manier gaan ze bewust om met de mogelijkheden en gevaren van water.
Wie zal deze groenzones onderhouden?	Dit is niet bepaald en zal pas bij verdere uitwerking vastgelegd worden.
Parkeermogelijkheden? Wij vrezen dat er onvoldoende ruimte voorzien is om wagens veilig te parkeren. Onze straat (Vlaschaardweg) zal als parking worden gebruikt. Onze straat zal een onveilige straat worden.	Er wordt een onderzoek naar mobiliteit toegevoegd.

Bewoner 6	
Geen rekening gehouden met eigendomsgrenzen van zowel firma Bruynooghe enerzijds als families Bruynooghe anderzijds. Correct opmetingsplan van volledige eigendom Bruynooghe (bedrijf & families) kan worden voorgelegd. Vooral wat betreft Snejpestraat (oostkant) zijn nogal wat afwijkingen en dient rekening te worden gehouden met familieverdelingen.	Dit zal in de scopingnota verder worden gedetailleerd en op elkaar worden afgestemd.
Voorstel B geniet onze voorkeur waarbij inrichting van bestaande groenzone belangrijke meerwaarde kan betekenen voor project maar evenzeer voor aanpalende woonomgevingen. Het laat toe woon-mengvormen te realiseren met de binnenpleinen als troef voor ontmoeting tussen bewoners en speelmogelijkheden voor kinderen.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
Wat aanleg infrastructuur betreft binnen project dient nodige aandacht te worden	Er wordt akte genomen van dit advies. Het type wegenis zal niet geconcretiseerd

geschonken aan bereikbaarheid (laden & lossen) van woningen. Op heden is veel infrastructuur voorzien als “karrespoor”.	worden in het RUP maar zal vastgelegd worden bij de verdere uitwerking van de woonwijk.
“Karrespoor” zorgt ervoor dat toegang voertuigen tot parkeergarages zich ver van inplanting bevindt (ca. 70 lm) wat invloed zal hebben op rendementsbepaling.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
Ontsluiting project: van mening dat hier toch verdeling kan gemaakt worden tussen Sneppestraat en Schreveweg. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan mobiliteitsvisie van de gemeente en voorstel Adoplan. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met de familieverdeling van de eigendommen langsheen Sneppestraat zelf.	Er wordt akte genomen van dit voorstel.

Bewoner 7

Bedenkingen omtrent de 3 bouwlagen	3 bouwlagen kan bezwaarlijk als hoog beschouwd worden. De meergezinswoningen zullen centraal in het plangebied ingeplant worden op ruime afstand van de bestaande woningen. In de voorschriften zullen voorwaarden opgenomen worden m.b.t. de inplanting van meergezinswoningen.
Bezorgdheden i.v.m. parkeermogelijkheden in en rond het project. Zal er in de omliggende straten geen extra plaatsen gezocht worden om te kunnen parkeren? Eventueel ook door bezoekers.	Er wordt akte genomen van deze opmerking.
De groenzone zijn wij absoluut voorstander van, maar graag duidelijke afspraken omtrent het onderhoud, zodat dit een propere plaats blijft.	Het onderhoud van de groenzones maakt deel uit van de uitvoering van het project en niet van het RUP.

Bewoner 8

Wat ooit buffer met brandweg en groen van tiental meter was wordt gereduceerd tot ca. 3 meter. Verschillende tuinen vlakbij onze achterdeur. Onduidelijk waarom alles een 7-tal meter opschuift richting oogstweg (waar er niets van groen is aangelegd of het is de brandweg).	De groene buffer was bedoeld om de hinder van het bedrijf ten aanzien van de woonomgeving te beperken. Vermits het bedrijf niet langer aanwezig is, kan de groenbuffer gesupprimeerd worden. Er wordt binnen de scenario's veel groene ruimte binnen de woonwijk voorzien.
Eerder voorstander van plan b met groene ringstructuur. Met vooral voldoende groen en ruimte tussen de reeds opgetrokken	Er wordt akte genomen van deze bedenking.

wijken en de nieuw te bouwen wijk op de site Bruynooghe.	
--	--

3. Bestaande toestand

3.1 Situering van het plangebied

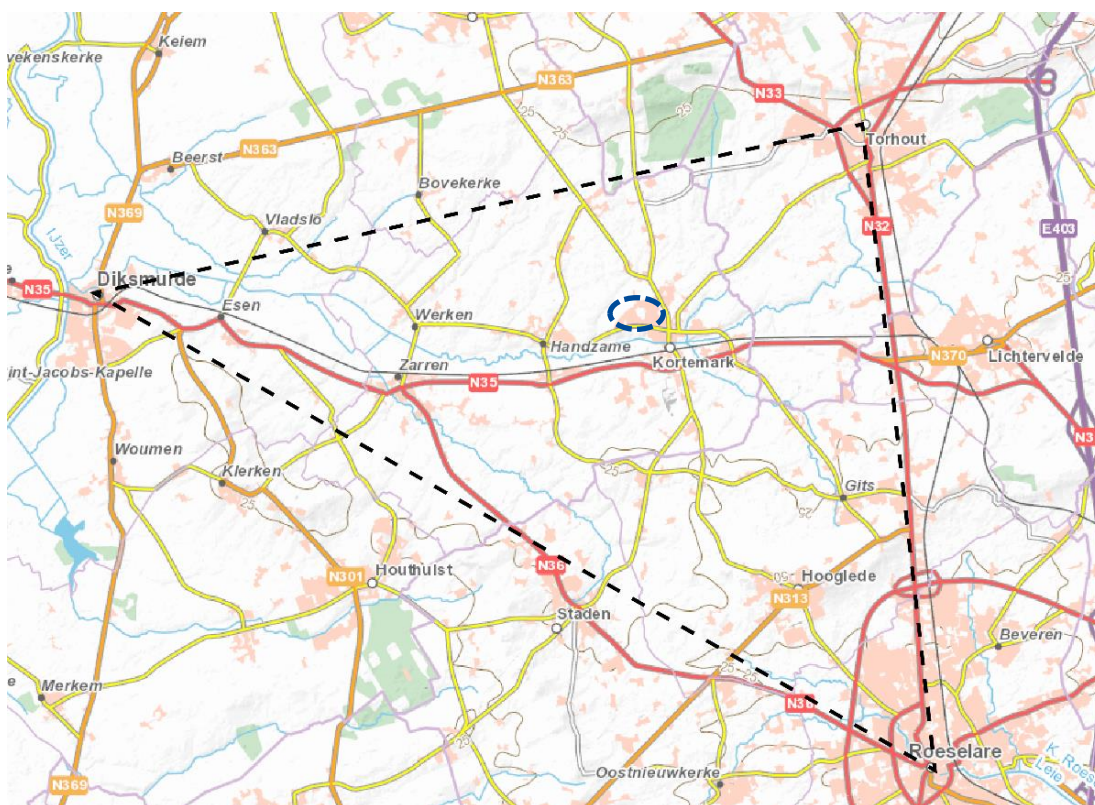
- Zie kaartenbundel: situering op de topografische kaart

Onderstaand wordt het plangebied gesitueerd op macroniveau en mesoniveau. Voor het microniveau wordt verwezen naar de afbakening en het ruimtegebruik / reikwijdte van het RUP.

3.1.1 Macroniveau

Op macroniveau kan gesteld worden dat het plangebied gelegen is in Kortemark, een gemeente die ruimtelijk-economisch tussen Diksmuide, Torhout en Roeselare kan gesitueerd worden.

Het landschap rond Kortemark is tot op vandaag nog steeds voor een groot stuk op landbouwgebruik gericht. Hoewel de kernen van de gemeenten zijn uitgebreid is het landschap op zich weinig veranderd.



A topographic map of the area around 't Hemeltje. The map shows various geographical features including roads (yellow lines), water bodies (blue lines), and settlements (red areas). A blue dashed circle marks the location of the water tower. Key locations labeled include Molenhoek, de Krul, 't Hemeltje, de Muishoek, Bescheewege, Markhove, de Sniepe, Spanjaard, Elle, Voshook, Sint-Henricus, Collegehoek, de Dui, de Blauwpanne, Turkijen, de Grijspeerd, de Drieweg, de Geite, Luikhoek, het Hilleke, 't Hoge, Huilaart, de Slomme, Amersvelde, Zarren-Linde, de Ruiterhoek, Roggeveld, and Zarrenbeek. The map also shows the N32 and N370 roads.

3.2 Afbakening van het plangebied

Het plangebied bevindt zich ten westen van de kern van Kortemark. De omgeving van het plangebied is voornamelijk op wonen gericht. De site wordt omgeven door eerder klassieke verkavelingen.

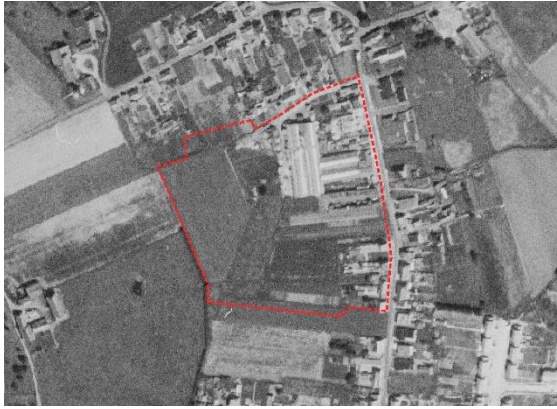
De contour van het RUP kent een oppervlakte van ca. 42.009 m² cfr. het GRB en kan als volgt worden afgebakend:

- Noordgrens: de noordgrens wordt deels gevormd door de perceelsgrenzen van tuinen van een naburige verkaveling en deels door het doodlopende deel van de Sneppestraat.
- Oostgrens: de oostgrens wordt bepaald door de Sneppestraat die verbinding vormt tussen de Koutermolenstraat en de Handzamestraat.
- Zuidgrens: de zuidgrens wordt gevormd door de perceelsgrens aan een voormalige brandweg, die vandaag als zone voor voet-en fietswegen bestemd is.
- Westgrens: de westgrens wordt deels gevormd door de perceelsgrens van het terrein die grenst aan een aantal groene voetgangersdoorsteeken.

3.3 Ruimtegebruik/reikwijdte

3.3.1 Historisch gegroeide context

De evolutie van het plangebied kan aan de hand van volgende zes luchtfoto's worden weergegeven vanaf 1971 tot 2022. Het valt op dat er in 1971 ten westen van het plangebied nog geen verkavelingen aanwezig waren. De woningen in de Snekpestraat en de koutermolenstraat, tot aan de molen, waren al wel gebouwd. Ten zuidoosten van het plangebied waren al wel de eerste verkavelingen in ontwikkeling.



Figuur 3: 1e luchtfoto + situering plangebied (toestand: 1971)



Figuur 4: 2de luchtfoto + situering plangebied (toestand: 1979-1990)

Het bedrijf, opgericht in 1968, bevond zich toen nog in een vroeg ontwikkelingsstadium en beperkte zich tot het noordoostelijk deel van het terrein. Het grootste deel van het plangebied werd nog als landbouwgebied gebruikt.

Op de luchtfoto die tussen 1979 en 1990 genomen werd is te zien dat het bedrijf is gegroeid tot zijn huidige formaat. Ook de blusvijver was toen al gerealiseerd. De verkavelingen ten westen van het plangebied zijn tegen dan bijna volledig ontwikkeld.



Figuur 5: 3de luchtfoto + situering plangebied (toestand 2000-2003)



Figuur 6: 4de luchtfoto + situering plangebied (toestand 2008)

Op de luchtfoto die tussen 2000 en 2003 werd genomen is te zien hoe de woonwijk ten oosten van de Snekpestraat wordt aangelegd. Op het terrein van het bedrijf werd er aan de westzijde nog één loods bijgebouwd. Ten zuiden van het plangebied is nog steeds een stuk grond in landbouwgebruik. Verder zal het plangebied nog maar weinig wijzigen. De luchtfoto's na 2008 worden duidelijker en meer gedetailleerd maar de activiteiten binnen het plangebied blijven in principe hetzelfde.



Figuur 7: 5de luchtfoto + situering plangebied (toestand: 2015) *Figuur 8: 6de luchtfoto + situering plangebied (toestand 2022)*

Vanaf 2015 worden de laatste stukken grond die nog een landbouwgebruik kenden door verkavelingen ingenomen. Een deel van die gronden, ten westen van de fabriek, komen tussen 2008 en 2015 braak te liggen en verwilderen. Dat levert, zoals op de foto van 2022 te zien is, een interessant stukje groen op. **In 2024 werden de bedrijfsgebouwen grotendeels gesloopt.**



Figuur 9: 6de luchtfoto + situering plangebied (toestand 2022)

3.3.2 Invulling van het plangebied

- ➔ Zie kaartenbundel: situering op luchtfoto
- ➔ Zie kaartenbundel: situering GRB

Het deelgebied van het RUP kent een oppervlakte van ca. 42.009 m² cfr. het GRB en kan als volgt opgedeeld worden:

- Zone Bedrijfsgebouwen: de aaneenschakeling van bedrijfsgebouwen op het terrein neemt een ruimte in van 20.394m² cfr. het GRB. Deze gebouwen ontsluiten op de Snekpestraat via twee relatief ruime bedrijfskoeren. Deze hebben samen een oppervlakte van 2.467m² cfr. het GRB.
- Zone Wonen: de woonkavels aan de zijde van de Snekpestraat tellen samen 6.673m² cf. het GRB. Het gaat hierbij om een mix van dertien open, halfopen en gesloten woningen.
- Groene zone: ten slotte bevindt er zich in het westen van het plangebied een zone dat zich door de jaren heen spontaan tot een gemengd loofbosje is gaan ontwikkelen. Het gaat hierbij om 8.542m² cfr. het GRB. In deze groene ruimte bevindt zich ook nog steeds de blusvijver, die zich spontaan is gaan ontwikkelen tot een vrij waardevol biotoop.



Figuur 10: Visualisatie van het ruimtegebruik voor de sloop van de site.

3.4 Fotoreportage van plangebied



Figuur 11: Situering positie van de genomen foto's.



Foto 1: Zicht op behouden kantoorgebouw.



Foto 2: Behouden loodsen.



Foto 3: Zicht op uitweg site.



Foto 4: Zicht op woningen zijstraat Snepestraat.



Foto 5: Zicht richting Koutermolen.



Foto 6: Zicht centrale ruimte plangebied.



Foto 7: Blusvijver en bosje.



Foto 8: Voormalige toegang tot bedrijfssite.



Foto 9: Voormalige brandweg richting Oogstweg



Foto 10: Voormalige brandweg vanaf Oogstweg.

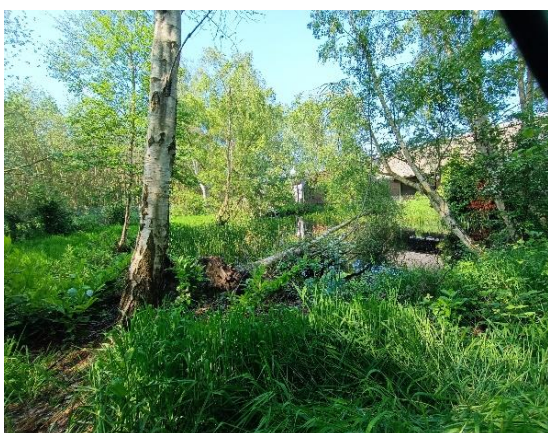


Foto 11: Zicht op de voormalige blusvijver.

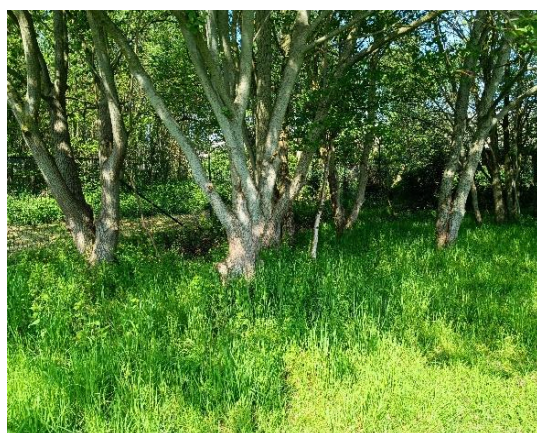


Foto 12: Zicht op groene zone.



Foto 13: Doorsteek en groene zone.



Foto 14: Zicht op groene zone vanuit traag net.



Foto 15: Doorsteek en groene zone.



Foto 16: Groene zone aan kant Schreveweg.



Foto 17: Zicht op parking Schreveweg.



Foto 18: Verkaveling Schreveweg met mogelijke doorsteek.



Foto 19: Koutermolen gezien vanuit Koutermolenstraat, ter hoogte van kruispunt met Schreveweg.



Foto 20: Snekpestraat vanaf kruispunt met Koutermolenstraat.

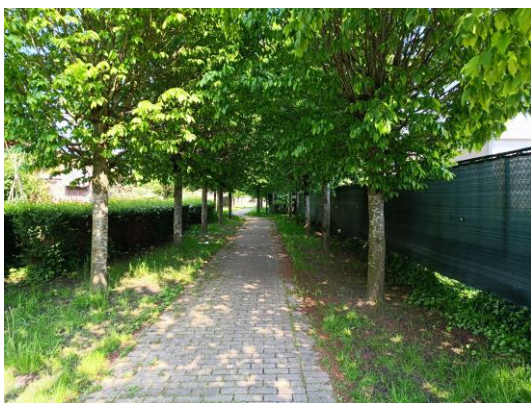


Foto 21: Doorsteek naar F. Deprezstraat.



Foto 22: Aanleg nieuwe verkaveling tov site Bruynooghe in de Snejpestraat.



Foto 23: Te behouden kantoor en loods.

4. Plannings- en beleidscontext

Ruimtelijke structuurplannen doen uitspraken over het ruimtegebruik, maar leggen geen bodembestemmingen vast zoals een gewestplan of een bijzonder plan van aanleg. Deze plannen zijn niet bindend voor de burger, maar bepalen wel het toekomstig ruimtelijk beleid in de betrokken regio's.

Door de opmaak van gemeentelijk ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt er uitvoering gegeven aan het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Deze ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn essentieel om de visie en de opties van het ruimtelijk structuurplan op het terrein uitvoerbaar te maken.

De uitvoeringsplannen vertrekken steeds vanuit de visie van een ruimtelijk structuurplan. In wat volgt wordt het gemeentelijk RUP 'Bedrijvigheid' gepositioneerd ten opzichte van de verschillende structuurplannen op regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is vastgesteld door de Vlaamse regering op 23 september 1997. Het omvat een informatief, richtinggevend en bindend gedeelte. Het RSV geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling aan voor vier structuurbepalende elementen en componenten op Vlaams niveau:

- stedelijke gebieden en stedelijke netwerken;
- elementen van het buitengebied;
- economische knooppunten;
- lijninfrastructuren.

De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt op kernachtige wijze uitgedrukt in de metafoor 'Vlaanderen open en stedelijk'. Concreet is het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau gericht op:

- het versterken van stedelijke gebieden en netwerken door bundelen van functies en activiteiten;
- het behoud en de versterking van het buitengebied door bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- het concentreren van economische activiteiten in economische knooppunten;
- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersstructuur en het verbeteren van het openbaar vervoer.

Het RSV vormt het kader voor de provinciale en gemeentelijke structuurplannen en werkt aldus door op het provinciale en gemeentelijke niveau. Op 12 december 2003 heeft de Vlaamse regering de gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. In deze herziening komen er twee belangrijke aspecten aan bod:

- ruimte voor wonen enerzijds;
- en ruimte voor bedrijvigheid anderzijds.

Op 17 december 2010 heeft de Vlaamse regering de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. De tweede herziening gaat hoofdzakelijk over het actualiseren van het cijfermateriaal rond wonen, werken, open ruimte, recreatie en infrastructuur. Er is tevens een afstemming met het decreet grond- en pandenbeleid.

Kortemark wordt in het RSV beschouwd als een 'economisch knooppunt buiten stedelijke gebieden en buiten economische netwerken'. De selectie van deze knooppunten gebeurde zowel op basis van economische criteria als op basis van hun ligging, om historische redenen of omwille van de aanwezigheid van bestaande bedrijven met belangrijke economische betekenis. Voor het buitengebied gelden dan ook volgende doelstellingen:

- Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies.
- Het tegengaan van de versnippering in het buitengebied.
- Het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied.
- Het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen.

- Het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied.
- Het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied.

Over lijninfrastructuren die van belang zijn voor Kortemark wordt het volgende gesteld:

Wegennet

Er wordt in het RVS een onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. Op het grondgebied van Kortemark komen geen geselecteerde hoofdwegen, noch primaire wegen voor. De secundaire wegen worden geselecteerd op provinciaal niveau. De N35 en de N36 zijn als secundaire wegen geselecteerd. In het RVS wordt gesteld dat de inrichting ervan wordt bepaald door:

- de verbindingsfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau;
- de eisen vanuit het gebruik als toegang verlenende weg voor de aanpalende bestemming;
- de eisen vanuit de leefbaarheid en de ruimtelijke inpassing.

Hierbij wegen deze laatste belangen in de afweging bij conflictsituaties zwaarder dan de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. De uitvoering is in het algemeen die van een weg met gemengde verkeersafwikkeling, met

- doortochtenconcept binnen bebouwde kom ;
- ontwerp-snelheid binnen bebouwde kom 50 km/ uur of minder.

Op lokale wegen gaan de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid. Deze keuze heeft niet als gevolg dat de capaciteit negatief wordt beïnvloed, maar wel dat alle verkeersdeelnemers op een veilige manier van dezelfde ruimte kunnen gebruikmaken en dat door langzamer verkeer de geluidshinder wordt beperkt.

Spoorinfrastructuur

De lijn Gent-Deinze-Adinkerke wordt beschouwd als 'behorende tot het secundair spoornet'. Dit net is niet structuurbepalend voor Vlaanderen, maar kan regionaal of lokaal een sterke ruimtelijke structuurbepalende invloed uitoefenen.

4.1.1 Strategische visie Beleidsplan Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde op 30.11.2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Vervolgens op 20.07.2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit zijn belangrijke formele stappen op weg naar het BRV, dat het RSV zal vervangen. De strategische visie van het BRV omvat een toekomstbeeld en een overzicht van de voornaamste beleidsopties op lange termijn, met name de strategische ruimtelijke doelstellingen van de Vlaamse regering.

De Vlaamse Regering heeft als doel om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. De bedoeling is om het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 hectare per dag vandaag naar 3 hectare per dag in 2025. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn. De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterke verdichting te realiseren.

4.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV)

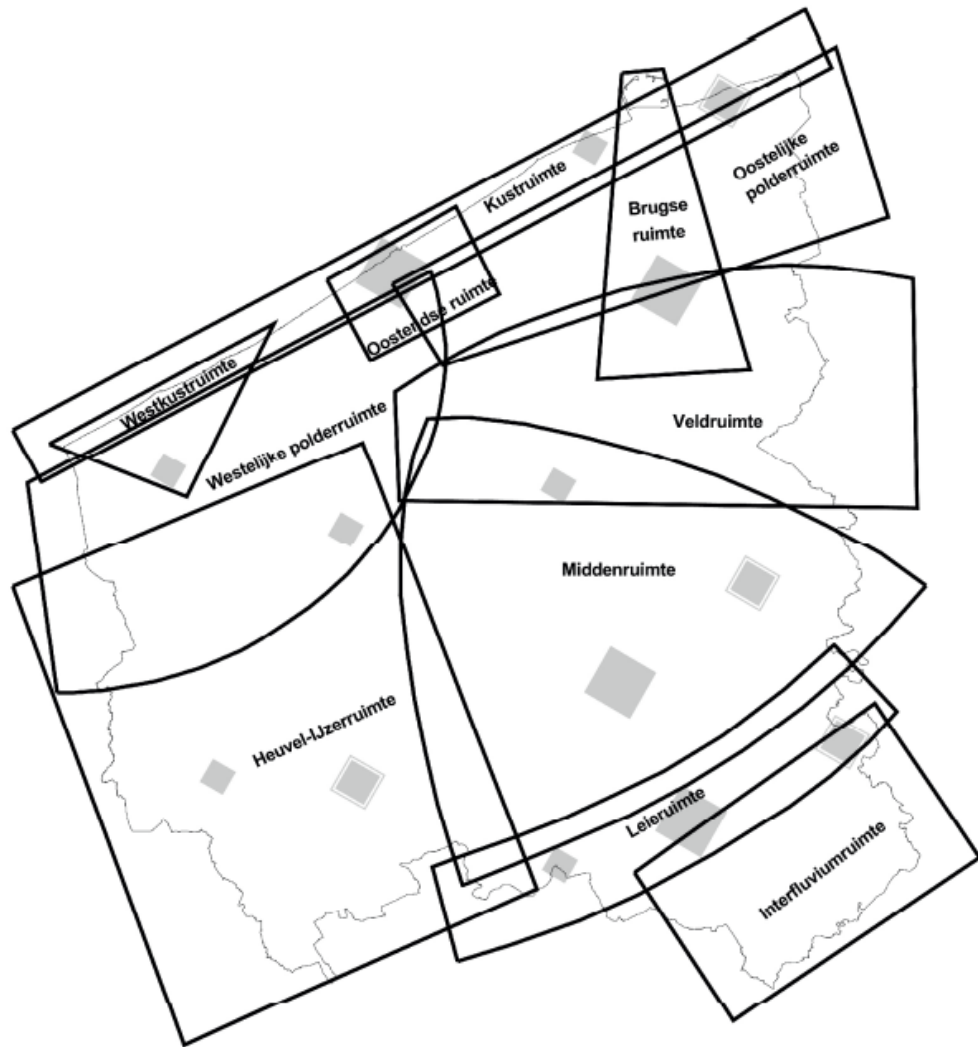
Het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS) is op 6 maart 2002 door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening goedgekeurd. In 2014 werd een eerste partiële herziening van het PRS West-Vlaanderen goedgekeurd. Op 26 september werd een tweede

partiële herziening definitief vastgesteld door de provincieraad. Op 20 januari 2020 heeft de Vlaamse Regering de herziening definitief goedgekeurd.

Het bevat een informatief, richtinggevend en een bindend gedeelte. In het richtinggevend gedeelte wordt de ruimtelijke visie op de provincie weergegeven. Deze gaat uit van de ruimtelijke verscheidenheid. De provincie wenst deze te behouden en te versterken. Hierbij hanteert zij vier ruimtelijke principes:

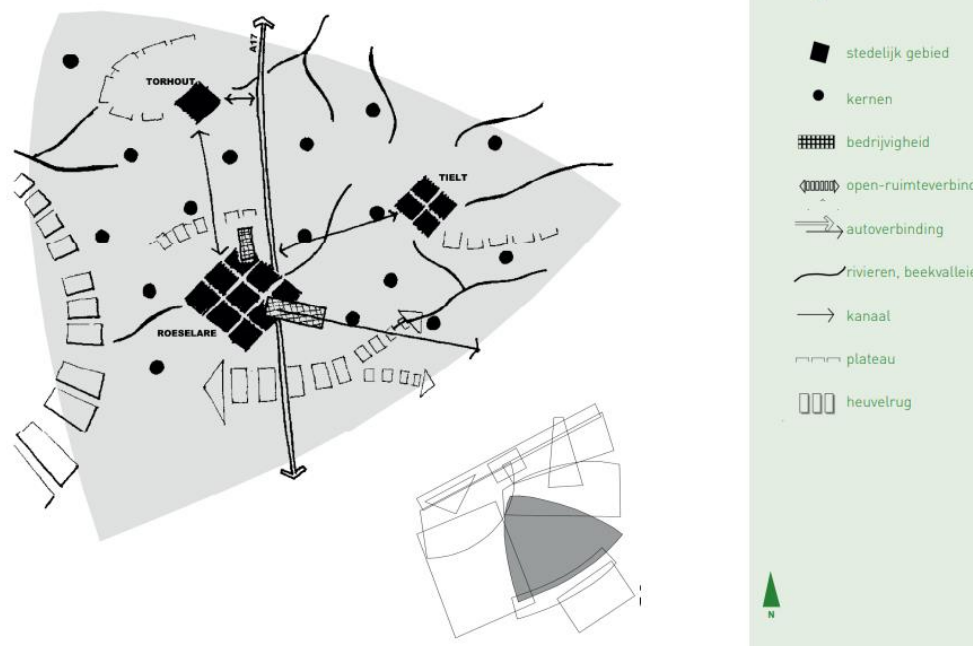
- Het fysisch systeem als drager voor verscheidenheid: de drie onderdelen – rivier- en beekvalleien, de structurerende reliëfcomponenten, en de bodemsamenstelling – vormen de onderlegger voor de ontwikkeling van de verschillende functies.
- De selectieve ontwikkeling van hoogdynamische activiteiten in een gedifferentieerd kernenpatroon: Activiteiten rond wonen, industrie, toerisme en recreatie worden selectief ontwikkeld in de kernen en volgens de schaal van de kern.
- Gebiedsgericht netwerk van lijninfrastructuur: Het patroon van gedifferentieerde kernen en bepaalde gebieden vragen een eigen en gebiedsgericht netwerk van lijninfrastructuur op provinciaal niveau.
- Deelruimten als bevestiging van de diversiteit: De 11 deelruimten, waarbinnen een samenhang bestaat van maatschappelijke en fysische processen, bevestigen de rijkheid aan diversiteit die de provincie verder wil uitbouwen.

Kortemark bevindt zich in de deelgebied 'Middenruimte'. Dit is de driehoek dat ten westen wordt begrensd door de 'Heuvel-IJzerruimte' en in het oosten door de 'Veldruimte'. De Middenruimte omvat de stedelijke gebieden Roeselare, Tielt en Torhout. Deze driehoek wordt in het westen begrensd door de rug van Westrozebeke, in het noorden door de overgang zandleem-zandstreek en in het zuiden door de Leievallei. De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Middenruimte: Ardooie, Dentergem, Harelbeke, Hooglede, Ichtegem, Ingelmunster, Izegem, Koekelare, Kortemark, Kortrijk, Kuurne, Ledegem, Lendeledede, Lichtervelde, Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Roeselare, Ruiselede, Staden, Tielt, Torhout, Wevelgem, Wielsbeke, Wingene, Zonnebeke.



Figuur 12: Deelruimten in West-Vlaanderen in het PRS West-Vlaanderen.

Binnen de grenzen van de Middenruimte zijn de beleidselementen gericht op het concentreren van dynamische activiteiten in de stedelijke gebieden en in de specifieke economische knooppunten. Eveneens dient er een multifunctioneel kanaal uitgebouwd te worden. Verder dienen de stedelijke gebieden versterkt te worden en het regelmatig verspreid rasterpatroon van de kernen moet opgewaardeerd worden. De verkeersontsluiting kan geoptimaliseerd worden. Tot slot wordt groot belang gehecht aan het vrijwaren van structurerende heuvelruggen, open ruimteverbindingen, beekvalleien en bosgebieden.



Figuur 13: Middenruimte (PRS-WV)

4.2.1 Gewenste Nederzettingsstructuur

Hoofddorpen en woonkernen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen maakt een onderscheid tussen hoofddorpen en woonkernen. Dit zijn kernen in het buitengebied die van structureel belang zijn binnen de provinciale nederzettingsstructuur. Zij vullen de stedelijke gebieden aan als centrale plaatsen op lokaal niveau. De provincie heeft bij de totstandkoming van het huidige PRS-WV deze twee beleidscategorieën verder gedifferentieerd met als doel de ontwikkelingsperspectieven beter te kunnen afstemmen op streekgebonden kenmerken zoals reliëfstructuren en landschappelijke waarden. In het huidige PRS-WV wordt er binnen de selectie van kernen in het buitengebied in eerste instantie volgend onderscheid gemaakt:

- **Structuurondersteunende hoofddorpen:** kunnen bijkomende woningen toebedeeld krijgen voor de opvang van de eigen groei van het betreffende structuurondersteunende hoofddorp én de aangroei van de huishoudens van de rest van de gemeente (zowel kern- als niet-kerngebonden);
- Overige geselecteerde kernen, die qua bijkomende woningen enkel de eigen groei van de betreffende kern kunnen opvangen.

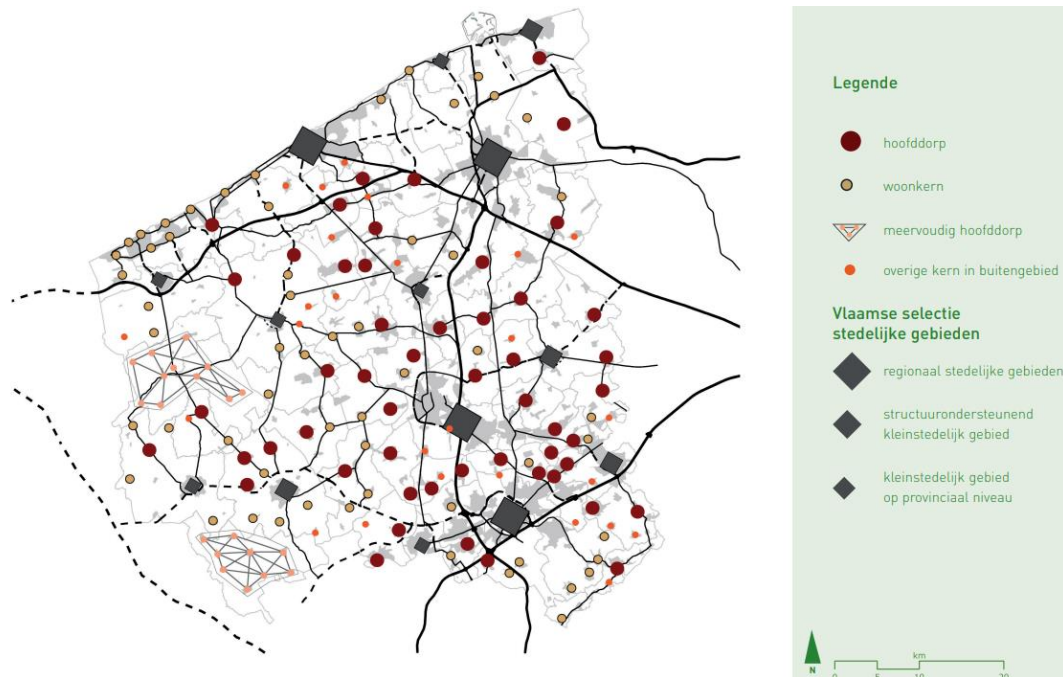
Binnen deze laatste categorie zijn er:

- **Bedrijfsondersteunende hoofddorpen:** deze kernen krijgen de mogelijkheid tot een lokaal bedrijventerrein. De oppervlakte hangt af van de resultaten van een gemeentelijke behoeftestudie, met een maximum van 5 ha;
- **Herlokalisatiehoofddorp:** deze kernen krijgen de mogelijkheid tot een lokaal bedrijventerrein, indien een herlokalisatie van bedrijven in de (deel)gemeente noodzakelijk is;
- **Woonkernen:** een nieuw bedrijventerrein bij woonkernen is uitgesloten;

De gemeente Kortemark kent verschillende kernen. Deze werden als volgt aangeduid:

- Kortemark: structuurondersteunend hoofddorp (bindend)
- Handzame: woonkern (bindend)
- Werken: niet-geselecteerde kern
- Zarren: herlokalisatiehoofddorp (bindend)
- Edewalle: niet-geselecteerde kern

Het beleid van een structuurondersteunend hoofddorp is gericht op het versterken van de centrumfunctie met een bovenlokale verzorgende rol. Ze kunnen dan ook voorzien in bijkomende woongelegenheden en bedrijventerreinen voor lokale bedrijvigheid.



Figuur 14: Selectie van hoofddorpen en woonkernen in West-Vlaanderen (PRS-West-Vlaanderen).

4.3 Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen

Op 20 juni 2024 heeft de provincieraad van de Provincie West-Vlaanderen het ontwerp Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen voorlopig vastgesteld. Het ontwerp van het beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen wordt, samen met het milieueffectenrapport, voorgelegd aan het ruime publiek. Het openbaar onderzoek loopt van 24/02/2025 tot en met 25/05/2025.

De ruimte in West-Vlaanderen is beperkt en iedereen die in West-Vlaanderen woont, werkt, leeft wil die ruimte gebruiken. Niet iedereen gebruikt de ruimte op dezelfde manier, er zijn verschillende verwachtingen en belangen voor de ruimte. Keuzes en duidelijke afspraken maken is dus nodig om conflicten te vermijden.

- **Ruimtelijke kwaliteit** = de waarde van de ruimte, zowel economische waarde, belevingswaarde als toekomstwaarde.
- **Duurzaam** = de ruimte zo gebruiken en inrichten dat ze kan voldoen aan de behoeften van de huidige generatie, zonder daarmee de toekomstige generatie te belasten.

In het **Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen** beschrijft de provincie de keuzes die ze maken om aan goede ruimtelijke ordening te doen. Het is dus een beleidsdocument waarin de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van een afgebakend gebied, hier het volledige grondgebied van West-Vlaanderen, worden vastgelegd.

Het Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen, is opgedeeld in drie delen. Deel I bevat de inleiding waarin wordt geduid wat een beleidsplan is en hoe het tot stand is gekomen. Deel II bevat de strategische visie en deel III bevat de beleidskaders.

4.3.1 Strategische visie

De strategische visie is opgebouwd rond vier ruimtelijke principes voor het ruimtelijk beleid. De visie vertrekt vanuit twee ruimtelijke principes met een focus op het fysisch systeem en het cultuurlandschap, de twee basiselementen van onze West-Vlaamse ruimtelijke context:

- Herkennen én erkennen van het fysisch systeem
- Rekening houden met de eigenheid van het cultuurlandschap

De volgende twee ruimtelijke principes focussen op het toekomstige ruimtegebruik:

- Optimaliseren van het rendement van de bebouwde en verharde ruimte
- Uitbouwen van een netwerk van kernen

Per ruimtelijk principe wordt een visie voor het West-Vlaanderen van 2050 geformuleerd. Deze visie bestaat telkens uit verschillende ambities.

4.3.2 Beleidskaders

In het hoofdstuk over de beleidskaders wordt beschreven hoe de Provincie op korte termijn uitvoering wenst te geven aan de strategische visie en hoe ze de gestelde ambities voor 2050 willen waarmaken.

Elk beleidskader bevat hiervoor een aantal beleidslijnen en een actielijst. Er zijn zes beleidskaders, waarvan één methodisch beleidskader en vijf thematische beleidskaders. De beleidskaders zijn complementair aan elkaar en spelen samen in op ruimtelijke ontwikkelingen en vraagstukken. Een beleidskader staat dus niet op zichzelf en moet steeds samen gelezen worden met de andere kaders.

Hieronder wordt per beleidskader opgesomd aan welke ambities uit de strategische visie het beleidskader een antwoord wil bieden.

Aan de slag

- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid;
- We erkennen de diversiteit van de West-Vlaamse deelruimten.

Fysisch systeem als basis voor een klimaatbestendige ruimte

- In 2050 heeft West-Vlaanderen een goed functionerend watersysteem waarbij regenwater maximaal kan infiltreren;
- In 2050 staat de open ruimte niet onder druk door bijkomende verharding en bebouwing;
- In 2100 is onze kustlijn gewapend tegen de zeespiegelstijging, met zowel zachte als harde kustverdediging;
- In 2050 zijn de ecosysteemdiensten in evenwicht met het natuurlijk aanbod;
- In 2050 is er een maximale afstemming tussen het bodemgebruik en het fysisch systeem;
- In 2050 verplaatst de West-Vlaming zich op een duurzame manier;
- In 2050 maakt de ontspanningsruimte deel uit van het netwerk van kernen;
- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid.

Levendige en verbonden dorps- en stadskernen

- In 2050 heeft West-Vlaanderen een goed functionerend watersysteem waarbij regenwater maximaal kan infiltreren;
- In 2050 staat de open ruimte niet onder druk door bijkomende verharding en bebouwing;
- In 2050 zetten we maximaal in op het creëren van ruimte op strategische locaties binnen de bestaande bebouwde en verharde ruimte;
- In 2050 staat het verhogen van het ruimtelijk rendement ten dienste van de leefbaarheid van de dorpen en steden;
- Reconversie vormt een prioritair instrument om ruimte te creëren;
- In 2050 staat zuinig ruimtegebruik voorop in de open ruimte;
- In 2050 wordt de bestaande bebouwing en verharding in de dorps- en stadskernen maximaal multifunctioneel gebruikt;
- In 2050 hebben we een goed gestructureerd netwerk van kernen;
- In 2050 verplaatst de West-Vlaming zich op een duurzame manier;
- In 2050 maakt de ontspanningsruimte deel uit van het netwerk van kernen;
- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid.

Ruimte voor niet-verweefbare economische en andere activiteiten

- In 2050 staat de open ruimte niet onder druk door bijkomende verharding en bebouwing;
- In 2050 zetten we maximaal in op het creëren van ruimte op strategische locaties binnen de bestaande bebouwde en verharde ruimte;
- Reconversie vormt een prioritair instrument om ruimte te creëren;
- In 2050 wordt de bestaande bebouwing en verharding in de dorps- en stadskernen maximaal multifunctioneel gebruikt;
- In 2050 hebben we een goed gestructureerd netwerk van kernen;
- In 2050 staat zuinig ruimtegebruik voorop in de open ruimte;
- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid.

Transformatie van gebouwenclusters en omgeving in de open ruimte

- In 2050 staat de open ruimte niet onder druk door bijkomende verharding en bebouwing;
- In 2050 is er een maximale afstemming tussen het bodemgebruik en het fysisch systeem;
- In 2050 zetten we maximaal in op het creëren van ruimte op strategische locaties binnen de bestaande bebouwde en verharde ruimte;
- In 2050 staat zuinig ruimtegebruik voorop in de open ruimte;
- Reconversie vormt een prioritair instrument om ruimte te creëren;
- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid.

Hernieuwbare energie

- In 2050 komt onze energie hoofdzakelijk uit hernieuwbare bronnen;
- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid;
- In 2050 maken energiebronnen met een landschappelijke impact integraal deel uit van de West-Vlaamse landschappen.

4.4 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS)

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de gemeente Kortemark werd op 14 september 2009 goedgekeurd door de gemeenteraad. In de zitting van 14 januari 2010 werd het structuurplan integraal goedgekeurd door de deputatie. Het GRS is een verdere verfijning en concrete visie op hoe de gemeente op ruimtelijk vlak, op korte en lange termijn zou moeten evolueren.

4.4.1 Deelruimtes

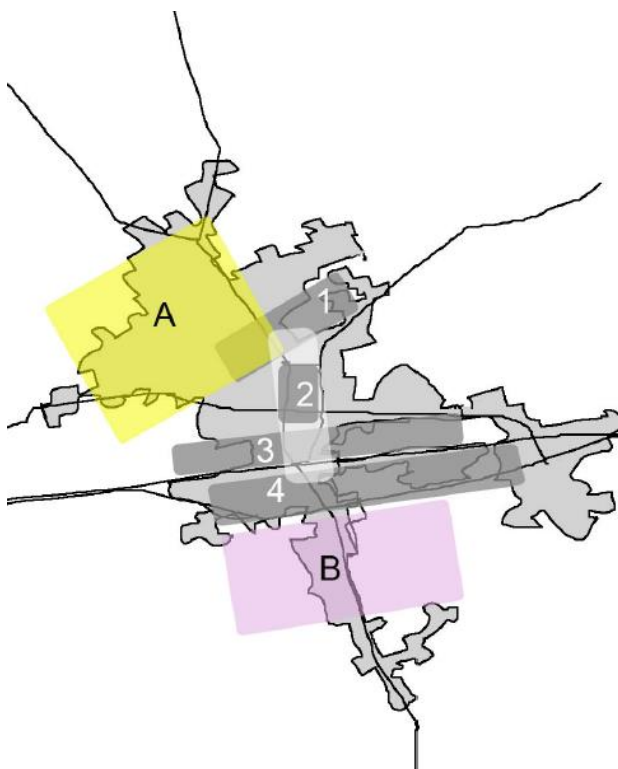
Op basis van verschillende analyses worden in het GRS verschillende gebieden onderscheiden die door hun opbouw als samenhangende gehelen kunnen worden beschouwd. Het gaat daarbij om vijf openruimtegebieden, twee 'samenhangende gehelen' en de kern Kortemark. Kortemark beschikt over het sterkst uitgebouwde voorzieningenapparaat en de sterkste troeven voor bedrijvigheid. De centrumbebouwing is geënt op de assen dwars en evenwijdig met de beekvallei en de randbebouwing strekt zich ver uit in oostelijke, westelijke en noordelijke richting. De zuidelijke lobben worden gedomineerd door de industriële activiteit van de steenbakkerij, de groentenverwerkende industrie en de ambachtelijke zone. (B)

Hierdoor is Kortemark zeker geen compacte kern. De beekvalleien van de Krekebeek, de Spanjaardbeek, de Kasteelbeek en de Grijsperrebeek vormen groene linten doorheen en langs de bebouwde ruimte. De spoorlijn en N35 voegen een harde oostwest-as toe aan de dorpskern.

Door het trekken van deze harde infrastructuurlijnen en door de uitbouw van vlakvormige verkavelingen rondom het centrum is de omgeving sterker versnipperd en zijn een aantal verbindingen en relaties met open ruimte verbroken. (A) Het plangebied voor RUP De Sneepe bevindt zich midden in zo'n vlakvormige verkaveling in zone A.

Het dorpscentrum, ten oosten van het plangebied, is sterk noord-zuid gericht, vanaf de sporthal, het cc de Beuk, de kerk, het marktplein, de Stationsstraat en het gemeentehuis tot het station. De relatieve uitgestrektheid van dit centrum heeft als voordeel dat zowat alle belangrijke publieke en semipublieke voorzieningen (warenhuis, winkels, kantoren...) er op geënt zijn. Het station en de sporthal vormen twee vrij sterke uiteinden van de as. Op deze centrum-as takken van noord naar zuid volgende locaties aan:

- Zorgsite en sportzone;
- Voormalige brouwerijsite en de markt;
- Het Krekedal als groene as;
- Site Dujardin, de stationsomgeving en Staatsbaan-Oost.



Figuur 15: Centrum-as en lobben (GRS Kortemark).

4.4.2 Richtinggevend deel

In het richtinggevende deel van het GRS worden vier globale concepten uitgewerkt voor de gemeente. Het gaat daarbij om 'wonen: eigen identiteit als troef', 'bedrijvigheid: een gedifferentieerde en plaatsgebonden aanpak', 'open ruimte: verbinden en geleden' en tenslotte 'mobiliteit: bundelen van dynamiek'.

Wonen

De gemeente heeft een sterke ruimtelijke kwaliteit als troef: duidelijke gestructureerde dorpen en gehuchten, in nauw contact met een landelijke en landschappelijke omgeving. In diezelfde landelijke omgeving is het verspreide wonen mogelijk in oude hoeves, of kleine gehuchten, in de nabijheid van landbouw, bos en erfgoed. Maar de gemeente staat ook voor een aantal uitdagingen; de samenstelling van de gezinnen 'verdunt', waardoor er meer en kleinere, betaalbare woningen nodig zijn. Voorheen resulteerde dit al te vaak in anonieme bouwprojecten, die weinig toevoegden aan de kwaliteit van het woonweefsel. De open ruimte is echter schaars en essentieel voor de kwaliteit van het bestaande woningpatrimonium; aansnijding van nieuwe woongebieden kan dus pas als er geen andere mogelijkheden meer zijn. Er bestaan dan ook nog vrij veel kansen binnen de bestaande bebouwde omgeving om nieuwe woonprojecten te ontwikkelen: open binnenruimtes in bouwblokken, verlaten bedrijfsruimtes, onbenutte bouwgronden.

De gemeente kiest ervoor om bij de verdere uitbouw van de woonfunctie, de sterkte van de bestaande ruimtelijke kwaliteit als 'basingrediënt' te gebruiken. Door herbestemming, inbreiding en een gebiedsgericht beleid tegenover zonevreemde woningen wil de gemeente meer woningen, maar ook meer aantrekkelijke woonvormen. Door het inspelen op bestaand erfgoed en landschappelijke kwaliteit van de omgeving, streeft de gemeente naar een eigen identiteit voor elke locatie.

Mobiliteit

De gemeente wil in eerste instantie de ruimtelijke troeven die zij in handen heeft door haar goede ontsluitingsstructuur maximaal uitspelen. De ontwikkeling van de meest verkeersgenererende functies zullen daarom aansluiten bij de N35. Ten tweede zal zij trachten alle mogelijkheden benutten om zwaar verkeer vanuit verspreide (bedrijfs)locaties uit de dorpskernen te weren, en gebundeld te laten aansluiten op de bovenlokale infrastructuur. Tenslotte zal zij zich concentreren op de kwaliteit van het openbaar domein voor langzaam verkeer, zowel binnen de dorpskernen, als daarbuiten.

Gewenste ruimtelijke structuur – wonen

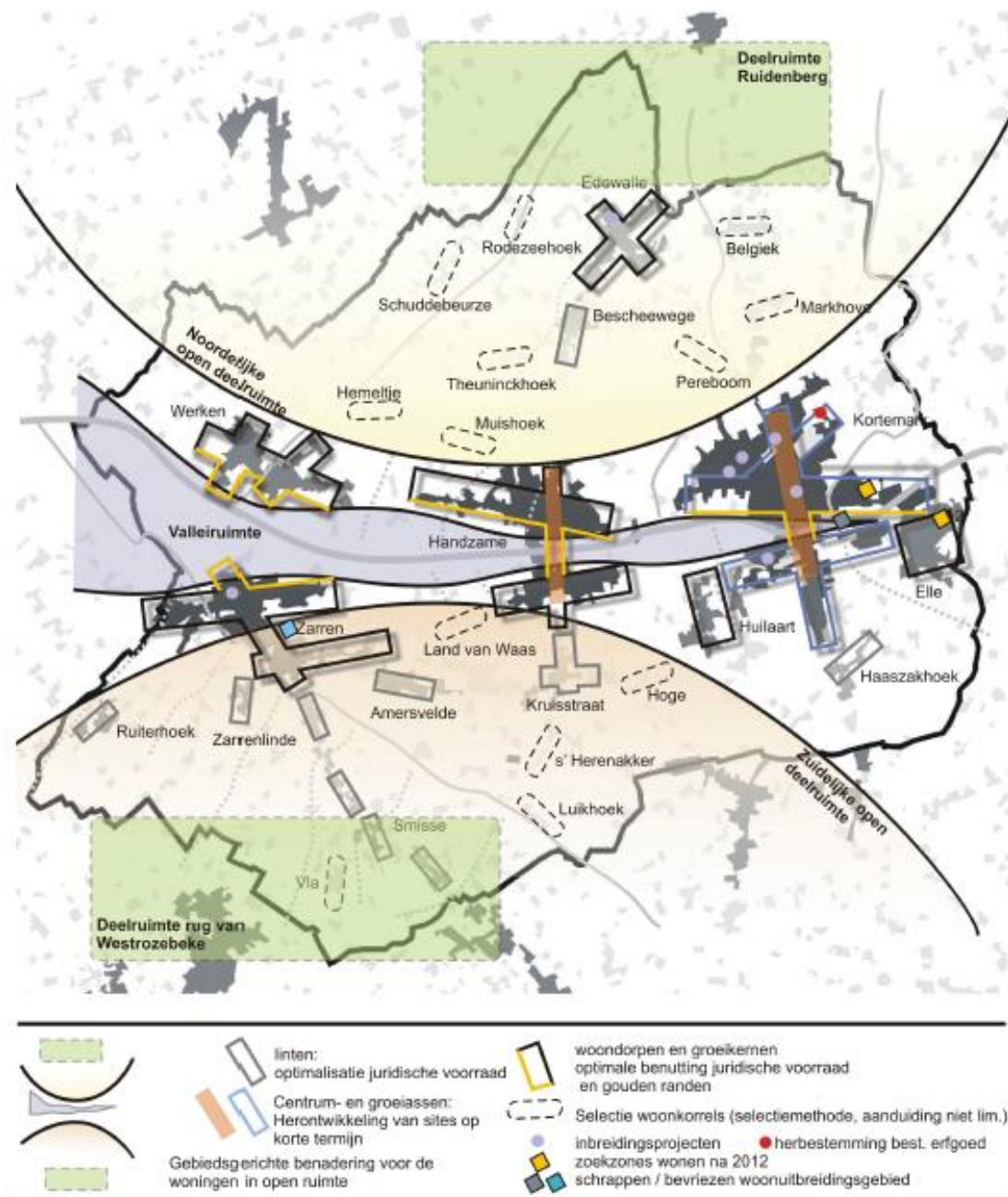
De gewenste ruimtelijke structuur voor wonen in de gemeente krijgt vorm door de kwaliteitsvolle inbreiding binnen het bestaande juridische aanbod, en door de reconversie van vrijkomende industriële sites. Het beleidskader voor zonevreemde woningen zorgt ervoor dat de decretale mogelijkheden gebiedsgericht verfijnd worden, en er randvoorwaarden komen om woningen in open ruimte landschappelijk in te passen. De aanpak van de ongebruikte ruimte in de dorpskernen is voor de gemeente prioritair. Dit komt de huidige inwoners én nieuwe bewoners ten goede. Het zoeken naar passende woontypologie, oplossen van de vraag naar parkeerruimte, inpassen van voldoende groen en de noodzakelijke publieke voorzieningen is in dergelijke projecten cruciaal. 'Inbreiding' is dan ook de geschikte manier om in elk dorpscentrum te komen tot kwalitatieve knooppunten zoals een gezellig en levendig plein, maar ook om nieuwe schakels te vormen tussen bestaande voorzieningen. Geen geïsoleerde projecten dus.

De gewenste structuur van het wonen krijgt vorm op basis van volgende ruimtelijke gehelen waaraan een beleid gekoppeld wordt:

- de publieke functies;
- de centrum-assen en polen;
- de groei-assen;
- de lobben;

- de vijf open deelruimtes als basis voor zonevreemde woningen;
- zonevreemde kleinhandel bestendigen.

In de kern Kortemark zijn er drie duidelijke clusters waarneembaar: deze rond de sporthal, rond de markt (CC, kerk, bibliotheek) en rond het station (gemeentehuis, politie). De gemeente ziet die clustering als een te versterken kwaliteit; de onderlinge nabijheid, complementariteit met kleinhandel en bereikbaarheid met openbaar vervoer zijn interessant als basis voor een levendige, leefbare woonkern. Bovendien kan een publieke functie, of de vernieuwing van publieke ruimte als katalysator werken bij de herontwikkeling van verlaten sites, zoals het geval was bij de site Dujardin of de Brouwerijsite.



Figuur 16: Gewenste ruimtelijke structuur: wonen (GRS Kortemark).

De dichtheid in de inbreidingsprojecten wordt voor de dorpen licht opgetrokken tot minimaal 20 woningen per ha, of minimaal 30, indien het gaat om centrumlocaties in Kortemark. Ook buiten

deze inbreidingsprojecten kan vanzelfsprekend naar een verdichte woningtypologie gezocht worden. Anderzijds dient de woonkwaliteit gewaarborgd te blijven en problemen van gabarit, inkijk en parkeren tegengegaan worden. De gemeente zal dan ook een gemeentelijke verordening opmaken waarin voor projecten met appartementen minimaal volgende aspecten vastgelegd worden:

- het minimale aantal parkeerplaatsen op eigen terrein;
- de minimale grootte en aard van de buitenruimte per appartement;
- de kroonlijsthoogte, het aantal bouwlagen en het aantal toegelaten bouwlagen boven de kroonlijsthoogte;
- dakvorm en dakuitbouwen.

Deze aspecten zullen onderzocht worden in relatie tot de grootte van de kern. Het is duidelijk dat het centrum van Kortemark grotere volumes kan verdragen dan dat van Handzame of Zarren.

Voor elk project binnen de huidige bestemde zones wordt gezocht naar een passende woontypologie. Hierbij wordt in rekening gebracht dat vooral in de kleinere dorpen nog een te klein percentage van de woningen sociale woningen zijn. In de dorpskern Kortemark ligt dit percentage reeds vrij hoog. In Kortemark, Handzame, Werken en Zarren zal in elke verkaveling van minimaal 1ha, minimaal 25% sociale woningen, sociale appartementen of seniorenwoningen zijn. In de volledige gemeente wordt in elk woonproject met meer dan 10 woningen minimaal 20% kleine betaalbare woningen voorzien, gericht op senioren (levenslang wonen) of éénoudergezinnen.

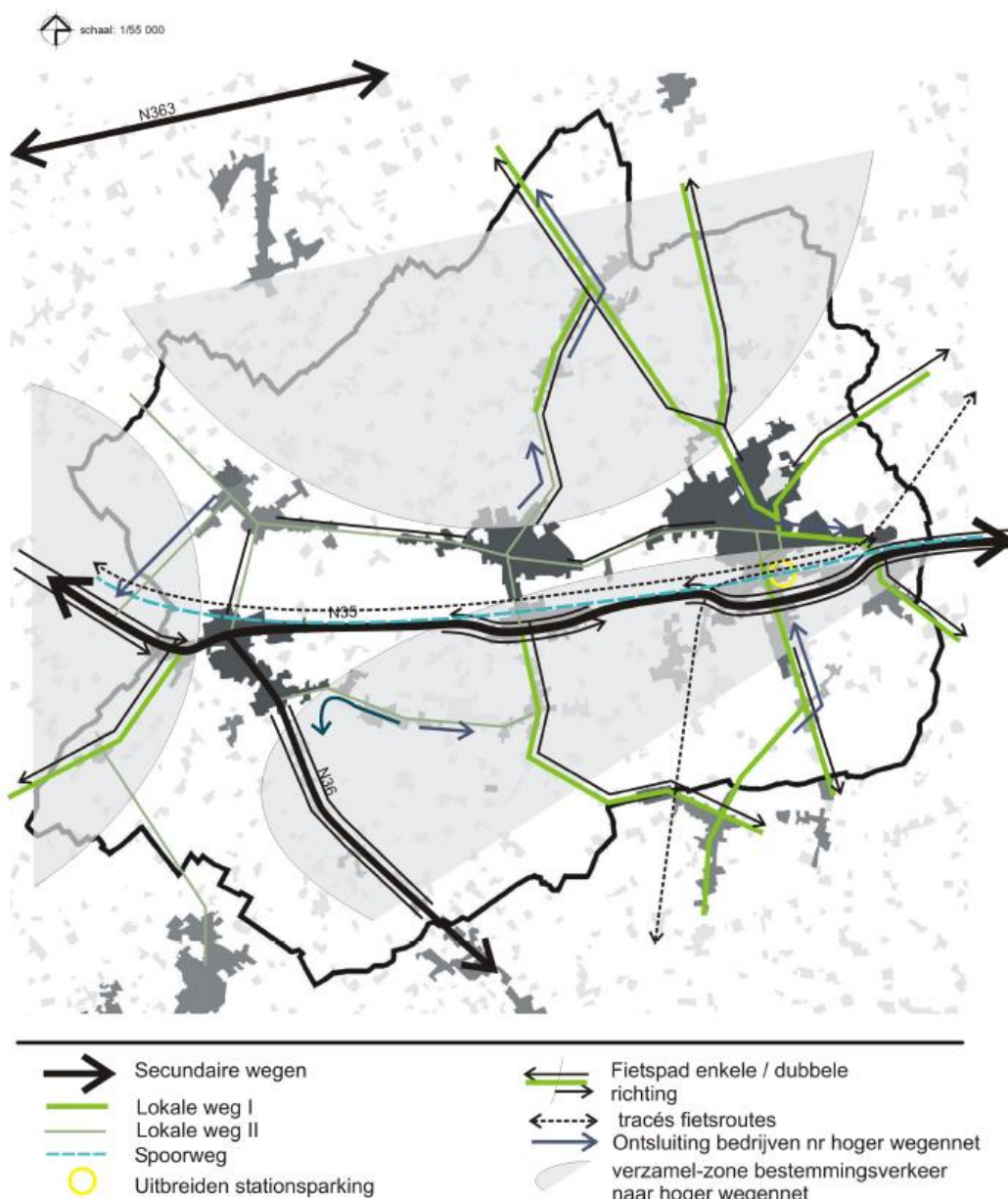
Gewenste ruimtelijke structuur - mobiliteit

In het GRS worden een aantal uitgangspunten en doelstellingen omtrent mobiliteit geformuleerd. Deze werden verder uitgewerkt in het Mobiliteitsplan.

Omtrent autoverkeer werden vanuit hogere beleidskaders de wegen N35 en N36 als secundaire wegen geselecteerd. De verkeersverbindende rol primeert voor de N35, voor de N 36 primeert een verzamelende rol. Ook de N363, ten noorden van het grondgebied, werd geselecteerd als secundaire weg II. De gemeente wil vanuit deze 3 selecties de functie van de lokale wegen afstemmen op het leiden van verkeer naar deze secundaire wegen, op een wijze die de woonomgeving zo minimaal mogelijk belast.

Op vlak van parkeren zal op projectniveau, zowel voor inbreidingsprojecten als voor appartementsgebouwen, een antwoord moeten worden gegeven op de eigen parkeervraag. Het is de bedoeling de parkeerdruk op het openbaar domein binnen aanvaardbare grenzen te houden en deze als kwaliteitsvolle ruimte voor de zachte weggebruiker in te richten.

Door prioriteit te geven aan inbreidingsprojecten wil de gemeente de onderlinge afstand tussen wonen, werken en voorzieningen minimaal houden. De gemeente zal dit per project onderzoeken.



Figuur 17: Gewenste ruimtelijke structuur: mobiliteit (GRS Kortemark)

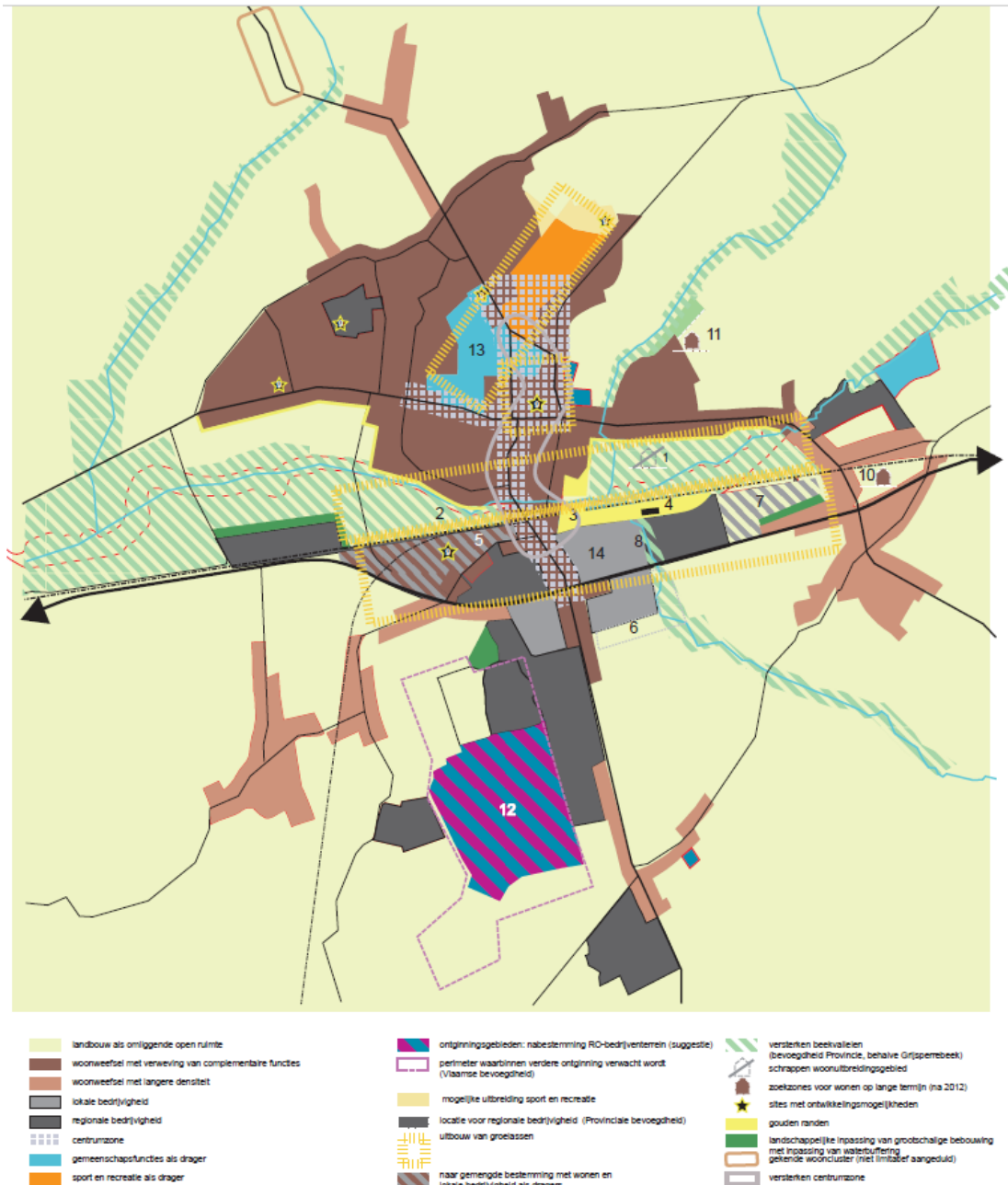
Op de structuurschets hierboven worden de gewenste ontwikkelingen aangegeven;

- Ten zuiden van de staatsbaan wordt de voorkeur gegeven aan een afwerking van de Voshoeek als lokaal bedrijventerrein (j).
- De ontgonnen zone van de Steenbakkerij (m) wordt als suggestie aan de hogere overheden naar voor geschoven als locatie voor een regionaal bedrijventerrein. Deze zone is mogelijk uit te breiden met de ontgonnen zone ten zuiden ervan (n), na opvulling ervan. De gemeente suggereert hierbij ook om deze zone te ontsluiten op een wijze die de Hoogledestraat maximaal vrijwaart van verkeer. Dit zou kunnen door ofwel rechtstreeks naar de N35 te ontsluiten, ofwel via de zone Voshoeek.

Voor Kortemark staan volgende krachtlijnen voorop:

- De herbesteding en uitbouw van Krekemeersen en aanduiding van nieuwe zoekzones voor wonen.

- Het ontwikkelen van de spoorwegzate als toeristisch-recreatief lijnelement in samenwerking met de Provincie, met aandacht voor de ecologische potenties.
- De aanpak van de inbreidingsprojecten.
- De inpassing van kantoren en kleinhandel, containerpark, vrachtwagenparking, bedrijfsverzamelgebouw, bibliotheek en andere gemeenschapsvoorzieningen bij de aanpak van de sleutelprojecten.
- De herbestemming van bestaande zones voor industrie, zowel opgenomen in BPA's als in het gewestplan, in die mate dat bedrijvigheid die sterk hinderlijk is voor het wonen zich niet langer in de onmiddellijke omgeving zal ontwikkelen.



Figuur 18: Gewenste ruimtelijke structuur: deelruimte Kortemark (GRS Kortemark).

Toelichting bij de gewenste structuur

1. Herbestemming Krekemeersen in functie van waterberging, natuur en zachte recreatie
2. Herbestemming naar open ruimte, planologische ruil van eenzelfde opp. industriegebied (RO) naar locatie 12, via een nabestemming van het ontginningsgebied als regionaal bedrijventerrein. Dit is een suggestie aan de hogere overheden.
3. Versterking van de stationsomgeving; aanleg van een stationsparking en verbetering van de onderdoorgang onder de sporen, in functie van voetgangers en fietsers.
4. Mogelijke koppeling van nieuwe functies aan de stationsparking; vrachtwagenparkeren, bedrijfsverzamelgebouw.
5. Herbestemming site Dujardin naar ruimte voor lokale bedrijvigheid, wonen en een ondergeschikt aandeel kleinhandel en diensten.
6. Afwerking van de ambachtelijke zone Voshoek. De Grijsperrebeek wordt hier als natuurlijk verbindend element geïntegreerd. In tweede orde geldt deze zone als alternatief voor de herontwikkeling van de Steenbakkerij als RO-zone.
7. Herstructurering van het ingesloten aanbod voor KMO, site Deskobil, in de lens tussen N35 en spoorlijn, en inpassing van gemeenschapsvoorzieningen geënt op de N35 (containerpark en gemeenteloods). Mogelijke inplanting van een bedrijfsverzamelgebouw op deze site.
8. Integratie en versterking van de aansluiting tussen Grijsperrebeek en Krekemeersen, ter hoogte van de N35 en de spoorlijn.
9. Herbestemming van site met ontwikkelingsmogelijkheden.
10. Zoekzone voor wonen Staatsbaan Oost.
11. Zoekzone voor wonen Tuinwijk.
12. Herzien van de nabestemming van het ontginningsgebied, als aanbod voor regionale bedrijvigheid (suggestie aan de hogere overheden).
13. Ontwikkeling van de zorgsite.
14. Ontwikkeling van de site Hyboma voor bedrijven en kleine kantoren.

4.5 Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2024

Het herziene gemeentelijk mobiliteitsplan werd op 27 mei 2024 goedgekeurd. Het bestaat uit twee delen: een informatief en een richtinggevend deel. Het informatief deel omvat de lokale toestand, doelstellingen, het duurzaam beleidsscenario en het bewandelde participatietraject. Het richtinggevend deel omvat een toelichting van de verschillende werkdomeinen, de knelpunten en de kansen. In eerste instantie wordt de gemeentelijke beleidsvisie omtrent mobiliteit en verkeer op haar grondgebied toegelicht. Daarna worden per werkdomein de visie en maatregelen geformuleerd.

Werkdomein A geeft de samenhang met het ruimtelijk beleid weer. Werkdomein B omschrijft het gewenste beleid wat de netwerken van de verschillende vervoersmodi betreft. Onder werkdomein C wordt het flankerend beleid uitgewerkt.

4.5.1 Strategische doelstellingen

Het mobiliteitsplan is een beleidsplan dat in hoofdlijnen een (langetermijn)visie weergeeft op een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Door de opmaak van dit mobiliteitsplan verklaarde de gemeente zich akkoord met de vijf basisdoelstellingen van het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Overheid:

- de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze vrijwaren;
- iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;
- verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- verkeersleefbaarheid verhogen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;

- schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

Naast de vijf basisdoelstellingen dient ook rekening te worden gehouden met (1) het STOP-principe, waarbij eerst de voetgangers, dan de fietsers en vervolgens het collectieve vervoer en het individueel gemotoriseerde vervoer aandacht krijgen qua wenselijke mobiliteitsvorm en (2) het participatiebeginsel, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid.

De mobiliteitsplanning van de provincie West-Vlaanderen stimuleert het gebruik van zachte en duurzame vervoersmodi. De uitbouw van het bovenlokale fietsroutenetwerk en de recreatieve netwerken zijn belangrijke provinciale taakstellingen. Ook onderneemt de provincie verschillende sensibiliserende acties naar scholen, bedrijven en andere doelgroepen. Sinds enkele jaren worden de gemeenten gegroepeerd in vervoerregio's.

De gemeente Kortemark bevindt zich in de vervoerregio Westhoek. Samen met de andere 14 gemeenten van deze regio en dep. MOW wordt momenteel een regionaal mobiliteitsplan uitgewerkt.

De gemeente onderschrijft bovenstaande doelstellingen en principes. Met de actualisatie van haar mobiliteitsplan wil de gemeente actief meewerken aan een duurzame mobiliteitsontwikkeling op haar grondgebied. Een gemeentelijk mobiliteitsplan heeft in principe een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten.

4.5.2 Operationele doelstellingen

In volgend overzicht worden de doelstellingen geformuleerd die de gemeente wenst te bereiken met de herziening van haar mobiliteitsplan. Er werd hier enkel aangegeven wat de gemeente specifiek wenst te bereiken en niet hoe de gemeente dit wenst te bereiken.

Parkeerbeleid

Het parkeerregime moet afgestemd zijn op de lokale behoeften. Kortparkeren is bijvoorbeeld gewenst bij handelszaken. Langparkeermogelijkheden moeten dan weer aanwezig zijn in de omgeving van scholen en tewerkstelling. Een betere benutting van centrum-/ randparkings kan hiertoe bijdragen. Verder is een duidelijk onderscheid tussen parkeerplaatsen voor lang- en kortparkeerders gewenst. Dit betekent een duidelijk leesbare blauwe zone op terrein. De centrumfuncties en handelaars moeten daarenboven ten allen tijde vlot bereikbaar zijn. Waar mogelijk dient de kwaliteit van de publieke ruimte opgewaardeerd te worden (meer beleavings-/ ontmoetingswaarde).

Schoolomgevingen en -routes

De gemeente wil werken maken van veiligere schoolomgevingen en -routes door de opmaak van schoolvervoerplannen in samenspraak met de betrokken scholen. Kinderen moeten immers op een veilige manier de woon-schoolverplaatsing kunnen maken. Naast infrastructurele aanpassingen zijn ook sensibiliseringsacties wenselijk.

Zwaar verkeer

De gemeente wenst het (doorgaand) zwaar en landbouwverkeer te weren uit de dorpscentra en schoolomgevingen. Het zwaar verkeer dient m.a.w. zo snel mogelijk gestuurd te worden naar het hogere wegennet. Verschillende infrastructurele maatregelen op terrein dienen hiertoe bij te dragen, alsook regelmatige handhavingsacties.

Fietsbeleid

De gemeente wenst het fietsen in de gemeente verder te stimuleren door de fietsinfrastructuur verder op te waarderen en meer aandacht te besteden aan fietscomfort (bv. kwalitatieve fietsenstallingen en andere diensten voor fietsers).

Mobipunten

Op termijn wil de gemeente werk maken van de inrichting van haar Hoppinpunten. Op die manier kan combimobiliteit gefaciliteerd worden en het aandeel verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel toenemen. De ontwikkeling van de Hoppinpunten kan tevens een positieve invloed hebben op de kwaliteit van de publieke ruimte.

Lokale wegen

Er wordt gestreefd naar een beter beheer, herinrichting en onderhoud van de lokale wegen op basis van hun feitelijke functie. De lokale wegen dienen - op basis van de wegcategorie waartoe ze behoren - een eenduidige leesbare inrichting te krijgen opdat de geldende snelheidsregimes gevolgd worden. De wegcategorisering dient tevens een kapstok te zijn voor het sturen van het verkeer via de meest geschikte wegen. Op termijn wenst de gemeente een beleidskader lokale wegen op te maken dat is afgestemd op het decreet gemeentewegen.

4.5.3 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

In werkdomein A wordt een overzicht gegeven van de toekomstige ontwikkelingen op ruimtelijk vlak. Het mobiliteitsplan doet geen bindende uitspraken over toekomstige ontwikkelingen, maar brengt advies uit over de mobiliteitsaspecten bij deze ontwikkelingen. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (door de Bestendige Deputatie goedgekeurd op 14/01/2010) en de ruimtelijke uitvoeringsplannen geven inhoudelijke beslissingen over deze ontwikkelingen weer.

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt het auto-arm concept voorgelegd dat vertrekt van een maximale bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en hulpdiensten. Er werd als uitgangspunt gekozen voor de ontwikkeling van een provinciaal fietsroutenetwerk gericht op functioneel verkeer, om de alternatieven voor het autoverkeer te versterken. Enkele maatregelen die volgens het GRSP genomen zijn, duiden op de aanwezigheid van een positieve tendens op het vlak van verkeersveiligheid. Zo was er de herinrichting van de kruispunten op de Staatsbaan, de aanleg van publieke ruimte in de centra en de aanleg van enkele vrijliggende fietspaden, waaronder de Provinciale hoofd fietsroutes langs de spoorlijn n°73 en op de verlaten spoorwegzate richting Boezinge. Op de gewestwegen N35 en N36 zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk gezien de grote snelheidsverschillen tussen de weggebruikers.

Het gemeentebestuur is van mening dat de huidige mogelijkheden om vanuit de kernen de open ruimte te bereiken nog te beperkt zijn. Met het oog op een kwaliteitsvolle uitbouw van natuur, fiets- en wandelroutes en groene speelruimte, wil de gemeente de mogelijkheden van trage wegen verder onderzoeken. Tevens kan de koppeling tussen bestaande fiets- en wandelassen en de centra verbeteren.

Programma wonen

Het RUP De Sneepe behelst de site van de voormalige meubelfabriek Bruynooghe, gelegen tussen de Sneepestraat en de Oogstweg. De doelstelling van dit RUP is om de bestemming 'ambachtelijke bedrijven en KMO's' om te zetten in woongebied. De doorwaadbaarheid van de planzone door trage wegen is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Ontsluiting

De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer gebeurt via de Sneepestraat of op de Schreveweg. De Sneepestraat wordt op termijn heraangelegd. Er wordt in de heraanleg van de Sneepestraat een knip voorgesteld waardoor het verkeer (ook na realisatie van de woonwijk) ten allen tijde

lager zal liggen dan in de huidige situatie. Centraal in de planzone wordt een as voorzien die fungeert als fiets- en wandelroute tussen de Koutermolenwijk en de Sneppestraat. Andere trage verbindingen doorheen het plangebied sluiten via een eerder groene gordel aan op een aantal bestaande trage wegen.

Verkeersgeneratie

Er wordt uitgegaan van 85-95 nieuwe wooneenheden. Rekening houdend met een autobezitsgraad van 1,5/woning kan gesteld worden dat er maximaal 143 personenvoertuigen op de site aanwezig kunnen zijn, wat resulteert in 285 vervoersbewegingen per dag. In de ochtend- en avondspits wordt uitgegaan van 43 bijkomende vervoersbewegingen op de Sneppestraat. Dit wordt niet als aanzienlijk beschouwd rekening houdend met de voorziene knip in de Sneppestraat.

Parkeren

Er liggen verschillende inrichtingsvoorstellen voor de planzone voor. In alle scenario's wordt uitgegaan van een deel ondergrondse en een deel bovengrondse parkeerplaatsen. Er worden resp. 51 of 57 bovengrondse parkeerplaatsen voorzien. Daarnaast zijn er 23 woningen die ook een overdekte autostalplaats met oprit hebben. Ondergronds zijn er geclusterde parkeerplaatsen voorzien voor de meergezinswoningen en garageboxen. Deze kunnen hun garage bereiken via de woning. Ondergronds kunnen ongeveer 95 autostalplaatsen worden voorzien.

4.5.4 Werkdomein B: Verkeersnetwerken

In werkdomein B wordt een overzicht gegeven van de visie, maatregelen en strategieën die gemeente wenst toe te passen en uit te voeren om een verkeersveilige en leefbare omgeving te ontwikkelen. Deze zijn opgedeeld volgens het Stopprincipe (stapper-trappers-openbaar vervoer-privaat vervoer). De belangrijkste elementen i.f.v. voorliggend plangebied worden hier uitgelicht.

4.5.5 Voetgangers

Visie

De meeste verplaatsingen binnen de kernen kunnen te voet afgelegd worden. Om de verplaatsingen te voet aantrekkelijk te maken, moeten de kernen op maat van voetgangers worden ingericht. Binnen de kernen kunnen doorsteken en paadjes voorzien worden. Deze vormen directe en verkeersveilige verbindingen tussen de verschillende wijken en voorzieningen. Schoolomgevingen en schoolroutes moeten verkeersveilig worden ingericht.

Het toepassen van het STOP-principe vindt niet alleen weerslag in de vernieuwde mobiliteitsplanningsprocessen, maar dient een reflex te worden in alle toekomstige projecten. De opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit en inrichting op maat van de voetganger moeten het uitgangspunt vormen bij de inrichting van de openbare ruimte. Een kwalitatieve inrichting nodigt immers uit om de openbare ruimte te gebruiken als verblijfsruimte. In de lijn van het Vlaamse beleid dient bij de aanleg van voetgangersvoorzieningen steeds gestreefd te worden naar de realisatie van integraal toegankelijke infrastructuur.

Acties:

Herinrichting bushalte in de Handzamestraat

Momenteel ligt de bushalte ter hoogte van de parking en de schooltoegang MMI secundair op de Handzamestraat. Er komen verschillende vervoersmodi op dit punt samen tijdens de spitsmomenten wat voor gevaarlijke situaties zorgt. Zowel voetgangers, fietsers, de bus als wagens komen hier met elkaar in aanraking omdat ze dezelfde ruimte moeten gebruiken.

Daarnaast is de bushalte momenteel niet toegankelijk aangelegd en is het op deze locatie ook niet mogelijk om toegankelijk aan te leggen wegens ruimtegebrek. De bushalte wordt hierdoor verschoven richting het centrum, vlak voor de schooltoegang (grasplein).

Er liggen momenteel parkeerplaatsen op deze locatie. Er is voldoende ruimte (lengte) om de bushalte hier toegankelijk aan te leggen voor blinden en slechtzienden en voor personen met een motorische beperking. De bus moet halteren op de rijweg, cfr. het advies van De Lijn voor alle haltes binnen de bebouwde kom.

Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan

- summier wijzigingen bebouwde kommen Handzame en Zarren
- grotere zone 30's in alle kernen
- schoolvervoerplannen met allerhande acties en maatregelen

4.5.6 Fietzers

Visie

Er wordt gestreefd naar meer fietsverplaatsingen, wetende dat ruim de helft van de autoverplaatsingen in Vlaanderen beperkt blijft tot ritten van max. 5 km. Het succes van de E-bikes leidt tevens tot een groter fietspotentieel.

Acties:

De verbetering, het vervolledigen en de realisatie van (gemeentegrensoverschrijdende) fietsnetwerken is prioritair. Door de provincie West-Vlaanderen werd in samenspraak met verschillende bovenlokale partners en de gemeente een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgewerkt (BFF), bestaande uit fietssnelwegen en klassieke BFF-routes. Fietssnelwegen zijn doorgaande fietsroutes op een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur. Ze verbinden de belangrijkste attractiepolen en bieden zo een aantrekkelijk alternatief voor woon-, school- en werkverplaatsingen met de auto. Ze vormen de hoofdwegen onder de fietsassen. De benaming 'snelweg' wijst op ambitie en wekt verwachtingen inzake vlotte doorstroming, aparte bedding, rechtlijnigheid, breedte, maximale afwezigheid van kruispunten, leesbaarheid en voorspelbaarheid van de verbinding. Daarnaast werden trajecten geselecteerd die de overige fietsrelaties op bovenlokaal niveau moeten verbeteren. Provincie West-Vlaanderen heeft in 2023 een masterplan Fiets voor de regio Westhoek opgemaakt. Dit plan bevatte o.a. een update van het BFF-netwerk. Op lokaal niveau wordt dit netwerk aangevuld met enkele belangrijke lokale fietsverbindingen.

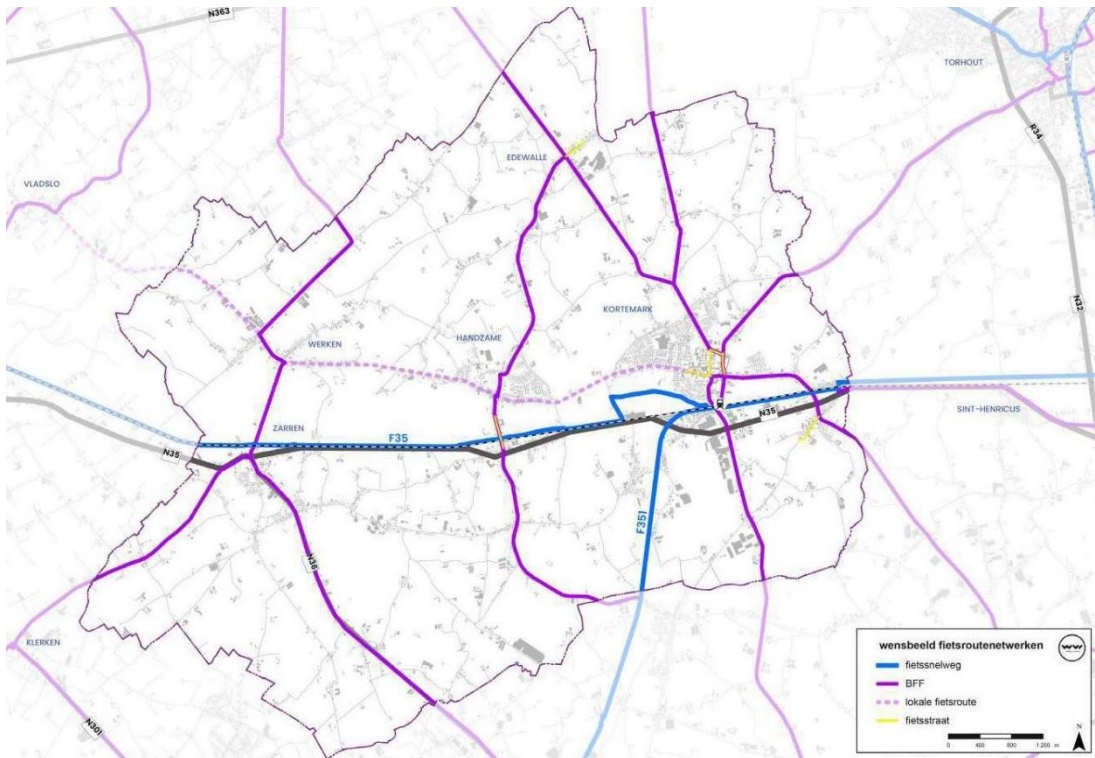
Er werd in hoofdzaak aandacht besteed aan de (ontbrekende) fietsrelaties met deel- en buurgemeentes. Voor de realisatie van de fietsroutes is de aanleg van fietspaden op sommige plaatsen noodzakelijk, maar een fietsroute kan ook perfect in orde zijn zonder de aanleg van aparte fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld in een zone 30 is gemengd verkeer aangewezen). Voor de inrichting van de fietsinfrastructuur langsheen de geselecteerde wegen geldt het Vademecum Fietsvoorzieningen van de Vlaamse Overheid als leidraad.

Fietsroutes

Op grondgebied Kortemark zijn er twee fietssnelwegen: de F35 en F351. F35 (Veurne – Diksmuide – Kortemark – F32): deze verbinding volgt grotendeels spoorlijn 73 tot in Lichtervelde, met hier en daar passages langs bestaande wegen. Verschillende stukken van deze fietssnelweg zijn gerealiseerd (bv. tussen Zarren en het station in Kortemark), in uitvoering of gepland (bv. verbinding Esen-Zarren). Op 10/01/2024 werd door de projectstuurgroep de startnota 'fietssnelwegen F32 x F35' goedgekeurd.

Er werd beslist dat de F35 vanaf het station van Kortemark een tracé zal volgen ten zuiden van de spoorlijn tot aan de Ieperstraat, vanaf daar wordt de oversteek gemaakt naar de noordzijde van de spoorlijn. F351 (Ieper - Kortemark): beter bekend als de Vrijbosroute op de bedding van de vroegere spoorlijn Ieper-Langemark-Staden-Kortemark is recent heraangelegd, zij het niet

steeds op conforme breedte, tussen Kortemark en Boezinge. De rechtstreekse route tussen de kernen van Kortemark - Handzame - Werken - Vladslo via de Handzamestraat, Werkenstraat, Werkenplein en Vladslostraat wordt als lokale fietsroute weerhouden.



Figuur 19: Fietsroutenetwerken (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024)

Trage wegen

Onder deze noemer verstaan we paden of wegen bestemd voor voornamelijk zachte weggebruikers, verhard of onverhard, smal of breed. Deze mogen vandaag ook gebruikt worden door speedpedelecs gezien er in Kortemark geen beperking geldt op de bestemming van trage wegen vanwege de gemeenteraad. In deze context is het gewenste type weggebruikers meestal geval per geval te bekijken.

Alle weggebruikers dienen op dergelijke trage wegen hun gedrag aan te passen aan de plaatselijke context. Gezien trage wegen een verkorte doorsteek kunnen zijn t.o.v. de reguliere wegen, kan dit voor een korter traject zorgen en de concurrentiepositie t.o.v. gemotoriseerd verkeer vergroten. Het lijkt aangewezen fietsers en speedpedelecs dus zoveel als mogelijk gebruik te laten maken van dergelijke trage wegen.

Als de trage weg geen verkort traject teweeg brengt t.o.v. de reguliere wegen en/of deze zodanig smal is dat fietsers niet kunnen kruisen of even uitwijken op een naastliggende groenstrook, kan het aangewezen zijn speedpedelecs niet toe te laten op de betreffende trage weg.

Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan

- bijgestelde visie fietssnelweg F35 (tussen station en gemeentegrens met Torhout) op initiatief van de provincie
- aangepast BFF (cf. masterplan fiets Westhoek)
- invoering fietsstraten
- visie fietsparkeren en fietsvoorzieningen
- visie speed speedelecs

4.5.7 Openbaar vervoer

Visie

De gemeente wenst een eigen gebiedsdekkende visie uit te werken rond de implementatie van de mobipunten in nauwe samenhang met de verschillende openbare vervoernetwerken, de VOM-initiatieven, fietsnetwerken en de directe omgeving. Het voorzieningenniveau van elk mobipunt moet onder meer op maat zijn van de noden van de inwoners (die evolueren doorheen de tijd). Bijgevolg zal de inventarisatie van deze noden gebeuren bij een concreet project voor de realisatie van een mobipunt door middel van een klein onderzoek. De inrichting van de mobipunten dient dus in kader van de herziening van het mobiliteitsplan nog niet volledig te worden vastgelegd. De zaken die in de volgende paragrafen worden voorgesteld zijn bijgevolg louter 'mogelijkheden' op de mobipunten en hebben geen dwingend karakter.

Algemene principes

Het openbaarvervoernetwerk is opgedeeld in vier lagen: het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Het treinnet: spoorlijn 73 verbindt De Panne met Deinze en Gent-Sint-Pieters. Alle treinen die deze lijn aandoen hebben een halte in het station van Kortemark. De loketfunctie in het station van Kortemark is geschrapt.

Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de huidige en potentiële hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk aan vast, lijngebonden openbaar vervoer. Op gewestelijk schaalniveau verbindt het de grote kernen met elkaar (complementair aan treinnet) en voorziet het een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnoden. Op regionale schaal bedient het kernnet belangrijke regionale kernen en attractiepolen. In Kortemark vertaalt zich dit in:

- lijn 91 Ieper - Langemark-Poelkapelle - Staden - Sint-Jozef - Kortemark - Torhout.

Het aanvullend net is de vervoerslaag die een aanvoerfunctie heeft naar de lijnen van het kernnet en het treinnet. Het aanvullend net vult tevens het kernnet aan, gericht op specifieke, potentieel houdende verplaatsingsstromen. Het bestaat uit vast, lijngebonden openbaar vervoer. In Kortemark vertaalde zich dit in:

- functionele lijn 911: Houthulst - Staden - Kortemark – Torhout
- functionele lijn 35: Torhout - Kortemark - Handzame - Werken - Zarren – Diksmuide
- functionele lijn 351: Diksmuide – Zarren - Handzame - Kortemark – Hoogdele – Roeselare
- functionele lijn 352: Lichtervelde – Kortemark - Handzame - Zarren – Diksmuide
- functionele lijn 355: Diksmuide - Vladslo - Koekelare - Wijnendale – Torhout
- functionele lijnen 358 en 359: Koekelare - Mokker - Bovekerke - Werken – Handzame – Kortemark - MMI en Eernegem kerk - Ichtegem - Markhove - Pereboom – MMI

Op heden blijken alleen lijnen 35 en 352 nog in gebruik te zijn.

Acties:

Mobipunt Kortemark station betreft een regionaal mobipunt. Dit mobipunt zal bediend worden door het treinnet, het kernnet lijn 91 en de functionele lijnen 35, 351, 352, 358 en 911 (aanvullend net). Het vervoerpotentieel van dit mobipunt wordt bepaald door:

- de ligging in het (toekomstig) openbaar vervoernetwerk die zorgt voor een goede connectie met de attractiepolen op de spoorlijn De Panne - Gent, waaronder ook Diksmuide en Lichtervelde en verder Torhout, Staden, Ieper, Hoogdele en Roeselare
- de ligging in het fietsnetwerk: op het knooppunt van de fietssnelwegen F35 (Veurne-Torhout), F351 (Kortemark - Ieper) en de BFF-routes richting Torhout, Ichtegem, Koekelare en Hoogdele
- de directe nabijheid van activiteiten: gemeentehuis, centrum van Kortemark (handelszaken), de Krekemeersen, de bedrijventerreinen rond de N35...

Qua vervoersaanbod worden volgende voorzieningen/ modi voorzien in het mobipunt:

- regulier openbaar vervoer (trein en bus)
- vraaggericht collectief vervoer (flex- en doelgroepenvervoer door de vervoerregio)
- 2 deelwagens
- gereserveerde parkeerplaatsen (incl. laadpalen)
- 10 deelfietsen, waarvan 7 E-bikes, alsook fietsenstallingen.

Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan

- nieuwe visie buslijnen (cf. Openbaar vervoerplan vervoerregio Westhoek)
- flexhaltes en aanpassingen bushaltes
- eerste visie Hoppinpunten

4.5.8 Gemotoriseerd (privaat) vervoer

Visie

Eén van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsplan is het verhogen van de verkeersleefbaarheid van de kernen. Het weren van doorgaand (zwaar) verkeer uit de kernen staat daarbij centraal. In de dorpskernen is het wenselijk in te spelen op de lokale noden en een onderscheid te maken tussen kort- en langparkeerders. Naast verkeersleefbaarheid is ook de veiligheid op de wegen van belang. Dit resulteert in een aangepast snelheidsbeleid.

Acties: wegcategorisering

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 een nieuwe wegcategorisering in te voeren. Dit is opgenomen in het verzameldecreet. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend.

Robuustheid wordt als leidend principe gehanteerd, dit betekent het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen. Dit wegennet laat toe om bij files of onderbrekingen de hoofdwegen te ontwijken, door gebruik te maken van een dragend netwerk van verbindingswegen (cascadesysteem). Elke bestuurder kan een vlottere route opzoeken, maar mag daarbij geen gebruik maken van lokale wegen. Het doel is om bij overbelasting op het hoofdwegennet, of andere verstoringen, de verkeersdruk te kanaliseren naar andere verbindingswegen, en daarbij kwetsbare omgevingen te ontzien.

Het aantal wegcategorieën werd van negen naar zes herleid en gegroepeerd in drie netwerk niveaus. Op bovenlokaal niveau wordt gebruik gemaakt van een rasterstructuur (gezien de weggebruiker over teveel informatie beschikt om routekeuzes te kunnen afdwingen).

Op lokaal niveau wordt de nadruk gelegd op de boomstructuur die veel potentieel heeft in het terugdringen van sluipverkeer. De Vlaamse overheid heeft het hoofdwegennet geselecteerd. De vervoerregio's hebben binnen de kruitlijnen van het regionaal mobiliteitsplan een voorstel geformuleerd voor de selectie van het dragende netwerk. De gemeente is bevoegd voor een onderverdeling van het lokaal wegennet in ontsluitingswegen en erftoegangswegen. Door middel van de categorisering van de wegen wordt de wensstructuur voor de afwikkeling van het verkeer weergegeven. Aan elke weg wordt een bepaalde functie toegewezen. De inrichting van de weg wordt afgestemd op deze toegewezen functie.

De regionale wegen vormen verbindingen tussen stedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden. Ze zijn drager van regionaal autoverkeer en vrachtverkeer. De N35 werd geselecteerd als regionale weg. Interlokale wegen vormen een fijnmazig raster, dat ten dele eigenstandig is. Ze verbinden kernen van een lagere orde met het hoger wegennet. Ze hebben een minder belangrijk aandeel in het vrachtverkeer en kunnen aansluiten op de hoofdwegen. Ook wegen die niet als regionale weg konden worden geselecteerd omwille van de

omgevingskenmerken of de weginrichting, kunnen geselecteerd worden als interlokale wegen. De wegen van het hoofdwegennet en het dragend wegennet vormen samen interlokale mazen. De N36 werd geselecteerd als interlokale weg.

Binnen de interlokale mazen is het de bedoeling het doorgaand verkeer zoveel mogelijk te weren of beperken. Het doorgaand verkeer moet gestuurd worden naar de interlokale en regionale wegen en het verkeer moet zich ook sneller kunnen verplaatsen over de grenzen van deze mazen dan binnen de mazen. Maatregelen binnen den mazen om dit te faciliteren kunnen bijvoorbeeld de invoering van zone 30's en fietsstraten zijn, het knippen van bepaalde wegen, circulatiemaatregelen...

Het lokaal wegennet bestaat uit ontsluitings- en erftoegangswegen, zij vormen boomstructuren voor gemotoriseerd verkeer. De lokale wegen hebben volgende stellingen:

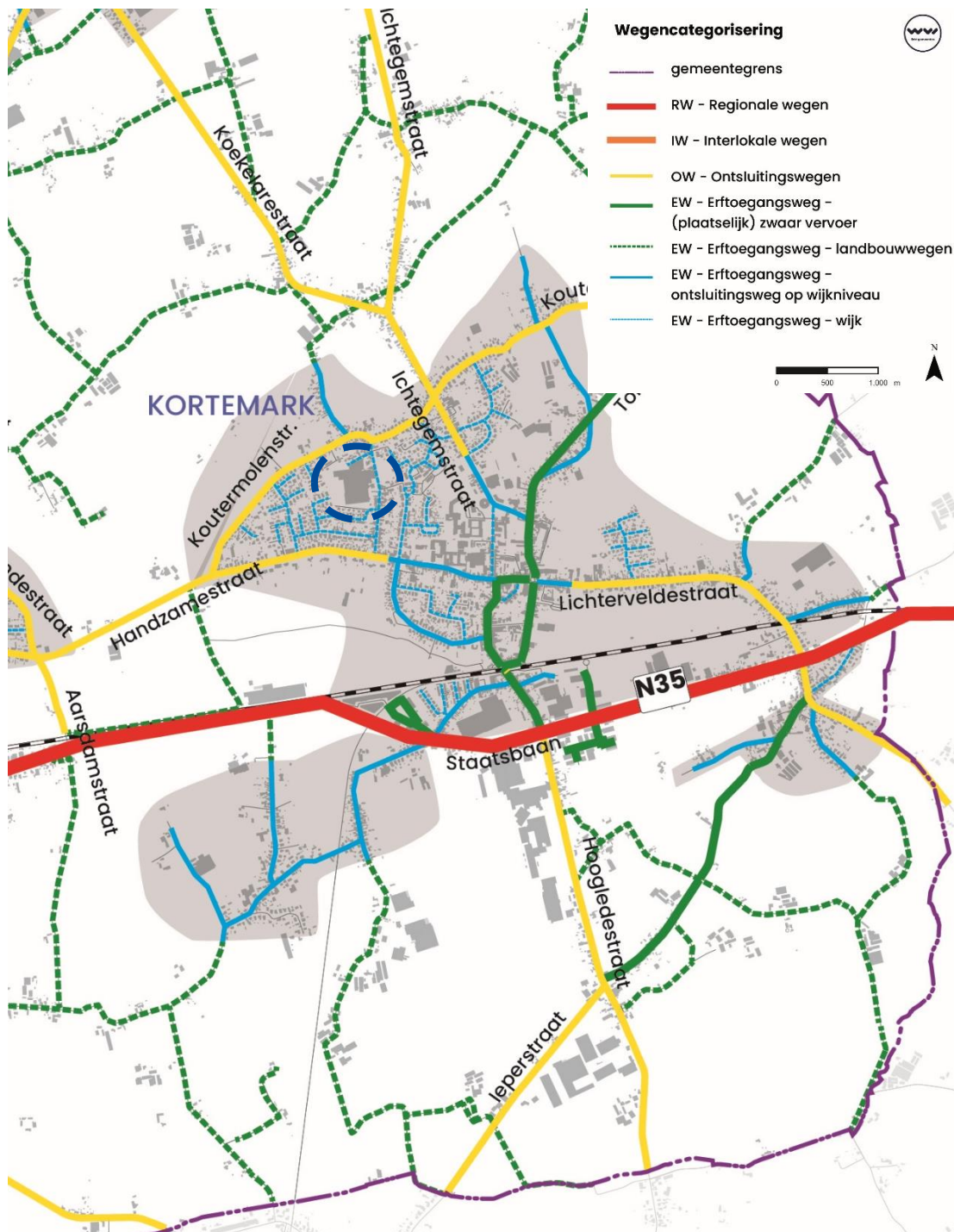
- de lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie;
- zij dienen gevrijwaard te worden van doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in de interlokale zone);
- zij ontsluiten aanpalende gemeenten naar elkaar;
- zij ontsluiten de interlokale zones (het gebied gelegen tussen de geselecteerde verbindingswegen) of functioneren als erftoegangswegen.

Ontsluitingswegen ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken binnen een interlokale maas. Deze ontsluitingswegen maken geen verbinding tussen twee wegen van de maas zodat de interlokale maas niet verkleind wordt. Verzamelen en verdelen van verkeer zijn de belangrijkste functies. Op kruispunten wisselt het verkeer uit. Deze wegen zorgen ook voor de ontsluiting van de aantakende erftoegangswegen. Er is functionele doorstroming op deze assen in functie van lokale verplaatsingen mogelijk. Verschillende ontsluitingswegen werden geselecteerd. Zo ook de Koutermolenstraat in de omgeving van voorliggend plangebied.

De erftoegangswegen hebben eveneens geen verbindende functie, maar ze verlenen directe toegang tot percelen langs de weg. Dit kunnen bv. woningen, (landbouw)bedrijven of overheidsinstellingen zijn. De erftoegangswegen werden door de gemeente onderverdeeld in:

- erftoegangswegen voor (plaatselijk) zwaar vervoer;
- landbouwwegen;
- ontsluitingswegen op wijkniveau;
- wijkstraten.

De gemeente maakt bij een herinrichting van erftoegangswegen steeds de oefening of de boomstructuur kan versterkt worden, bv. door het invoeren van een knip. Op korte termijn zullen in die zin knips worden ingevoerd voor gemotoriseerd verkeer in de Firmin Deprezstraat en Snekpestraat. Dit moet zorgen voor een groter verblijfskarakter van deze straten en het faciliteren van het gebruik van zachte vervoersmodi (die een directere weg hebben richting het centrum t.o.v. gemotoriseerd verkeer).



Figuur 20: Wegencategorisering (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024)

De inrichting van de weg wordt afgestemd op de gewenste functie van de weg. Dit verhoogt de leesbaarheid voor de weggebruikers. De inrichtingsprincipes van het hoofdwegennet en het dragend netwerk werden in 2021 vastgelegd door de Vlaamse Overheid. Volgende basisinrichtingsprincipes kunnen vooropgesteld worden voor ontsluitingswegen zoals de Handzamestraat en de Koutermolenstraat:

- inrichting vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting;
- ontwerp is gebaseerd op verkeersveiligheid voor alle weggebruikers;
- kruispunten op OW zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als rotonde of verkeerslichtenregeling. Bij voorkeur wordt geen voorrang van rechts voorzien. Bij verkeersuitwisseling moet rekening gehouden met de hiërarchische wegindeling in

relatie tot de functie binnen het netwerk (zie figuur netwerkfunctie en hiërarchische indeling);

- conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden. De wegen worden “zoveel als mogelijk” ingericht als een 1x2 zonder een fysiek gescheiden rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer. Een asmarkering is optioneel en contextafhankelijk;
- OW zijn leesbaar en zetten aan tot gewenst gedrag de inrichting is vergevingsgezind voor alle weggebruikers.

De gemeente deelt daarnaast de erftoegangswegen verder in een aantal categorieën in:

- Erftoegangsweg - ontsluitingsweg op wijkniveau: wegen die belangrijk zijn om lokaal verkeer te verzamelen en te leiden naar ontsluitingswegen
- Erftoegangsweg - wijk: woonwijken waar de functie ‘verblijven’ overheerst en waar zo weinig mogelijk doorgaand verkeer rijdt.
- Erftoegangsweg - (plaatselijk) zwaar vervoer: wegen voor plaatselijk zwaar verkeer, waar bij voorkeur een knip wordt uitgevoerd om doorgaand zwaar verkeer te weren.
- Erftoegangsweg - landbouwweg: de gemeentelijke landbouwwegen.

Hieruit vertrekkende, werd een aftoetsingskader opgemaakt voor het inrichten van gemeentewegen. Het aftoetsingskader is opgedeeld per wegcategorie, per bestemmingsgebied en per gebied. Hieraan zijn bepaalde inrichtingsprincipes gekoppeld zoals het soort verkeersmenging, het parkeren, de rijwegbreedte, het snelheidsregime, de inrichting van de bermen en de mogelijke snelheidsremmers. De inrichtingsprincipes moeten gezien worden als richtlijnen en niet als een strak keurslijf. De maatregelen moeten steeds afgetoetst worden aan de omgeving. Een consequente toepassing van het aftoetsingskader zal een positieve impact hebben op de leesbaarheid van de rijweg. Hier moet maximaal naar worden gestreefd. Daarnaast moet er rekening mee gehouden worden dat er randvoorwaarden (programmatologisch, technisch...) kunnen voorkomen die ervoor zorgen dat de gehanteerde ontwerpprincipes niet kunnen toegepast worden. Denk hierbij aan de maatvoering die niet mogelijk is binnen een gegeven profiel.

Door te werken met inrichtingsprincipes worden wegen leesbaar en herkenbaar. Dit principe kan toegepast worden voor oplossingen op korte en lange termijn. Het STOP-principe wordt gebruikt als uitgangspunt, de nadruk ligt op het bevorderen van langzaam verkeer en de kwaliteit voor de zachte weggebruikers te maximaliseren.

De breedte van de rijweg is afhankelijk van een aantal factoren:

- de gewenste functie van de weg;
- het snelheidsregime;
- het maatgevend gebruik;
- parkeerorganisatie langs de rijweg.

Bij het maatgevend gebruik, wordt de breedte van de rijweg afgestemd op de gewenste verkeersstroom/gebruikers, rekening houdend met de gewenste maximumsnelheid, waarbij de verkeersdeelnemers elkaar gelijktijdig, veilig en zonder hinder kunnen kruisen. Het maatgevend gebruik ‘bus-bus’ bij een ontwerpsnelheid van 50 km/u zorgt voor een heel brede rijweg. Omwille van de negatieve impact op het snelheidsgedrag van het overige gemotoriseerd verkeer is dit te vermijden. Bij de keuze van de snelheidsremmers wordt telkens rekening gehouden met de verkeerssamenstelling en het soort gebied.

Het parkeren naast de rijweg wordt bij voorkeur verhoogd aangelegd. Wanneer een fietspad naast de parkeerstrook wordt aangelegd, dan moet er extra aandacht gegeven worden aan de breedte van de parkeerstrook. Een te smalle parkeerstrook kan er toe leiden dat voertuigen deels op het fietspad parkeren. Om dit te voorkomen, kan er gekozen worden voor een niveauverschil tussen de parkeerstrook en het fietspad.

De aanleg van de zijbermen is afhankelijk van het bestemmingsgebied, het soort gebied en de maatvoering. Als ontradende maatregel voor autoverkeer op landbouwwegen, kan het aangewezen zijn om plaatselijk een karrenspoor, al dan niet in combinatie met kasseien, te voorzien.

De Snekpestraat en Schreveweg zullen worden beschouwd als 'erftoegangswegen'. Hiervoor wordt volgend inrichtingsprofiel naar voor geschoven.

Parkeerbeleid

De huidige ingestelde blauwe zone is eerder vraaggestuurd met parkeerregimes van 2 u, 45' en 30' parkeertijd. De doelstelling van deze blauwe zone betreft het tegengaan van langparkeren en ruimte vrijhouden in functie van nabijgelegen diensten en handelszaken.

Daarnaast heeft de gemeente recent het beleid rond parkeernormen bij nieuwe woningbouwprojecten geëvalueerd en bijgestuurd. Deze nieuwe parkeerverordening werd vastgesteld op de gemeenteraad van 21 maart 2022. De gemeente wenst op termijn het verblijfskarakter van de gemeente te versterken. In straten met een beperkte parkeerbezetting kan er bijvoorbeeld voor geopteerd worden om bij een herinrichting een beperkter parkeeraanbod te voorzien en de vrijgekomen ruimte op een kwalitatievere manier in te vullen.

De parkeerdruk in de Handzamestraat is op vandaag (en reeds geruime tijd) hoog door het langparkeren van de leerkrachten uit het MMI. Er worden dan ook al geruime tijd naar alternatieve parkeermogelijkheden gezocht in de nabije omgeving van de school. Een oplossing kan de Proostdijeparking zijn. Om de Proostdijeparking aantrekkelijker te maken, zal de toegang verbreed en vergroend worden om de sociale controle te vergroten en het onveiligheidsgevoel terug te dringen. Verder heeft de gemeente het gebouw ten zuiden van de kerk gekocht om een trage weg te creëren tussen de Markt en parking Proostdije. Op die manier zal een aantrekkelijkere en kortere verbinding tot stand komen voor wandelaars.

5. Juridische context

5.1 Basisgegevens

Kadasternummers plangebied	Kortemark, 1e afdeling Kortemark sectie 6, nrs.: 708D, 749C, 766V, 766W, 767A3, 767C4, 767D4, 767E4, 767G4, 767L3, 767P2, 767R2, 767W3, 767Y3, 771B2, 771C2, 771D2, 771L, 771Z, 772R, 772T
Bestaand gebruik	Het grootste deel van de site staat op vandaag leeg. De meeste percelen aan de kant van de Sneppestraat kennen op vandaag een woonfunctie.

Tabel 1: Basisgegevens juridische context van het plangebied

5.2 Verordende plannen

- ➔ Zie kaartenbundel: Kaart 3: Gewestplan
- ➔ Zie kaartenbundel: Kaart 5: Aanduiding APA, BPA, RUP's
- ➔ Zie kaartenbundel: Kaart 6: Atlas der Buurtwegen (1841)

Gewestplan	Cfr. het gewestplan Diksmuide - Torhout (KB 29 maart 1979) ● Het grootste deel van het plangebied bestaat uit gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's, de kant van de Sneppestraat en de randen van het plangebied zijn woongebied. Het plangebied wordt ook volledig omringd door woongebied.
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Niet van toepassing
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Het volledige plangebied bevindt zich binnen het provinciaal RUP "Solitaire vakantiewoningen - Westhoek", gepubliceerd op 17 december 2013
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Niet van toepassing
Algemeen Plan van Aanleg	Niet van toepassing
Bijzondere plannen van aanleg	Er is een BPA van kracht, het Bijzonder plan van Aanleg 'Koutermolen' (d.d. 26 augustus 1992). Dit BPA is op één perceel na, op het hele plangebied van toepassing. Gedeeltelijke herziening van het BPA 'Koutermolen' goedgekeurd op 7 april 2010. Deze herziening slaat op de ontbrekende percelen uit vorig BPA.
Rooilijnplannen	Niet van toepassing

Herbevestigd gebied (HAG)	agrarisch	Het volledige plangebied wordt aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied.
Inventaris erfgoed	bouwkundig	Op perceel 771C2 bevindt er zich een boerenarbeiderswoning met stalletje dat is vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Net buiten het plangebied bevindt er zich nog een boerenarbeidershuis met stal en een moderne bungalow uit 1968 die zijn vastgesteld als bouwkundig erfgoed.
Vogelrichtlijngebied		Niet van toepassing.
Habitatrichtlijngebied		Niet van toepassing.
VEN-IVON gebieden		Niet van toepassing.
Gebieden met recht van voorkoop		Niet van toepassing.
Natuurreservaten		Niet van toepassing.
Bosreservaten		Niet van toepassing.
Waterwingebied		Niet van toepassing.
Bevaarbare waterlopen		Niet van toepassing.
Onbevaarbare waterlopen		Niet van toepassing.
Rooilijnen		Niet van toepassing
Buurt- en voetwegen		Grenzend aan het plangebied komen verschillende buurt- en voetwegen voor. Ten oosten ligt de buurtweg n° 5, die gelijkloopt met de huidige Sneppestraat. Deze mondt in het zuiden uit op de buurtweg n°3 die vandaag als de Handzamestraat gekend is. Verder naar het noorden lag de buurtweg n°24, op vandaag de Koutermolenstraat. Buurtweg n° 5 en n°24 werden ook verbonden door voetweg n° 65. Deze verbinding werd op verschillende plaatsen omgeleid, maar is over het algemeen nog toegankelijk.
Bekkenbeheersplan		Niet van toepassing.

Tabel 2: Verordende plannen voor het plangebied

5.3 Verordeningen

Gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen	● Gewestelijke verordening van 29.04.1997 inzake wegen voor voetgangersverkeer. ● Gewestelijke verordening van 08.07.2005 inzake openluchtrecreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven. ● Gewestelijke verordening van 05.06.2009 en gewijzigd op 18.02.2011 inzake toegankelijkheid. ● Gewestelijke verordening van 05.07.2013 en gewijzigd op 15.07.2016 inzake hemelwaterputten,
---	---

	infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Vervangen door gewestelijke verordening van 10.02.2023 inzake hemelwater, in werking tredend op 02.10.2023. ● Gewestelijke verordening van 09.06.2017 inzake breedband.
Provinciale stedenbouwkundige verordeningen	Provinciale verordening van 24.04.2008 inzake het overwelden van baangrachten.
Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen	Gemeentelijke verordeningen van 29.05.2001 inzake rioolaansluiting en hemelwaterputten.

Tabel 3: Verordeningen voor het plangebied

5.4 Juridische ruimtelijke structuur

5.4.1 Mobiliteit

Primaire wegen

Binnen -en grenzend aan- het plangebied komen geen primaire wegen voor.

Lokale wegen

Het plangebied wordt in het oosten begrensd door de Sneppestraat (lokale weg type III). Deze mondt ten noorden uit de Koutermolenstraat (lokale weg type III) en in het zuiden in de Handzamestraat (lokale weg type II).

Buurt- en voetwegen

Atlas der Buurtwegen (1841-1850) en wijzigingen	<u>Grenzend aan het plangebied komt de volgende buurtweg voor:</u> ● <u>Buurtweg nr. 5:</u> Ten oosten van het plangebied loopt gelijk met de huidige Sneppestraat. Deze mondt in het zuiden uit op de buurtweg nr.3 die vandaag als de Handzamestraat gekend is. Verder naar het noorden lag de buurtweg nr.24, op vandaag de Koutermolenstraat. Buurtweg nr. 5 en nr. 24 werden ook verbonden door voetweg nr. 65. ● <u>Voetweg nr. 65:</u> Deze verbinding werd op verschillende plaatsen omgeleid, maar is over het algemeen nog toegankelijk.
--	--

Tabel 4: Buurt- en voetwegen in het plangebied

5.4.2 Water

➔ Zie kaartenbundel: Kaart 13: Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, fluviaal, vanuit de zee (2023)

Beschermingszones grondwaterwinningen	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen beschermingszones voor grondwaterwinning voor.
--	--

(decreet houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer 1984)	
Bevaarbare waterlopen, onbevaarbare waterlopen en grachten	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen bevaarbare waterlopen en/of onbevaarbare waterlopen/gracht voor.
Overstromingsgevoelige gebieden 2023 (decreet Integraal Waterbeleid 2003)	Binnen de contour van het plangebied komen geen waterlopen voor. Het zuidoostelijk deel wordt ingekleurd als kleine kans op overstroming onder klimaatverandering. De aanduiding van de zone waar het mogelijks overstromingsgevoelig gebied zich bevindt komt overeen met de locatie waar de vijver zich vandaag bevindt.
Signaalgebieden (decreet Integraal Waterbeleid 2003)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen signaalgebieden voor.

Tabel 5: Watelementen in het plangebied

5.4.3 Erfgoed

- ➔ Zie kaartenbundel: Erfgoed – wetenschappelijke inventarissen
- ➔ Zie kaartenbundel: Erfgoed – vastgestelde inventarissen
- ➔ Zie kaartenbundel: Beschermingen

Bouwkundig erfgoed

Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Op perceel 771C2 bevindt er zich een boerenarbeiderswoning met stalletje dat is vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Net buiten het plangebied bevindt er zich nog een boerenarbeidershuis met stal en een moderne bungalow uit 1968 die zijn vastgesteld als bouwkundig erfgoed.
Beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten voor. Het plangebied ligt evenmin in een belangrijke zichtrelatie tot beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten.

Tabel 6: Bouwkundig erfgoed in het plangebied

Landschappelijk erfgoed

Vastgestelde Inventaris Houtige Beplantingen met Erfgoedwaarde en Inventaris Historische Tuinen en Parken	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde Inventaris Houtige Beplantingen met Erfgoedwaarde en de Inventaris Historische Tuinen en Parken.
--	---

(decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	
Vastgestelde landschapsatlas (decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde landschapsatlas.
Beschermde landschappen (Decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen beschermde landschappen voor.

Tabel 7: Landschappelijk erfgoed in het plangebied

Archeologisch erfgoed

Gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt (Vaststelling d.d. 01.01.2017 door agentschap Onroerend Erfgoed)	Niet van toepassing binnen, of grenzend aan, het plangebied.
Vastgestelde inventaris archeologische zones (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde inventaris archeologische zones.
Beschermde archeologische sites (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen –en grenzend aan- de het plangebied komen er geen beschermde archeologische sites voor.

Tabel 8: Archeologisch erfgoed in het plangebied

5.4.4 Natuur

- ➔ Zie kaartenbundel: Erfgoed – Situering t.a.v. Natura 2000 en Ven-gebieden
- ➔ Zie kaartenbundel: Erfgoed – Situering t.a.v. bos- en natuurreservaten

Internationaal of Europees niveau

Habitatrichtlijngebieden (Europese Richtlijn 92/43/EEG)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er geen habitatrichtlijngebieden voor.
Ramsar-gebieden (internationale conventie 1971) Ramsar-	Binnen een straal van 2 km van het plangebied komen er geen Ramsar-gebieden voor.
Vogelrichtlijngebieden (Europese Richtlijn 79/409/EEG)	Binnen een straal van 2 km van het plangebied komen er geen Vogelrichtlijngebieden voor.

Tabel 9: Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied

Vlaams niveau

Historisch permanente graslanden (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997 en landbouwwetgeving)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er geen Historisch permanente graslanden voor.
Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) = grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) = natuurverbindings- en natuurverwevingsgebieden (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Binnen een straal van 2 kilometer ten opzichte van het plangebied bevinden zich geen historisch permanente graslanden, VEN-gebieden of GEN (Grote Eenheid Natuur).
Bosreservaten (Bosdecreet 1990)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er geen bosreservaten voor.
Beschermde duinen (Duinendecreet 1993 actueel ingewerkt in het decreet betreffende Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er geen beschermde duinen voor.

Natuurreservaten (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied komen er geen natuurreservaten voor.
---	---

Tabel 10: Vlaamse beschermingszones in het plangebied

6. Planvoornemen

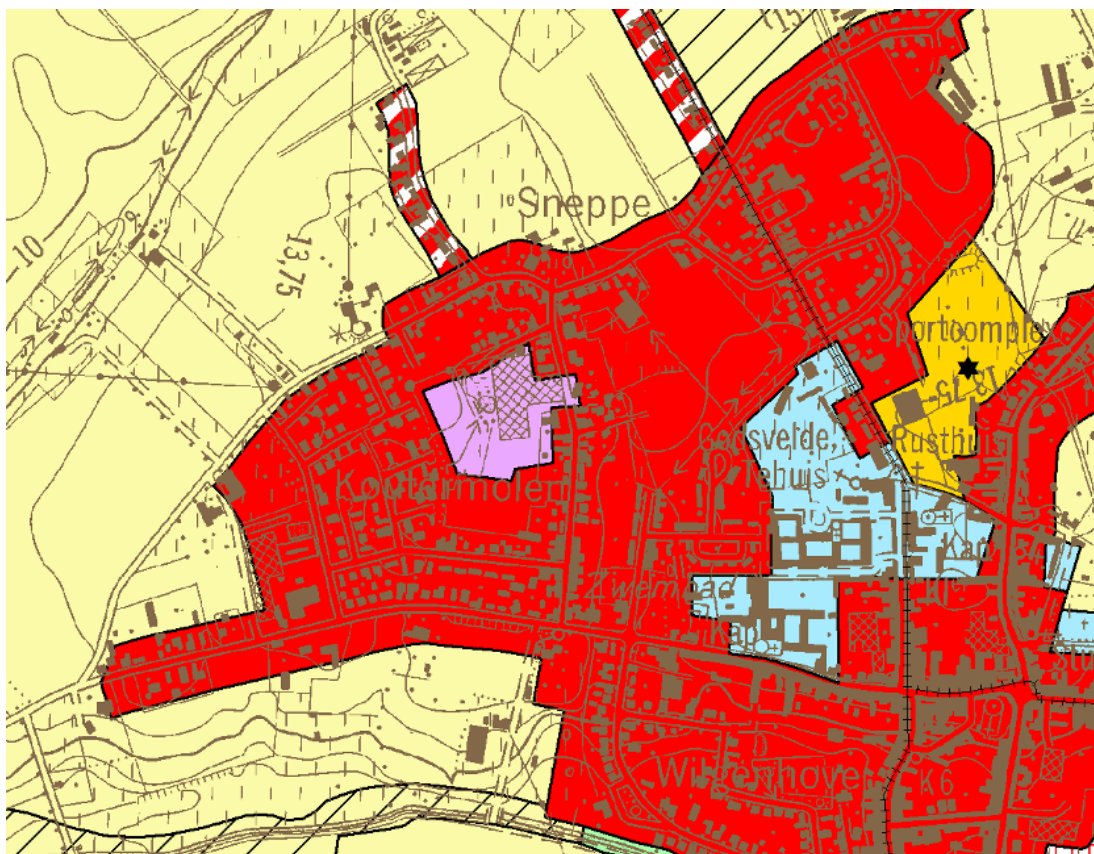
6.1 Alternatieven

6.1.1 Locatie-alternatief

Gezien de vraag naar een invulling voor deze specifieke site, is een onderzoek naar alternatieve locaties hier niet aan de orde.

6.1.2 Nul-alternatief: Bestaande toestand

Het nul-alternatief betekent dat er geen RUP wordt opgemaakt. De huidige juridische en planologische toestand zal dan worden aangehouden. Een nieuw bedrijf kan zijn intrek nemen op de site. De bestaande bedrijfsloodsen zijn reeds gesloopt, maar het terrein kan opnieuw ingevuld worden met nieuwe bedrijfsgebouwen in functie van nieuwe industrie. Nieuwe bedrijven dienen zich te richten naar de bestaande stedenbouwkundige voorschriften. Verdichting en verweving met de omgeving zijn in deze context onmogelijk. Het nul-alternatief is dan ook niet wenselijk in deze omgeving.



Figuur 22: Uitsnede gewestplan (herbevestigd door RUP Koutermolen) met juridisch-planologische context in geval nul-alternatief.

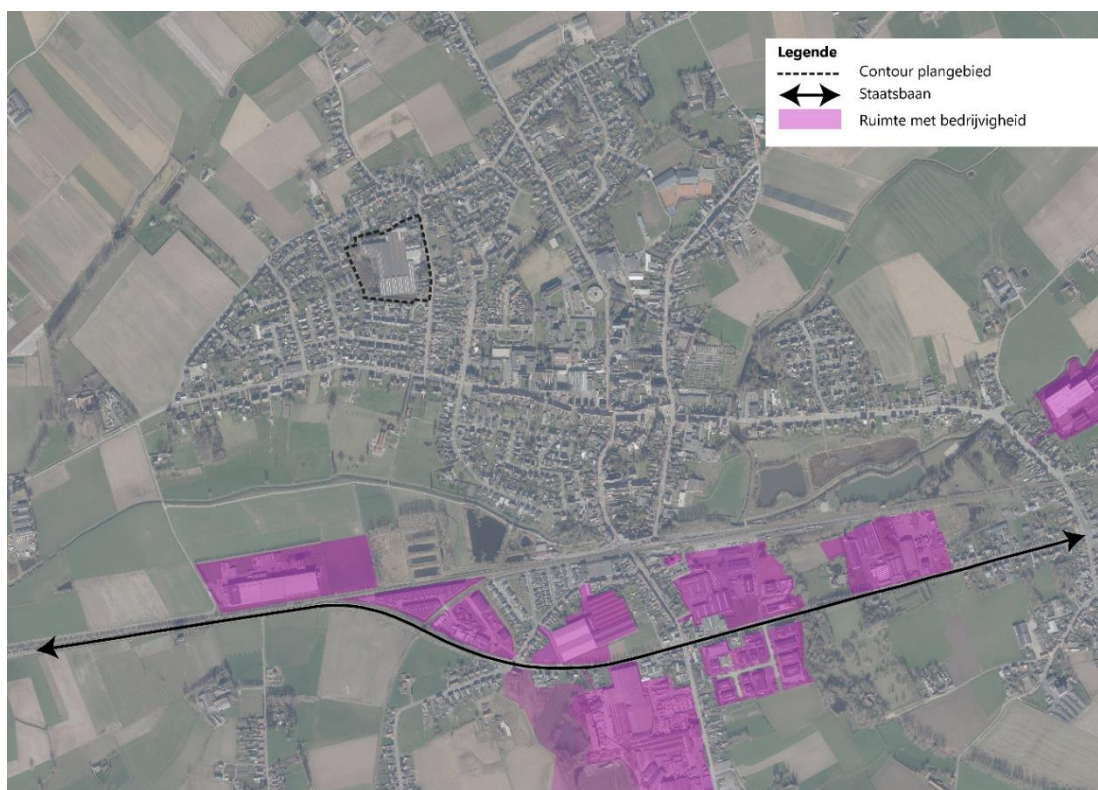
Binnen deze startnota worden nog drie inrichtingsalternatieven voorgelegd:

- Inrichtingsalternatief I.: KMO-zone;
- Inrichtingsalternatief II.: Gemeenschaps-of sportvoorzieningen;
- Inrichtingsalternatief III.: Wonen.

6.1.3 Inrichtingsalternatief I: KMO-zone

Een andere mogelijkheid binnen de ruimte van het plangebied is de opdeling van de site in kleinere percelen met het oog op de inrichting van Kmo-units. Maar vanuit de analyse blijkt dat alle sites met KMO-units of met het oog op bedrijvigheid gelegen zijn langs, of een directe verbinding hebben met, de belangrijke oost-westas, nl.: de Staatsbaan.

Een site met bedrijvigheid of KMO-units gaan invullen, die niet rechtstreeks kan verbonden worden met die Staatsbaan, en bijgevolg extra (zwaar) verkeer zal genereren in de dorpskern is dan ook niet wenselijk. Bovendien kenmerkt de omgeving van het plangebied zich als een zuiver residentiële omgeving. Nieuwe bedrijvigheid in deze omgeving is een schaalbreuk met de omgeving.



Figuur 23: Situering plangebied t.o.v. bedrijven en kmo's.

6.1.4 Inrichtingsalternatief II: gemeenschaps- of sportvoorzieningen

Een tweede mogelijkheid voor de invulling van de site dat werd onderzocht bestond uit gemeenschaps- of sportinfrastructuur. Op zich biedt de site zeker potenties op vlak van sport- of gemeenschapsvoorzieningen. Het plangebied is zeker groot genoeg daarvoor. Toch blijkt vanuit de analyse dat vanuit de meeste functies van lokaal belang, op vlak van gemeenschapsvoorzieningen of sportinfrastructuur, zich clusteren langs de noord-zuid-georiënteerde dorps-as. Deze zijn dan ook vanuit de ruimere omgeving beter ontsloten dan voorliggend plangebied. In die zin is het plangebied dan ook niet de meest aangewezen locatie voor dergelijke functies. Binnen de gemeente is er ook geen directe behoefte om bijkomende sportinfrastructuur of gemeenschapsvoorzieningen op deze locatie te voorzien.



Figuur 24: Situering plangebied t.o.v. bestaande gemeenschapsvoorzieningen en sportfaciliteiten.

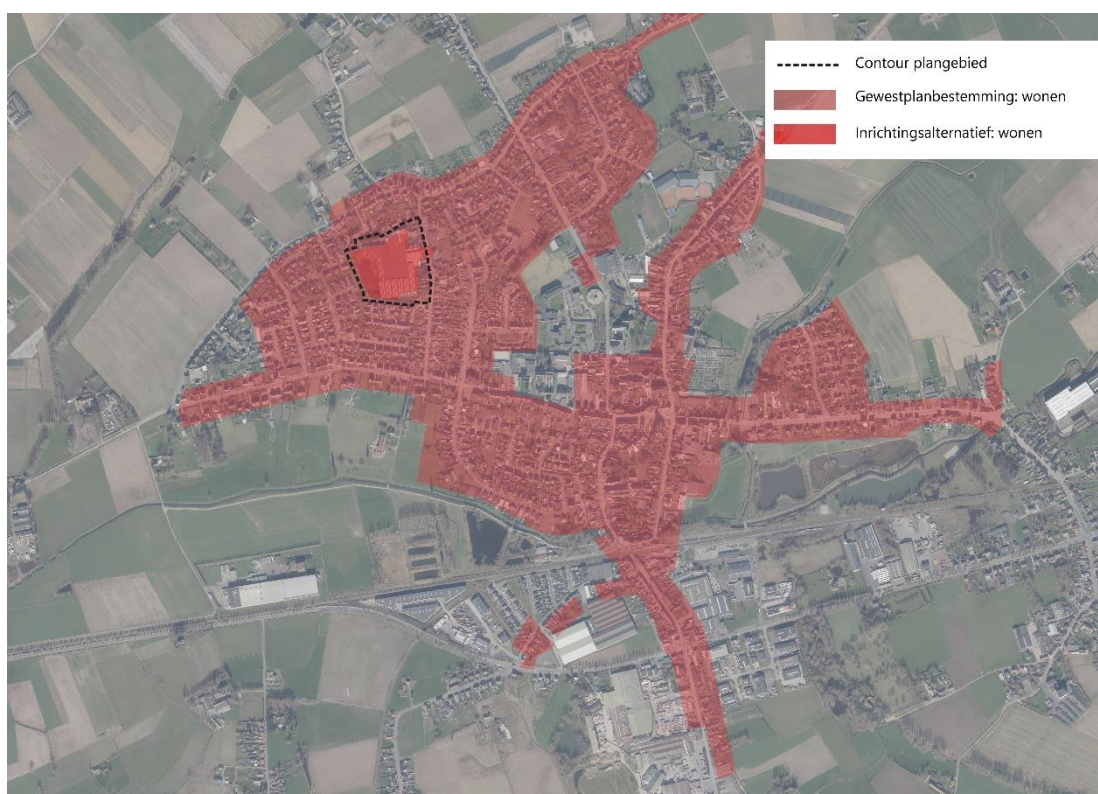
Betere trage verbindingen tussen het plangebied en de omliggende wijk met de centrale dorps-as zijn evenwel bijzonder wenselijk. Een mogelijkheid daartoe bevindt zich tussen de Desire Mergaertstraat en de Ichtegemstraat. Op die manier raakt het westen van Kortemark beter verbonden met de sport- en voorzieningencluster.



Figuur 25: Nood aan betere verbinding tussen plangebied en sport- en voorzieningencluster aan de dorps-as.

6.1.5 Inrichtingsalternatief: wonen

Het derde inrichtingsalternatief dat hier naar voor kan worden geschoven spitst zich toe op de functie wonen. Het plangebied bevindt zich centraal in de westelijk lob van Kortemark. Het plangebied is een voormalige fabriekssite die vrij snel volledig door residentiële verkavelingen werd omringd. Zoals op onderstaande figuur te zien is werd deze site ook volledig ingesloten door de gewestplanbestemming woongebied. Het plangebied biedt echter wel potenties om het ruimtelijk rendement te verhogen, om tot een betere beeldkwaliteit te komen en om het beter te integreren in het bestaande woonweefsel. Naast het wonen kunnen nog een aantal andere functies verweven worden. Het kan bijvoorbeeld gaan om groen (park, speelgroen,...) en kleinschalige wonenondersteunende functies.



Figuur 26: Inrichtingsalternatief III: wonen

6.2 Wonen

6.2.1 Ambities

Er wordt gekozen om het inrichtingsalternatief 'wonen' te weerhouden. Naast het wonen wordt een verweving voorgesteld met kleinschalige buurtondersteunende functies zoals lokale handel, kantoren, diensten en horeca. Om dat wonen op een kwalitatieve manier in te vullen worden er een aantal ambities vooropgesteld. De volgende ambities worden met dit RUP nagestreefd:

Groen als structurerend principe

Wat dit plangebied vrij uniek maakt is het kleinschalig gemengde loofbos dat er zich doorheen de jaren spontaan heeft ontwikkeld. Wat voor het bedrijf eerder als restruimte werd beschouwd

is vandaag een interessant gegeven in het plangebied. Een belangrijke ambitie is dan ook om deze bestaande groene structuur het ontwerp mee te laten definiëren.

Deze groene ruimte beslaat ongeveer een derde van het hele terrein. Het is de bedoeling om deze ruimte uit te breiden en ervoor te zorgen dat deze als publieke en toegankelijke groene zone verder wordt ingevuld.

Ontharden

De terreinbezetting (gebouwen en verhardingen) van het bedrijf bedroeg ongeveer 70%. Een belangrijke ambitie is dan ook grondig te gaan ontharden in functie van klimaatadaptie (groen en waterinfiltratie). Het uiteindelijke streefdoel op vlak van terreinbezetting is 50%. Dat betekent dat er minstens 6.000 m² minder verharde oppervlakte aanwezig zal zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Inzetten op doorwaadbaarheid

Rond het plangebied zijn er reeds een aantal doorsteken en trage wegen aanwezig die de verschillende delen van de wijk met elkaar verbinden. Het is evenwel zo dat een aantal daarvan doodlopen tegen de hekken van de bedrijfssite. Het is dan ook een van de ambities om de doorwaadbaarheid van het terrein, en de verbinding tussen de Koutermolenwijk en de Snekpestraat (en verderop richting cluster van gemeenschaps- en sportvoorzieningen) sterk te gaan verbeteren. Om die verbindingen zo aangenaam mogelijk te maken is het van belang om het autoverkeer in het project zo veel mogelijk te gaan beperken en aan de randen van het project op te vangen.

Hoge beeldkwaliteit

Het is belangrijk om te streven naar een hoge beeldkwaliteit in het plangebied. Kwalitatieve architectuur en openbare ruimte moeten zorgen voor een uniform geheel. Deze uniformiteit kan zich vertalen in het gabarit, volume en gebruikte materialen van bebouwing in het plangebied.

Variatie in woontypologie

Vanuit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan blijkt dat de behoefte aan ruimte voor gedifferentieerd en betaalbaar wonen groot is. Uit de gemeente-stadsmonitor van het Agentschap Binnenlands Bestuur blijkt dat in Kortemark het aandeel éénpersoonshuishoudens in 2023 met 28,2% gestegen is tegenover 2022. Het aandeel tweepersoonshuishoudens daarentegen is gedaald met 36,6%. Het aandeel driepersoonshuishoudens is met 14,7% gedaald. Het is dan ook de wens van de gemeente om meer in te zetten op een divers en betaalbaar woonaanbod. Er moet dan ook meer ruimte worden voorzien voor jonge mensen maar ook voor alleenstaanden met kinderen en/of ouderen waarvan de voormalige woning te groot is geworden. Dergelijke aanpak kadert volledig binnen het Vlaamse ruimtelijk beleid, cfr. vooral de Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, maar evengoed de structuurplannen op de diverse niveaus.

6.2.2 Conceptuele visie

Vanuit de eerder geformuleerde ambities werden in de startnota een aantal concepten of principes vooropgesteld om een heldere visie te gaan ontwikkelen voor dit plangebied. De concepten waren deel van het ontwerpend onderzoek dat een uitwerking krijgt door middel van verschillende inrichtingsscenario's. Deze inrichtingsscenario's werden tijdens een participatieworkshop voorgelegd aan het publiek. Op basis van de feedback werd gekozen om hierna volgende inrichtingsprincipes te weerhouden. In een latere fase (voorontwerp) zullen deze vertaald worden naar een grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften.

Groen als structurerend principe

In voorliggend concept wordt uitgegaan van het behoud en opwaardering van de bestaande vegetatie en vijver (voormalige waterbuffer van het bedrijf). Het is ook de bedoeling om het

bestaande groen met een centrale groene as uit te breiden. Deze as trekt het groen door doorheen de site, vanaf de bestaande groene zone tot aan de Snejpestraat. Deze centrale as kan ook de trage verbinding vormen vanaf de Snejpestraat naar de Koutermolenwijk.

Er werd onderzocht hoe de centrale groenstructuur kan worden aangevuld. Dit kan door met een groene ringstructuur ervoor te zorgen dat elke woonentiteit op een natuurlijke wijze met de omgeving is verweven.



Figuur 27: Groene ringstructuur

Doorwaadbaarheid

Zoals reeds bij de ambities werd geformuleerd moet worden gestreefd naar het maken van verbindingen die door de aanwezigheid van het bedrijf lange tijd onmogelijk waren. Heldere noord-zuid- en oost-westverbindingen over het terrein moeten zorgen voor een goede link tussen enerzijds de Koutermolenstraat en de Snejpestraat (richting Handzamestraat) en anderzijds tussen de Snejpestraat en de bestaande trage verbindingen aan de Steenovenweg.



Figuur 28: Concept: uitbreiden trage wegennet.

Ontsluiting

Ook op vlak van ontsluiting werden verschillende mogelijkheden onderzocht. Dit onderzoek vond zijn weerslag in een mobiliteitsstudie die integraal in bijlage terug te vinden is. Vanuit de ambities werd reeds gesteld dat het behoud van de groenzone in het westen van de site een belangrijke toegevoegde waarde betekent voor deze omgeving. De versnippering van de groenzone (bijvoorbeeld door de aanleg van straten) moet zoveel mogelijk vermeden worden. Daarom is een aansluiting op de wijk in het westen niet wenselijk. Ook een ontsluiting via de Schreveweg bleek geen goede oplossing te bieden. Uit de Mobiliteitsstudie kan worden geconcludeerd dat voorliggend plangebied idealiter ontsloten wordt richting de Sneppestraat. Naast het upgraden van de Koutermolenstraat staat ook het downgraden van de Sneppestraat op het programma. Hierdoor kan er meteen rekening gehouden worden met de aanleg van de woonwijk.



Figuur 29: Ontsluiting naar de Snejpestraat

Hergebruik bestaande architectuur

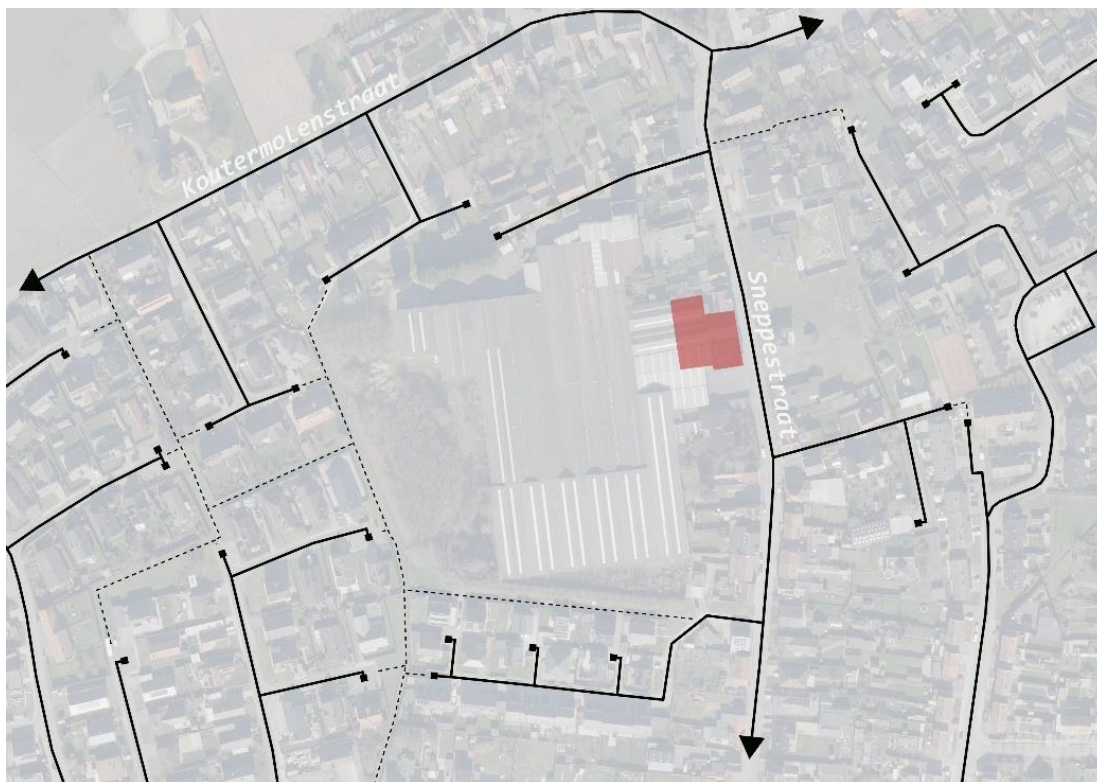
De hoofdtoegang tot het terrein wordt geflankeerd door het oorspronkelijke kantoorgebouw met ernaast een markante bakstenen loods. Beide gebouwen zullen worden behouden en bieden nog enigszins een link naar het bedrijfsverleden van de site. De gebouwen aan de Snejpestraat bevinden zich op een goede locatie (scharnier tussen Snejpestraat en nieuwe ontwikkeling) en kunnen worden heringevuld met een buurtondersteunende functie. Op deze manier wordt een herkenbare toegangspoort tot de site gerealiseerd en wordt tegelijk het monofunctionele karakter van het woonweefsel doorbroken.



Figuur 30: Te behouden kantoorgebouw



Figuur 31: Voorgevel behouden loods



Figuur 32: Situering te behouden gebouwen.

Wonen

Gezien de omvang van de site en de locatie midden in bestaand woonweefsel biedt dit plangebied een aantal opportuniteiten op vlak van wonen. Het is wenselijk om het hedendaagse woonvraagstuk op een meer vernieuwende manier te gaan invullen. Een betere menging van woontypologieën kan zorgen voor een breder antwoord op de vraag naar woningen.

Er werd dan ook gezocht naar een manier om op een efficiënte en leefbare manier toch een aanvaardbare woondensiteit te behalen. De ruimte in Vlaanderen is schaars. Om aansnijding van open ruimte te vermijden moet de ruimte binnen de dorpskernen op een efficiënte manier ingezet worden. Er wordt gestreefd naar een densiteit van 25 woningen/ha.

Hoe die woonruimte wordt georganiseerd was afhankelijk van de keuzes bijvoorbeeld op vlak van de groene structuur of de ontsluiting. Er werd gekozen voor een eerder centraal en georganiseerd geheel waarbij er op een efficiënte manier toch een hogere woondensiteit kan worden behaald. Dit kan door middel van een mix van grondgebonden woningen met stapelwoningen of meergezinswoningen. De beste locatie voor deze laatste bevindt zich aan de rand van de bestaande groene zone. Dit groene volume zorgt meteen voor een vorm van buffering t.a.v. de bestaande woonontwikkelingen rond het plangebied.



Figuur 33: Geclusterde bouwvelden

6.2.3 Inrichtingsvoorstel

Vanuit de verschillende concepten werden twee mogelijke inrichtingsscenario's ontwikkeld. Beide scenario's vertrokken vanuit de zoektocht naar hoe de bestaande groene ruimte kan worden ingezet voor het hele plangebied. Het voordeel hiervan bestaat erin dat er een voldoende hoge woningdichtheid kan worden behaald en dat er tegelijk een grote hoeveelheid kwalitatieve én toegankelijke natuur wordt ontwikkeld. Vanuit de participatie en het openbaar onderzoek bleek de voorkeur uit te gaan naar het onderstaande scenario. Het Inrichtingsvoorstel 1 uit de startnota wordt dan ook niet langer weerhouden.

In voorliggend inrichtingsvoorstel wordt uitgegaan van een centrale groen-as doorheen het hele plangebied. Een as die niet enkel fungeert als uitbreiding van de groene ruimte binnen het plangebied maar die meteen ook als verbindende wandelroute dient tussen de hele Koutermolenwijk en de Snepestraat. De centrale groene as wordt aangevuld met een groene ringstructuur rond de bouwvelden. De bouwvelden worden opgeladen met twee ruime semi-private binnentuinen. In het bosje en in de binnentuinen zijn speelelementen en (speel)heuvels zeker een mogelijkheid.

In de vorm van een kamstructuur kan elk deel van de wijk worden ontsloten. De bovengrondse parkeerplaatsen en de inritten naar ondergrondse parkeerplaatsen zijn zo ver mogelijk naar de oostelijke rand gepositioneerd om een zeer autoluwe wijk te ontwikkelen. Verkeer tot bij de woningen blijft mogelijk door middel van circulatie in één richting via een weg in tweesporenbeton. Parkeren is daardoor niet mogelijk in het binnengebied en kan het autoluwe karakter worden versterkt. Nieuwe trage verbindingen doorheen het plangebied sluiten via de ringstructuur aan op een aantal bestaande trage wegen, zoals de historische voetweg 65 ten westen van de site of de voormalige brandweg in het zuiden.

In dit voorstel zijn er minstens drie woontypologieën mogelijk. Enerzijds worden er ca. 47 grondgebonden en/of stapelwoningen voorzien met collectieve parkeerruimtes achteraan en deels ondergronds. Anderzijds worden hier ook twee appartementsgebouwen opgetrokken van drie bouwlagen. Dit resulteert in ca. 48 wooneenheden. Op deze manier kunnen 95

wooneenheden worden ontwikkeld. Zo krijgt de site een woondichtheid van ca. 29 wooneenheden per hectare.



Figuur 34: Inrichtingsvoorstel

6.2.4 Woontypologieën

Er werd tijdens het ontwerpproces vanuit verschillende concepten gezocht naar mogelijke inrichtingsvoorstellen. Daarbij werd vertrokken vanuit de zoektocht naar hoe de bestaande groene ruimte maximaal kon worden ingezet voor het hele plangebied en omgeving. Een van de voordelen daarbij bestaat erin dat er een aanvaardbare woondichtheid kan worden behaald in samenhang met een grote hoeveelheid kwalitatieve én toegankelijke natuur. Bij het inrichtingsvoorstel worden drie woontypologieën voorgesteld: stapelwonen, parkwonen (meergezinswoningen) en grondgebonden eengezinswoningen.

Parkwonen

Elk voorstel moet vertrekken vanuit de open ruimte. Deze kan beschouwd worden als een groene long voor de ruimere omgeving. Die open ruimte vormt hier geen restruimte meer maar de basis van het plan. Net omdat deze groene ruimte de tijd in haar voordeel had en de bomen de afgelopen jaren een volwassen habitus hebben verkregen zullen iets grotere gebouwen geen hinder betekenen voor de omliggende buurt. Op de plaats waar de te realiseren centrale groenas overgaat in de bestaande vegetatie wordt dan ook de mogelijkheid voorzien tot de bouw van meergezinswoningen. Er zouden ca. 48 wooneenheden kunnen worden ontwikkeld die aan één kant uitkijken op het bosje en aan de andere zijde op een collectieve binnentuin.



Foto 24: Voorbeeld van wonen aan een park.
(Kasteelpark Viteux, De Pinte)



Foto 25: Voorbeeld van wonen aan een park.
(Kasteelpark Viteux, De Pinte)



Foto 26: Voorbeeld van parkappartementen
(Wilhelminapark, Tilburg)

Grondgebonden woningen

Het grondgebonden, individuele wonen in rijvorm is een efficiënte en dorpsvriendelijke manier om compact te bouwen. De rijwoningen kunnen heel wat kwaliteiten genereren: een hoge dichtheid, een 'voordeur aan de straat', privacy en een eigen tuin. In het ontwerp sluiten de tuinen naadloos aan op de autovrije, groene collectieve ruimte waar speelsheid en ontmoeten

centraal staan. In de groene binnentuinen worden gedeelde tuinbergingen voorzien die gecombineerd worden met een (deels) overdekte ontmoetingsplaats. In dit inrichtingsvoorstel worden 43 grondgebonden woningen.



Foto 27: Voorbeeld van wonen aan een autoluwe, groene en collectieve ruimte (Den Indruk, Brugge)



Foto 28: Voorbeeld van hedendaagse dorpsarchitectuur (Dascottelei)



Foto 29: Rijwoningen in een groene omgeving (Suikerpark Veurne)



Foto 30: Voorbeeld van collectieve groene ruimte (Dubbele Haagjes, Kortrijk)



Foto 31: Voorbeeld van gedeelde bergruimte met overdekte ontmoetingsruimte (Volkstuinen, Ninove)

Stapelwoningen

In het inrichtingsvoorstel wordt nog een derde woontypologie geïntroduceerd, namelijk het stapelwonen. Dit is een combinatie van de meergezinswoning en de klassieke grondgebonden woning. Complexiteit is geen doel op zich maar de verschillende mogelijke combinaties die hierdoor ontstaan wel. Stapelwoningen bestaan doorgaans uit meerdere bouwlagen en hebben vaak grotere buitenruimtes dan klassieke appartementen. Daarnaast hebben ze minder gedeelde kosten (zoals onderhoud hallen of liften). Andere voordelen zijn dat ze op zich minder ruimte innemen dan rijwoningen maar toch de toegang op straatniveau hebben. Er worden een viertal stapelwoningen voorzien.



Foto 32: Voorbeeld van gestapelde woning boven rijwoningen (Suikerpark, Veurne)

6.2.5 Landschappelijke inrichting

De groene zone wordt door middel van een centrale groene as verbonden met de Snekpestraat. In het bosje en in de binnentuinen zijn speelelementen en (speel)heuvels zeker een mogelijkheid. Door in het beheer van dit gebied in gemaaid graspaden te voorzien kan het informele trage wegnnet nog meer worden uitgebreid. De afwisseling van open en beboste gebieden zorgt voor een rijk en divers ecosysteem.



Foto 33: Collectieve groene ruimte (Buurtpark Vanhoornelaan, Moorsele)



Foto 34: Voorbeeld van informele groene zone (Zeemanstuin, Gent)



Foto 35: Mogelijke speelelementen over beek of wadi (De Beemden, Landen)

Foto 36: Gemaaide graspaden (locatie onbekend)

6.2.6 Doorwaadbaarheid

De centrale as fungeert niet enkel als uitbreiding van de groene ruimte binnen het plangebied maar dient ook als verbindende fiets- en wandelroute tussen de oostelijk gelegen Koutermolenwijk en de westelijke Snekpestraat. De ca. 18 meter brede groenzone kan opgeladen worden met waterinfiltratiezones, die tegelijk als speelelement kunnen fungeren. De aanleg van kleine (speel)heuvels is ook een van de mogelijkheden. Nieuwe trage verbindingen doorheen het plangebied sluiten via een eerder groene gordel aan op een aantal bestaande trage wegen, zoals de historische voetweg 65 ten westen van de site of de voormalige brandweg in het zuiden. Daarnaast zal een noord-zuid verbinding aan de westelijk rand van het bos het wijkje Schreveweg verbinden met de Oogstweg en Steenovenweg. Deze sluit ook aan op het bestaande trage netwerk tussen de woningen in de omliggende verkavelingen. Door oversteekjes over wadi's te voorzien kan zo goed als de hele groene zone toegankelijk worden gemaakt. Door in het beheer van dit gebied in gemaaide graspaden te voorzien kan het informele trage wegennet nog meer worden uitgebreid.



Foto 37: Voorbeeld van wadi met oversteek naar collectieve groene ruimte (Suikerpark, Veurne)

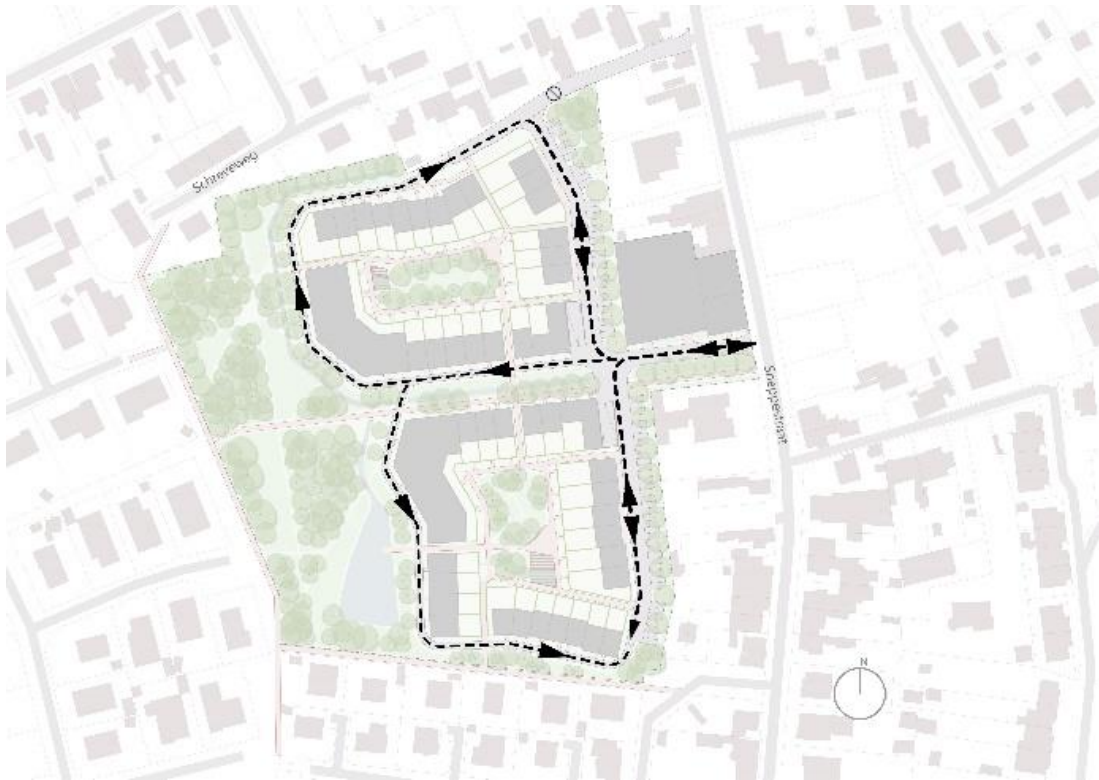
Foto 38: Voorbeeld van een uitgeruste trage wegverbinding (Oude Spoorweg, Gent-De Pinte)

6.2.7 Ontsluiting en parkeren

Op basis van de mobiliteitsnota die volgde uit opmerkingen tijdens het openbaar onderzoek werd geconcludeerd dat de ontsluiting idealiter gebeurt via de Snekpestraat.

In voorliggend inrichtingsvoorstel wordt de site ontsloten door middel van een kamstructuur. De bovengrondse parkeerplaatsen zijn zo ver mogelijk naar het oosten gepositioneerd, dichtbij de

Sneppestraat, om een zeer autoluwe wijk te ontwikkelen. De inritten naar ondergrondse parkeerplaatsen bevinden zich aan de oostelijke zijde van de bouwblokken. Zo wordt het gemotoriseerd verkeer maximaal aan de rand van het project, t.h.v. de toegang, opgevangen. Bovengronds werden er 57 parkeerplaatsen voorzien. Ondergronds zijn er geclusterde parkeerplaatsen voorzien voor de meergezinswoningen en garageboxen en bergruimte voor de grondgebonden woningen. Deze kunnen hun garage en bergruimte bereiken via de woning. Ondergronds kunnen ongeveer 95 autostalplaatsen worden voorzien.



Figuur 35: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Sneppestraat.

Gemotoriseerd verkeer tot bij de woningen blijft in alle scenario's mogelijk door middel van circulatie in één richting, bijvoorbeeld over een weg in tweesporenbeton. Tijdelijk stationeren is dan wel mogelijk, maar parkeren niet.



Foto 39: Voorbeeld van groene parkeerplaatsen.



Foto 40: Illustratie van tweesporenbeton (locatie onbekend)

7. Mogelijke milieueffecten

7.1 Toepassingsgebied

Voor de planomschrijving wordt integraal verwezen naar voorgaande delen van de startnota.

RUP's vallen onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het DABM. Omdat ze het kader vormen voor de toekenning van een vergunning vallen ze eveneens onder het toepassingsgebied van het DABM.

Het voorgenomen plan vormt het kader voor het toekennen van een vergunning voor een project vermeld in bijlage I, II of III van het BVR 'houdende vaststelling van categorieën van project onderworpen aan milieueffectrapportage' van 10/12/2004 en wijzigingen, namelijk rubriek 13 van bijlage III, wijziging of uitbreiding van projecten (projecten die niet onder bijlage II vallen).

Het voorgenomen plangebied regelt het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau omdat het plangebied ca. 4,2 ha betreft en dus minder dan 0.1% van het grondgebied van Kortemark. Het lokaal niveau kan meer worden gemotiveerd vanuit het lokale karakter van de te verwachten invulling, de beperkte schaal, de lokale bediening en omvang.

Het voorgenomen plan komt dus in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectenrapportage

7.2 Beoordeling van mogelijke milieueffecten

7.2.1 Werkwijze

De beoordeling van de milieueffecten van voorliggend plan gebeurt per (deel)discipline; deze worden onder het volgende punt weergegeven. Er wordt indien relevant ten opzichte van zowel de feitelijke referentietoestand (actuele situatie ter plaatse) als de juridisch-planologische toestand (de situatie volgens de geldende stedenbouwkundige voorschriften) onderzocht of er mogelijk aanzienlijke negatieve effecten kunnen optreden ten gevolge van het RUP.

In de fase van de startnota zijn nog niet alle details over het planvoornemen gekend. Het RUP is echter een projectgedreven plan, waarbij de gewenste invulling en de afbakening van het gebied in hoge mate al gekend is. Op basis van die informatie is hierna al een eerste inschatting van de mogelijke planeffecten uitgewerkt.

Bij het verdere doorlopen van het planproces wordt een wisselwerking nagestreefd tussen de milieubeoordeling en de uitwerking van het plan en de voorschriften die de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zullen bepalen. Mogelijk worden er dus vanuit vaststellingen in de milieubeoordeling nog wijzigingen aangebracht in het planvoornemen of vice versa (bv. bij het aanreiken van alternatieven).

7.2.2 Relevante disciplines

Gezien de doelstellingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de aard van de voorziene activiteiten zijn er effecten op het milieu te verwachten in de volgende disciplines (en deeldisciplines):

1. Bodem;
2. Water (grond- oppervlakte- en afvalwater);
3. Biodiversiteit;
4. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie;
5. Mens – mobiliteit;
6. Mens – ruimtelijke aspecten;
7. Mens – gezondheid (incl. geluid en lucht);

8. Mens - veiligheid;
9. Klimaat;

De volgende disciplines worden omwille van de sterke samenhang en omwille van het vermijden van herhalingen samengenomen: bodem en water.

7.3 Beschrijving van mogelijke milieueffecten

7.3.1 Disciplines bodem en water

Feitelijke referentiesituatie

Bodemtextuur

→ Zie kaartenbundel: Kaart 10: Bodemtypes

Het volledige plangebied (behalve de kern met antropogene grond) bestaat uit een bodem van vochtig zandleem.

Verontreinigde en waardevolle bodems

→ Zie kaartenbundel: Kaart 11: Verontreinigde en waardevolle bodems

Volgens de bodemkaart bestaat de grond binnen het RUP uit drie verschillende grondsoorten. In het noorden is een smalle strook vochtig zand aanwezig. Het oostelijk deel, met de bebouwing aan de Snekpestraat, wordt weergegeven als antropogeen. De rest van het plangebied zou bestaan uit vochtig zand.

Binnen en rondom het RUP komen er volgens de Databank Ondergrond Vlaanderen geen waardevolle bodems voor.

Binnen de contour van het RUP bevindt er zich een plaats waar een oriënterend bodemonderzoek (OBO) voor werd opgesteld in 2016. De aangeduide zone beslaat de volledige bedrijfssite binnen het RUP. Tijdens een oriënterend bodemonderzoek onderzoekt men de toestand van een bodem. Mocht er dan verontreiniging voorkomen, dan gaat de bodemsaneringsdeskundige na wanneer deze ontstond. Historische verontreiniging wordt verder onderzocht in een beschrijvend bodemonderzoek als er duidelijke aanwijzingen zijn van een ernstige bodemverontreiniging. Nieuwe verontreiniging wordt verder onderzocht als er duidelijke aanwijzingen zijn dat de bodemsaneringsnormen overschreden zijn.

Vlaams hydrografische atlas en overstromingsgevoeligheid

→ Zie kaartenbundel: Kaart 12: Hydrografische atlas

→ Zie kaartenbundel: Kaart 13: Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, fluviaal, vanuit de zee (2023)

Binnen de contour van het plangebied komen geen waterlopen voor.

In het zuidwestelijke deel van het plangebied is voor een eerder klein gebied aangegeven dat er een kleine kans bestaat op overstromingen door neerslag onder klimaatverandering. Deze zone situeert zich rond de voormalige blusvijver.

Binnen het RUP komen er geen recent overstroomde gebieden voor. Het meest nabije recent overstroomd gebied bevindt zich ten zuiden van het RUP in de omgeving van de Handzamevaart.

Het RUP wordt grotendeels weergegeven als een gebied met een matige gevoeligheid voor grondwaterstroming (type 2). In het uiterste noorden van het plangebied is er een beperkte zone waarvan is aangegeven dat deze zeer gevoelig is voor grondwaterstroming (type 1). Het volledige RUP bevindt zich in infiltratiegevoelig gebied.

Zoneringsplan VMM

→ Zie kaartenbundel: Kaart 15: Zoneringsplan (riolering)

Het zoneringsplan geeft aan of een gebouw gelegen is aan een rioleringsnetwerk of dat men zelf moet instaan voor zijn afvalwaterzuivering.

Het volledige plangebied bevindt zich in een zone die wordt aangegeven als woonkern. Het is een centraal gebied. Dit betekent dat er al geruime tijd riolering aanwezig is en dat die is aangesloten op een waterzuivering.

Juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied grotendeels ingevuld met zone voor nijverheidsgebouwen voorzien van een groenbuffer. In het oosten van het plangebied, langs de Sneppestraat, werd een strook wonen aangeduid. De site was tot voor kort ingevuld met nijverheidsgebouwen. Deze werden inmiddels gesloopt.

Effectenbespreking

T.o.v. feitelijke referentiesituatie

Bodem

Het plan voorziet in de mogelijkheid tot de (her)aanleg van aan wonen gerelateerde bouwvolumes. Er worden eerder beperkte reliëfwijzigingen verwacht (bv. een waterinfiltratiezone). Deze werken impliceren graafwerkzaamheden, verharding en bebouwing.

Er wordt gestreefd naar een significante ontharding van het gebied ten opzichte van de situatie vandaag. Het streefdoel voor de terreinbezetting is 50%. Door het ontwikkelen van de woningen in het gebied waar vandaag het bedrijf reeds staat wordt gezorgd voor een minimale aansnijding van onverhard terrein.

Gelet op de aard van de functies (wonen) en de toe te passen milieuregelgeving is de kans op nieuwe bodemverontreiniging zeer beperkt. Bij het grondverzet dient eveneens de toe te passen regelgeving (cfr. technisch verslag) worden gevolgd. Een correcte toepassing van die regelgeving garandeert dat eventuele effecten op de bodem niet aanzienlijk zijn.

Water

Bij de realisatie van nieuwe woonprojecten zal er in navolging van de gewestelijke verordening 'hemelwater' meer regenwater gebufferd en geïnfiltreerd worden. Bij de (her)aanleg van het plangebied zal veel meer aandacht besteed moeten worden aan waterdoorlaatbare verharding. Gezien de te verwachten materialisatie zal de hoeveelheid afstromend hemelwater richting het rioleringsstelsel (en uiteindelijk het waterlopenstelsel) afnemen.

Gelet op de aard van de activiteiten en de geldende milieuregelgeving wordt geen oppervlaktewaterverontreiniging verwacht. Het gebied is aangesloten op een rioolwaterzuiveringsinstallatie met afdoende capaciteit.

Conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de disciplines bodem en water.

7.3.2 Disciplines fauna, flora en biodiversiteit

Feitelijke referentiesituatie

Biologische waardering

→ Zie kaartenbundel: Kaart 16: Biologische waarderingskaart (2023)

Volgens de biologische waarderingskaart 2 versie 2.2 – Toestand 2020 is het plangebied 'biologisch minder waardevol'.

Speciale beschermingszones

→ Zie kaartenbundel: Kaart 17: Speciale natuurbeschermingszones

Binnen eens straal van 2 kilometer rondom het plangebied bevinden er zich geen vogel- of habitatrichtlijn- of Ramsar-gebieden.

VEN en IVON gebieden, natuur- en bosreservaten

→ Zie kaartenbundel: Kaart 18: Natuur en bosreservaten, VEN-gebieden en historisch permanent grasland (2015)

Binnen een straal van 2 kilometer rond het plangebied of in het plangebied zijn geen historisch permanente graslanden, GEN (Grote Eenheden Natuur), GENO (Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling) of VEN-gebieden aanwezig. Er komen ook geen bos-en/of natuurreservaten voor.

Juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied grotendeels ingevuld met zone voor nijverheidsgebouwen voorzien van een groenbuffer. In het oosten van het plangebied, langs de Sneppestraat, werd een zone voor wonen aangeduid. De site was tot voor kort ingevuld met nijverheidsgebouwen. Deze werden inmiddels gesloopt.

Effectenbespreking

T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

Er zijn geen kwetsbare biodiversiteitselementen in of in de nabijheid van het plangebied. Er worden geen activiteiten gepland die aanzienlijke effecten op natuurwaarden op grote afstand kunnen hebben. Het plan voorziet in een bevestiging en opwaardering van de groenstructuren binnen het plangebied.

T.o.v. de juridisch planologische toestand

Vanuit juridisch-planologisch opzicht zou de site opnieuw door bedrijvigheid kunnen worden ingevuld. Dit zou de site opnieuw grotendeels uit verharding en bebouwing laten bestaan. De zone voor wonen in het oosten, langs de Sneppestraat, blijft ongewijzigd. Het planvoornemen voorziet in het behoud van de bestaande groenelementen en een uitbreiding van groene elementen doorheen het woonweefsel. Het planvoornemen heeft voor de discipline fauna, flora en biodiversiteit een licht positief effect op de juridisch planologische toestand.

Conclusie

Betreffende de discipline fauna, flora en biodiversiteit worden er voor het plangebied geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht.

7.3.3 Disciplines landschap + cultureel erfgoed + architectonisch en archeologisch erfgoed

Feitelijke referentiesituatie

Bouwkundig erfgoed

→ Zie kaartenbundel: Kaart 19: Erfgoed en archeologie

Binnen het plangebied bevindt er zich op perceel 771C2 een boerenarbeiderswoning met stalletje dat is vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Net buiten het plangebied bevindt er zich nog een boerenarbeidershuis met stal en een moderne bungalow uit 1968 die zijn vastgesteld

als bouwkundig erfgoed. Ook Huis Rozendaal, op de hoek van de Snekpestraat en de Koutermolenstraat wordt beschouwd als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Maar hiervan is de erfgoedkundige waarde onbestaand.

Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten voor. Het plangebied ligt evenmin in een belangrijke zichtrelatie tot beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten.

Landschappelijk erfgoed

→ Zie kaartenbundel: Kaart 19: Erfgoed en archeologie

Binnen en meteen grenzend aan het RUP komen er geen beschermde cultuurhistorische en/of erfgoedlandschappen voor. Op de vastgestelde inventaris omtrent historische tuinen en parken, houtige beplanting alsook de landschapsatlas zijn geen elementen terug te vinden die zich bevinden in en/of rondom het onderhavig plangebied.

Archeologisch erfgoed

→ Zie kaartenbundel: Kaart 19: Erfgoed en archeologie

Binnen of grenzend aan het RUP komen er geen beschermde of vastgestelde archeologische sites voor. Ten noorden van het plangebied bevindt zich 'gebied 4159'.

Juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied grotendeels ingevuld met zone voor nijverheidsgebouwen voorzien van een groenbuffer. In het oosten van het plangebied, langs de Snekpestraat, werd een zone voor woongebouwen aangeduid. De site was tot voor kort ingevuld met nijverheidsgebouwen. Deze werden inmiddels gesloopt.

Effectenbespreking

T.o.v. de feitelijke situatie

Er zijn geen kwetsbare waardevolle erfgoedelementen in de nabijheid van het plangebied aanwezig. Impact op het landschap of bouwkundige elementen wordt niet verwacht, gezien zowel de feitelijke als juridisch-planologische toestand van het plangebied.

Het vooropgesteld ruimtelijk uitvoeringsplan kan aanleiding geven tot graafwerken op de site. De toe te passen regelgeving betreffende de archeologienota garandeert een voldoende bescherming van het archeologisch erfgoed in Vlaanderen door voor de relevante bodemingrepen de aanstelling van een archeoloog en uitvoering van vooronderzoek te verplichten. Daarenboven geldt de regelgeving voor toevalsvondsten.

T.o.v. juridisch planologische toestand

Vanuit juridisch-planologisch opzicht zou de site opnieuw door bedrijvigheid kunnen worden ingevuld. Dit zou de site opnieuw grotendeels uit verharding en bebouwing laten bestaan. De zone voor wonen in het oosten, langs de Snekpestraat, blijft ongewijzigd. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van wooneenheden en het behoud van de bestaande groenelementen en een uitbreiding van groene elementen doorheen het nieuwe woonweefsel. Het planvoornemen heeft voor de discipline landschap, cultureel erfgoed, architectonisch en archeologisch erfgoed geen negatief effect op de juridisch planologische toestand.

Conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

7.3.4 Discipline mens – mobiliteit

Feitelijke referentiesituatie

- ➔ Zie kaartenbundel: Kaart 7: Netwerk traag verkeer
- ➔ Zie kaartenbundel: Kaart 8: Netwerk openbaar vervoer (30/05/2024)
- ➔ Zie kaartenbundel: Kaart 9: Wegencategorisering

Voor een uitgebreide analyse betreffende de mobiliteit in en rond het plangebied wordt verwezen naar de mobiliteitsnota in bijlage.

Binnen het plangebied is één openbare straat aanwezig. Het gaat om een lokale weg type III, de Sneppestraat. Dit is een weinig uitgeruste, doodlopende straat die zijn ontsluiting kent via de Sneppestraat (grenzend ten oosten van het plangebied).

Bereikbaarheid voor voetgangers

Het plangebied ligt in een gemeente dat bediend wordt door een bovenlokaal openbaar vervoersnetwerk, treinstation Kortemark. Daarom is het aangewezen de bereikbaarheid van de site na te gaan vanuit dat openbaarvoernetwerk. Het station ligt op 1,4 wandelkilometer van het plangebied.

Bereikbaarheid voor fietsers

Het plangebied ligt, zoals hierboven vermeld, in een gemeente dat bediend wordt door een bovenlokaal openbaar vervoersnetwerk, treinstation Kortemark. Daarom is het aangewezen de bereikbaarheid van deze site na te gaan vanuit dat openbaarvoernetwerk. De fietsroute naar dat station is net als de wandelafstand 1,4 kilometer. Het station is fietsend in 5 minuten te bereiken.

Bereikbaarheid openbaar vervoer

De bushalte die zich het dichtst bij het plangebied bevindt is de halte 'Kortemark Margareta Maria Instituut' (503340). Deze is terug te vinden op een wandelafstand van ongeveer 500 meter van de toegang tot het plangebied. Deze halte wordt nog enkel bediend door lijn 32 van Lichtervelde naar Veurne. Een halte op 850 meter van het plangebied is halte 'Kortemark Blijvelde' (505629) aan de Ichtegemstraat. Deze haltes behoren sinds 1 juli 2023 tot het belbusgebied Diksmuide-Kortemark-Torhout. Ze worden dus enkel nog op reservatie bediend.

Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Het plangebied situeert zich ten noorden van de gewestweg Staatsbaan (N35) die Kortemark via Lichtervelde met het hoofdwegennet (E403) verbindt. Het verkeersknooppunt met de E403 (Zeebrugge-Doornik) bevindt zich op 11,5 kilometer van het plangebied.

Juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied grotendeels ingevuld met zone voor nijverheidsgebouwen voorzien van een groenbuffer. In het oosten van het plangebied, langs de Sneppestraat, werd een zone voor woongebouwen aangeduid. De site was tot voor kort ingevuld met nijverheidsgebouwen. Deze werden inmiddels gesloopt.

Effectenbespreking

T.o.v. feitelijke referentietoestand

Verkeersgeneratie: de ontwikkeling van dit woonproject met verschillende woontypologieën zal resulteren in een stijging van het aantal vervoersbewegingen.

De toekomst zal ongetwijfeld verandering met zich meebrengen ten opzichte van de huidige activiteiten (namelijk geen) op het terrein. Het planvoornemen gaat uit van de ontwikkeling van max. 95 nieuwe wooneenheden op de locatie van de bestaande bedrijfsgebouwen. Deze woonontwikkeling brengt volgende bijkomende verkeersgeneratie met zich mee:

Het planvoornemen voorziet de mogelijkheid tot de bouw van (max.) 95 wooneenheden. Op basis van de kencijfers in het Richtlijnenboek (2018) kunnen er 268 bijkomende autobewegingen per dag worden verwacht. Volgens het richtlijnenboek voor wonen zal de ochtendspits (tussen 07h00 – 08h00) 15,9% van het totaal aantal vervoersbewegingen genereren en de avondspits (16h00 - 17h00) 13,8%. Er kan dus gesteld worden dat er zich tijdens de ochtend en avondspits in het worst case scenario 48 bijkomende vervoersbewegingen zullen aanbieden op de Snekpestraat of de Schreveweg.

De bijkomende verkeersgeneratie ontstaat door de integratie van 95 (worst case scenario) extra wooneenheden, en dit centraal in het plangebied. De tijdstippen waarop de personenvervoertuigen zich naar de locatie (plangebied) zullen begeven is volledig gericht op de woon-werk gerelateerde verplaatsingen waarbij de weekdagen als basis kunnen gebruikt worden. Als er rekening gehouden wordt met de voormalige situatie in vergelijking met de te verwachten situatie dan gaan de autobewegingen stijgen (aangezien er bijna geen activiteiten meer aanwezig zijn binnen de desbetreffende zone) met 268 autobewegingen verspreid doorheen de dag. Rekening houdend met de ochtend- en avondspits in functie van woon-werkverkeer gerelateerde verplaatsingen, dan kunnen we uitgaan van ca. 48 bijkomende vervoersbewegingen. Het aantal vervoersbeweging zal door woonontwikkeling dan wel stijgen, het gaat daarbij wel om personenvervoer, dat in tegenstelling tot het zware vrachtverkeer dat door de vroegere bedrijfsactiviteiten werd gegenereerd, minder overlast zou mogen doen ontstaan.

Daarnaast kan er ook gesteld worden dat de situatie ter hoogte van de Snekpestraat zelf ongewijzigd zal blijven en dus gewoon planologisch herbevestigd wordt. Rekening houdend met de voorgestelde planoptie waarbij een bijkomend trage wegverbinding wordt voorzien en de relatieve nabijheid van zowel de bus als treinhalt kan gesteld worden dat nieuwe woonwijk ook een verlaagd autobezit in zich zal dragen.

T.o.v. juridisch planologische toestand

Vanuit juridisch-planologisch opzicht zou de site opnieuw door bedrijvigheid kunnen worden ingevuld. Dit zou heel wat gemotoriseerd, zwaar verkeer kunnen genereren. De zone voor wonen in het oosten, langs de Snekpestraat, blijft ongewijzigd. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van wooneenheden en het behoud van de bestaande groenelementen en een uitbreiding van groene elementen doorheen het nieuwe woonweefsel. Het planvoornemen veroorzaakt voor de discipline mens - mobiliteit geen significante negatieve de juridisch planologische toestand.

Conclusie

Er worden geen significante negatieve effecten verwacht betreffende de discipline mens – mobiliteit.

7.3.5 Discipline mens – ruimtelijke aspecten

Feitelijke referentiesituatie

Gewestplan

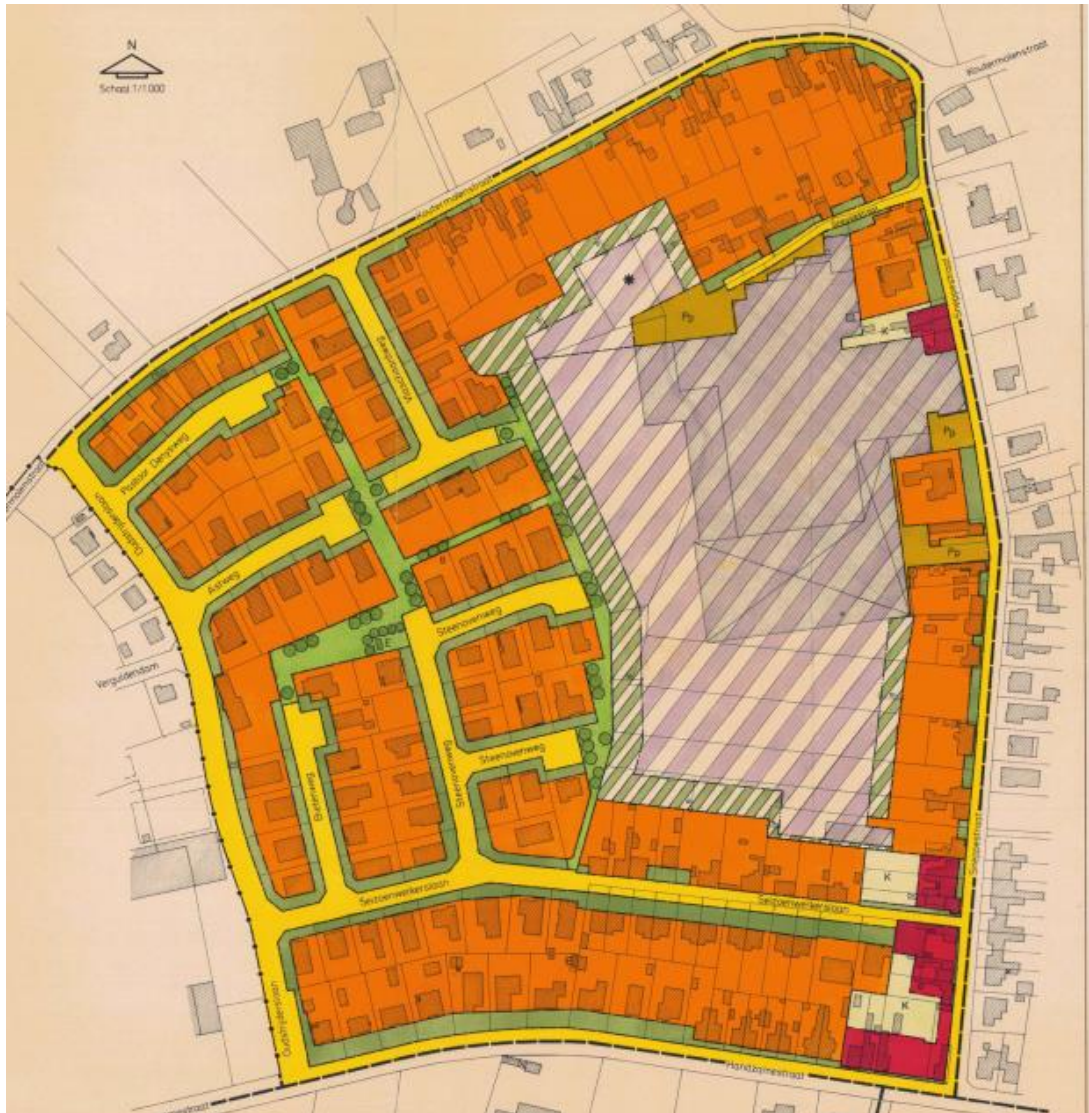
➔ Zie kaartenbundel: Kaart 3: Gewestplan

Volgens het gewestplan Diksmuide - Torhout (KB 29 maart 1979) situeert het grootste deel van het plangebied zich in gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's, de kant van de Snekpestraat, en de randen van het plangebied zijn woongebied. Het plangebied wordt ook volledig omringd door woongebied.

➔ Zie kaartenbundel: Kaart 5: Aanduiding APA, BPA, RUP's

Er zijn geen APA's van toepassing op dit plangebied. Er zijn wel twee BPA's van kracht die het volledige plangebied bedekken.

- 1) Het Bijzonder plan van Aanleg 'Koutermolen (d.d. 26 augustus 1992)
- 2) Het Bijzonder plan van Aanleg 'Koutermolen Gedeeltelijke Herziening' (d.d. 7 april 2010)



Figuur 36: BPA Koutermolen (1992)



Figuur 37: BPA Koutermolen Gedeeltelijke Herziening (2010)

Herbevestigd agrarisch gebied

→ Zie kaartenbundel: Kaart 4: Herbevestigde agrarische gebieden

Het onderhavig plangebied wordt voor 100% aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied.

Atlas der buurtwegen

→ Zie kaartenbundel: Kaart 6: Atlas der Buurtwegen (1841)

Grenzend aan het plangebied komt de volgende buurtweg voor:

- Buurtweg nr. 5: Ten oosten van het plangebied loopt gelijk met de huidige Sneppestraat. Deze mondt in het zuiden uit op de buurtweg nr.3 die vandaag als de Handzamestraat gekend is. Verder naar het noorden lag de buurtweg nr.24, op vandaag de Koutermolenstraat. Buurtweg nr. 5 en nr. 24 werden ook verbonden door voetweg nr. 65.
- Voetweg nr. 65: Deze verbinding werd op verschillende plaatsen omgeleid, maar is over het algemeen nog toegankelijk.

Juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied grotendeels ingevuld met zone voor nijverheidsgebouwen voorzien van een groenbuffer. In het oosten van het plangebied, langs de Sneppestraat, werd een zone voor woongebouwen aangeduid. De site was tot voor kort ingevuld met nijverheidsgebouwen. Deze werden inmiddels gesloopt.

Effectenbespreking

T.o.v. feitelijke referentiesituatie

Het plan voorziet een actualisatie van de voorheen opgemaakte BPA's waarbij de toekomstige wensen en noden worden geïntegreerd.

De natuurlijke en meervoudig gebruikte ruimte tussen de bestaande wijken en de toekomstige woonlocatie biedt een meerwaarde op vlak van sociale interactie, maar ook naar zorgvuldig- en optimaal ruimtegebruik.

Inname herbevestigd agrarisch gebied

Voorgestelde locatie heeft een impact op het herbevestigd agrarisch gebied maar zal geen visuele- noch gebruiksveranderingen met zich meebrengen. De zone die als herbevestigd agrarisch gebied aangeduid werd op kaart, is al decennia niet meer in landbouwgebruik. Gelet op het feit dat het plangebied en omgeving niet meer in landbouwgebruik zijn, zijn er op vlak van landbouw ook geen flankerende maatregelen noodzakelijk.

T.o.v. juridisch planologische toestand

Vanuit juridisch-planologisch opzicht zou de site opnieuw door bedrijvigheid kunnen worden ingevuld. Dit zou heel wat gemotoriseerd, zwaar verkeer kunnen genereren. De zone voor wonen in het oosten, langs de Sneppestraat, blijft ongewijzigd. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van wooneenheden en het behoud van de bestaande groenelementen en een uitbreiding van groene elementen doorheen het nieuwe woonweefsel. Het planvoornemen veroorzaakt voor de discipline mens – ruimtelijke aspecten geen significante negatieve effecten op de juridisch planologische toestand.

Conclusie

Voor het plangebied worden er geen significante negatieve effecten verwacht betreffende mens-ruimtelijke aspecten.

7.3.6 Discipline mens – gezondheid (incl. lucht en geluid)

Feitelijke referentiesituatie

→ Zie kaartenbundel: Kaart 20: Luchtkwaliteit fijn stof (2023)

→ Zie kaartenbundel: Kaart 21: Luchtkwaliteit stikstof en roet – black carbon (2023)

Lucht

De luchtkwaliteit in onze eigen omgeving wordt in kaart gebracht door de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en wordt in volgende vier categorieën onderverdeeld.

- Fijnstof PM2.5 Interpolatie (afleiding van datapunten) 2021
- Fijnstof PM10 Interpolatie 2021
- Stikstofdioxide (NO₂) Interpolatie 2021
- Black Carbon (BC) Interpolatie 2021

Fijnstof PM2.5 interpolatie 2023

Op deze kaart valt weinig differentiatie op te merken maar duidt eerder op een egale vorm van fijnstof in en rond het plangebied. Het plangebied en zijn aanpalende omgeving ligt binnen een zone met gemiddeld 7,6-10,6 microgram fijn stof PM2.5/m³. Deze concentratie ligt tegen de Europese grenswaarden aan.

Fijnstof PM10 interpolatie 2023

Ook hier valt er weinig differentiatie op te merken maar duidt het ook weer op een egale vorm van fijnstof in en rondom het plangebied. Het plangebied en zijn aangrenzende omgeving liggen binnen een zone met gemiddelde gemiddeld 16-20 microgram fijn stof PM10/m³. Het plangebied en zijn nabije omgeving liggen hiermee lager dan de gemiddelde waarde in Vlaanderen (tussen 18 en 26 microgram).

Stikstofdioxide (NO₂) interpolatie 2023

De jaargemiddelde stikstofconcentratie ligt tussen de 31 en 40 microgram stikstofdioxide per kubieke meter.. De kaart toont een vrij homogeen beeld boven de woonwijk. Boven het landbouwgebied ten noorden van de wijk is de concentratie lager, tussen de 21 en de 25 microgram.

Black Carbon (BC) Interpolatie 2021

Het plangebied ligt binnen een zone met gemiddelde 0,41-0,60 microgram BC/m³. Dit betreft een normaal gemiddelde binnen Vlaanderen. Hiermee blijft het plangebied binnen het gemiddelde in Vlaanderen (tussen 0.49 – 1.35 microgram BC/m³)

Geluid

➔ Zie kaartenbundel: Kaart 22: Geluidsbelasting door belangrijke en aanvullende wegen (2021)

De geluidsbelasting in en rond het plangebied blijft onder de drempel van 50 dB.

Bodem, water en mobiliteit

De aspecten binnen de discipline bodem en water, mens – mobiliteit en mens – ruimtelijke aspecten die invloed kunnen hebben op de gezondheid werden daar besproken. Binnen deze discipline komen er geen elementen naar voor waarvan verwacht wordt dat zij negatieve invloed zouden uitoefenen op de gezondheid van de mens.

Juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied grotendeels ingevuld met zone voor nijverheidsgebouwen voorzien van een groenbuffer. In het oosten van het plangebied, langs de Sneppestraat, werd een zone voor woongebouwen aangeduid. De site was tot voor kort ingevuld met nijverheidsgebouwen. Deze werden inmiddels gesloopt.

Effectenbespreking

T.o.v. feitelijke referentietoestand

Lucht

De luchtkwaliteit kan als een gemiddelde beschouwd worden binnen Vlaanderen en stelt geen restricties aan bepaalde activiteiten. Het planvoornemen, de realisatie van woonontwikkeling, is niet van die aard dat deze de luchtkwaliteit in de omgeving zullen beïnvloeden.

Geluid

Het planvoornemen is niet van die aard dat deze tot abnormale geluidshinder zal lijden:

- Het behoud en de uitbreiding van het bestaande groen zullen deels als buffer gaan dienen voor de bestaande wijk.
- Woonontwikkeling zal minder geluidshinder veroorzaken dan de vorige situatie nl. een meubelfabriek/schrijnwerkerij.

T.o.v. juridisch planologische toestand

Vanuit juridisch-planologisch opzicht zou de site opnieuw door bedrijvigheid kunnen worden ingevuld. Dit zou heel wat gemotoriseerd, zwaar verkeer kunnen genereren. Bedrijvigheid zal ook geluidshinder en luchtvervuiling veroorzaken.

De zone voor wonen in het oosten, langs de Snekpestraat, blijft ongewijzigd. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van wooneenheden en het behoud van de bestaande groenelementen en een uitbreiding van groene elementen doorheen het nieuwe woonweefsel. Het planvoornemen veroorzaakt voor de discipline mens – gezondheid geen significante negatieve effecten op de juridisch planologische toestand.

Conclusie

Voor het plangebied worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline mens – gezondheid.

7.3.7 Disciplines mens - veiligheid

Feitelijke referentiesituatie

SEVESO-inrichtingen

➔ Zie kaartenbundel: Kaart 24: SEVESO-inrichtingen

Binnen een straal van 2 kilometer zijn geen hoge-drempel noch lage-drempel SEVESO-inrichtingen gelegen.

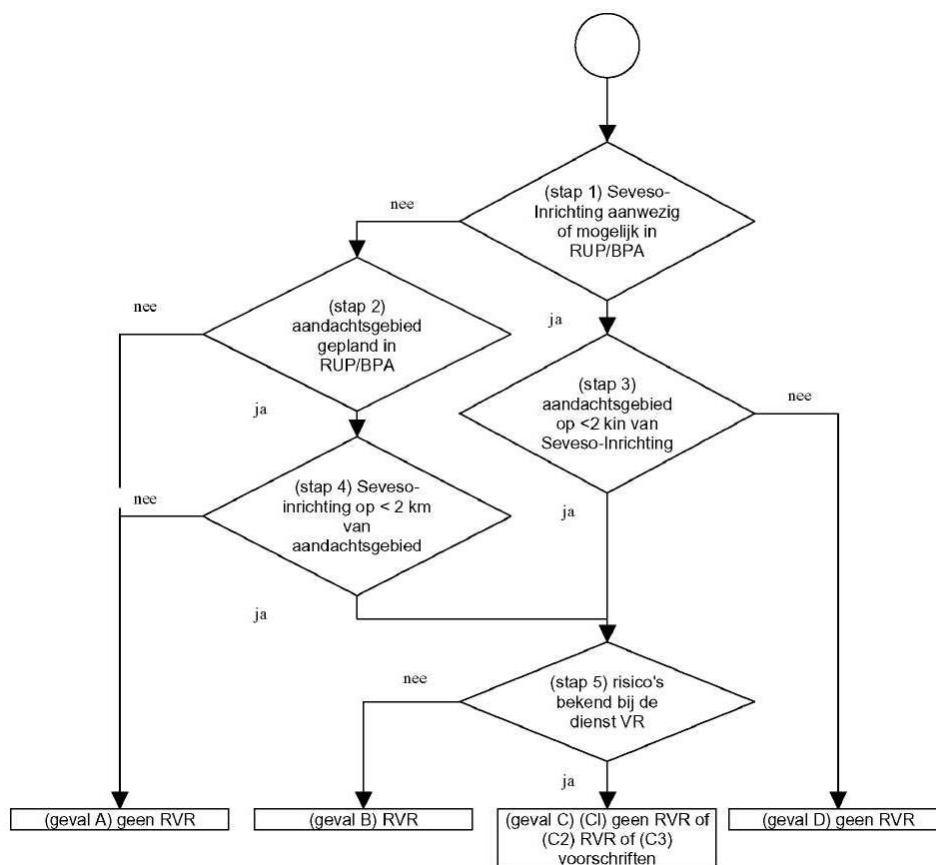
Juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied grotendeels ingevuld met zone voor nijverheidsgebouwen voorzien van een groenbuffer. In het oosten van het plangebied, langs de Snekpestraat, werd een zone voor woongebouwen aangeduid. De site was tot voor kort ingevuld met nijverheidsgebouwen. Deze werden inmiddels gesloopt.

Effectenbespreking

T.o.v. feitelijke referentiesituatie

Het RUP voorziet niet in het oprichten van SEVESO - inrichtingen. De te verwachten activiteiten kunnen ook geen impact hebben op de ernst of het risico van ongevallen in SEVESO-bedrijven. De bestemming heeft geen invloed op de gezondheid van de mens.



Figuur 38: Beslissingsdiagram ruimtelijke veiligheidsrapportage

T.o.v. juridisch planologische toestand

Binnen het plangebied voorziet het RUP niet in het oprichten van SEVESO-inrichtingen, evenmin is dit mogelijk binnen het nul-alternatief. Er is geen impact te verwachten.

Conclusie

Er worden geen effecten verwacht betreffende de discipline mens – veiligheid. Gezien de ligging van het plangebied en de voorziene functies is de opmaak van een RVR niet nodig.

7.3.8 Discipline klimaat

Feitelijke referentiesituatie

Op de kaart van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) wordt het actuele aantal hittegolfgraaddagen gevolgd en is ook een prognose voor 2050 en 2100 te zien. Het aantal hittegolfgraaddagen zal toenemen over het hele plangebied, maar vooral in de bebouwde en verharde zones.

Juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied grotendeels ingevuld met zone voor nijverheidsgebouwen voorzien van een groenbuffer. In het oosten van het plangebied, langs de Sneppestraat, werd een zone voor woongebouwen aangeduid. De site was tot voor kort ingevuld met nijverheidsgebouwen. Deze werden inmiddels gesloopt.

Effectenbespreking

T.o.v. feitelijke referentiesituatie

Het plangebied ligt niet in een zone die specifiek kwetsbaar is voor effecten van de klimaatsverandering. Uiteraard ondervindt het gebied mee met de ruime regio wel de gevolgen op vlak van toegenomen hittedagen, droogteperiodes, piekneerslag,...

Het plan voorziet qua bebouwde en verharde oppervlakte een aanzienlijke vermindering ten opzichte van de feitelijke of juridisch-planologische situatie. Er worden geen activiteiten voorzien die een direct meetbaar effect op het klimaat kunnen veroorzaken. Het planvoornemen omvat het optimaliseren van de inrichting van het gebied met bijkomende woonfunctie, maar ook groenbuffering en een robuustere hemelwaterhuishouding, wat op zijn buurt dan weer een positief effect zal hebben op het vlak van infiltratie en buffercapaciteiten. Deze ingrepen houden een versterking van de klimaatrobuustheid van het volledig plangebied in.

Het plan zal om diezelfde reden geen versterking van de gevolgen van de klimaatsverandering op functies in de omgeving veroorzaken.

T.o.v. juridisch planologische toestand

Vanuit juridisch-planologisch opzicht zou de site opnieuw door bedrijvigheid kunnen worden ingevuld. Dit zou heel wat gemotoriseerd, zwaar verkeer kunnen genereren. Bedrijvigheid zal ook geluidshinder en luchtvervuiling veroorzaken. Evenals een hoge bebouwings- en verhardingsgraad.

De zone voor wonen in het oosten, langs de Snekpestraat, blijft ongewijzigd. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van wooneenheden met het behoud van de bestaande groenelementen en een uitbreiding van groene elementen doorheen het nieuwe woonweefsel. Het planvoornemen veroorzaakt voor de discipline klimaat een eerder positief effect op de juridisch planologische toestand.

Conclusie

Voor het plangebied worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline klimaat. Er worden eerder positieve effecten betreffende klimaat verwacht.

7.3.9 Interactie van effecten

Er worden geen interacties (versterking of verzwakking) tussen de effecten in de verschillende disciplines verwacht die de conclusies van voorgaande effectbespreking betekenisvol kunnen beïnvloeden.

7.3.10 Grensoverschrijdende effecten

De situering van het plangebied en het programma is van die aard dat de effecten ruimtelijk beperkt blijven. De effecten hebben geen grensoverschrijdend karakter.

8. Ruimtelijk veiligheidsrapport

8.1 Ontheffing van opmaak ruimtelijk veiligheidsrapport

Binnen deze nota dient eveneens nagegaan te worden of het plan een invloed heeft op de risico's en de mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso inrichting. Door het uitvoeren van een RVR-toets – een internettoepassing ontwikkeld door de dienst VR – kan nagegaan worden of een opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport noodzakelijk is. De beslissing uit de RVR toets werd opgenomen als bijlage.

9. Bijlagen

9.1 Bijlage 1: RVR-toets

uw bericht van
26/02/2024

uw kenmerk
RUP_32011_214_00013_00001 RVR-AV-3284

ons kenmerk

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP De Sneepe"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op lange termijn 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 veiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen of het milieu 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 26/02/2024, met ref. RVR-AV-3284), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone⁴ van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er geen bedrijvigheid aanwezig of gepland is binnen het plangebied.

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

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

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

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

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

⁴ Een door de administratie bepaalde afstand rond de terreingrens van een Seveso-inrichting, afhankelijk van de risico's die uitgaan van de Seveso-inrichting en de kans op domino-effecten vanuit de omgeving op de Seveso-inrichting

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer RUP_32011_214_00013_00001

RUP titel RUP De Sneepe

Initiatiefnemer Kortemark

Plangebied



Toets uitgevoerd op 26/02/2024

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:

1. Is er bestaande Seveso in of nabij het plangebied? **Nee**
2. Is nieuwe Seveso uitgesloten? **Ja**
3. Wat is de reden van uitsluiting nieuwe Seveso? **Geen bedrijvigheid**