

Gemeente Kortemark

RUP De Sneppe

Toelichtingsnota



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
Ruimtelijk Planner: Thibault Bouckaert
office@adoplan.be
www.adoplan.be

Inhoud

Inhoud 2

Kaarten 4

Foto's 4

Figuren 5

Tabellen 6

1. Inleiding 7

1.1 Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)?7

1.2 Omschrijving van de opdracht7

2. Bestaande toestand 8

2.1 Situering van het plangebied8

2.1.1 Macroniveau8

2.1.2 Mesoniveau8

2.2 Afbakening van het plangebied9

2.3 Ruimtegebruik/reikwijdte9

2.3.1 Historisch gegroeide context9

2.3.2 Invulling van het plangebied11

2.4 Fotoreportage van plangebied13

3. Plannings- en beleidscontext..... 18

3.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)18

3.1.1 Strategische visie Beleidsplan Vlaanderen (BRV)19

3.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV)19

3.2.1 Gewenste Nederzettingsstructuur22

3.2.2 Reconversiekader23

3.3 Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen24

3.3.1 Strategische visie25

3.3.2 Beleidskaders25

3.4 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS)26

3.4.1 Deelruimtes27

3.4.2 Richtinggevend deel28

3.5 Gemeentelijk Mobiliteitsplan 202433

3.5.1 Strategische doelstellingen33

3.5.2 Operationele doelstellingen34

3.5.3 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen35

3.5.4 Werkdomein B: Verkeersnetwerken36

3.5.5 Voetgangers36

3.5.6 Fietzers37

3.5.7 Openbaar vervoer39

3.5.8 Gemotoriseerd (privaat) vervoer40

4. Juridische context 45

4.1 Basisgegevens45

4.2	Verordende plannen	45
4.3	Verordeningen	46
4.4	Juridische ruimtelijke structuur	47
4.4.1	Mobiliteit	47
4.4.2	Water	48
4.4.3	Erfgoed	48
4.4.4	Natuur	50

5. Planvoornemen 52

5.1	Alternatieven	52
5.1.1	Locatie-alternatief	52
5.1.2	Nul-alternatief: Bestaande toestand	52
5.1.3	Inrichtingsalternatief I: KMO-zone	53
5.1.4	Inrichtingsalternatief II: gemeenschaps-of sportvoorzieningen	53
5.1.5	Inrichtingsalternatief: wonen	55
5.2	Wonen	55
5.2.1	Ambities	55
5.2.2	Conceptuele visie	56
5.2.3	Inrichtingsvoorstel	61
5.2.4	Woontypologieën	63
5.2.5	Landschappelijke inrichting	65
5.2.6	Doorwaadbaarheid	65
5.2.7	Ontsluiting en parkeren	66

6. Vertaling in grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften 67

6.1	Art. 1: zone voor wonen aan het park	67
6.2	Art. 2: zone voor wonen	68
6.3	Art. 3: zone voor wegenis	68
6.4	Art. 4: parkzone (overdruk)	68
6.5	Art. 5: groenbuffer (overdruk)	69
6.6	Art. 6: groene as (indicatieve aanduiding)	69
6.7	Art. 7: ontsluiting projectzone (indicatieve aanduiding)	69
6.8	Art. 8: Ontsluiting bestaande woningen	69
6.9	Art. 9: woonondersteunende functie (indicatieve aanduiding)	69

7. Methodiek voor de beoordeling van mogelijke milieueffecten 70

7.1	Toepassingsgebied	70
7.2	Beoordeling van mogelijke milieueffecten	70
7.2.1	Werkwijze	70
7.2.2	Relevante disciplines	70

8. Beschrijving van mogelijke milieueffecten 71

8.1	Disciplines bodem en water	71
8.2	Disciplines fauna, flora en biodiversiteit	72
8.3	Disciplines landschap + cultureel erfgoed + architectonisch en archeologisch erfgoed	74
8.3.1	Discipline mens – mobiliteit	75

8.4	Discipline mens – ruimtelijke aspecten.....	77
8.5	Discipline mens – gezondheid (incl. lucht en geluid).....	80
8.6	Disciplines mens - veiligheid	82
8.7	Discipline klimaat	83
8.7.1	Interactie van effecten	84
8.7.2	Grensoverschrijdende effecten	84
9.	Ruimtelijk veiligheidsrapport	85
9.1	Ontheffing van opmaak ruimtelijk veiligheidsrapport	85
10.	Ruimtebalans en op te heffen voorschriften.....	86
11.	Planbaten en plan-, kapitaal en gebruikersschade.....	88
11.1	Inleiding	88
11.2	Planbaten.....	88
11.3	Planschade	88
11.4	Kapitaalschade/Gebruikersschade	88
12.	Bijlagen.....	89
12.1	Bijlage 1: RVR-toets	90
12.2	Bijlage 2: Ontheffing plan-MER-plicht.....	93
12.3	Bijlage 3: Mobiliteitsstudie (februari 2025)	96

Kaarten

Bij deze toelichtingsnota werd een aparte kaartenbundel gevoegd.

Foto's

Foto 1:	Zicht op bestaande kantoorgebouw.	13
Foto 2:	Bestaande loodsen.....	13
Foto 3:	Zicht op uitweg site.....	14
Foto 4:	Zicht op woningen zijstraat Sneppestraat.	14
Foto 5:	Zicht richting Koutermolen.....	14
Foto 6:	Zicht centrale ruimte plangebied.	14
Foto 7:	Blusvijver en bosje.....	14
Foto 8:	Voormalige toegang tot bedrijfssite.	14
Foto 9:	Voormalige brandweg richting Oogstweg.....	15
Foto 10:	Voormalige brandweg vanaf Oogstweg.....	15
Foto 11:	Zicht op de voormalige blusvijver.	15
Foto 12:	Zicht op groene zone.....	15
Foto 13:	Doorsteek en groene zone.	15
Foto 14:	Zicht op groene zone vanuit traag net.....	15
Foto 15:	Doorsteek en groene zone.	16
Foto 16:	Groene zone aan kant Schreveweg.	16
Foto 17:	Zicht op parking Schreveweg.	16
Foto 18:	Verkaveling Schreveweg met mogelijke doorsteek.....	16
Foto 19:	Koutermolen gezien vanuit Koutermolenstraat, ter hoogte van kruispunt met Schreveweg.....	16

Foto 20:	Sneppestraat vanaf kruispunt met Koutermolenstraat.	16
Foto 21:	Doorsteek naar F. Deprezstraat.	17
Foto 22:	Aanleg nieuwe verkaveling tov site Bruynooghe in de Sneppestraat.	17
Foto 23:	Te behouden kantoor en loods.	17
Foto 24:	Voorbeeld van wonen aan een park. (Kasteelpark Viteux, De Pinte)	63
Foto 25:	Voorbeeld van wonen aan een park. (Kasteelpark Viteux, De Pinte)	63
Foto 26:	Voorbeeld van parkappartementen (Wilhelminapark, Tilburg)	63
Foto 27:	Voorbeeld van wonen aan een autoluwe, groene en collectieve ruimte (Den Indruk, Brugge).....	64
Foto 28:	Voorbeeld van hedendaagse dorpsarchitectuur (Dascottelei)	64
Foto 29:	Rijwoningen in een groene omgeving (Suikerpark Veurne).....	64
Foto 30:	Voorbeeld van collectieve groene ruimte (Dubbele Haagjes, Kortrijk).....	64
Foto 31:	Voorbeeld van gedeelde bergruimte met overdekte ontmoetingsruimte (Volkstuinen, Ninove).....	64
Foto 32:	Collectieve groene ruimte (Buurtpark Vanhoornelaan, Moorsele)	65
Foto 33:	Voorbeeld van informele groene zone (Zeemanstuin, Gent)	65
Foto 34:	Mogelijke speelelementen over beek of wadi (De Beemden, Landen).....	65
Foto 35:	Gemaaide graspaden (locatie onbekend)	65
Foto 36:	Voorbeeld van wadi met oversteek naar collectieve groene ruimte (Suikerpark, Veurne)	66
Foto 37:	Voorbeeld van een uitgeruste trage wegverbinding (Oude Spoorweg, Gent-De Pinte)	66
Foto 38:	Voorbeeld van groene parkeerplaatsen.	67
Foto 39:	Illustratie van tweesporenbeton (locatie onbekend).....	67

Figuren

Figuur 1:	Situering op macroniveau, topografische kaart.....	8
Figuur 2:	Situering van op mesoniveau, topografische kaart	9
Figuur 3:	1e luchtfoto + situering plangebied (toestand: 1971)	10
Figuur 4:	2de luchtfoto + situering plangebied (toestand: 1979-1990).....	10
Figuur 5:	3de luchtfoto + situering plangebied (toestand 2000-2003)	10
Figuur 6:	4de luchtfoto + situering plangebied (toestand 2008)	10
Figuur 7:	5de luchtfoto + situering plangebied (toestand: 2015)	11
Figuur 8:	6de luchtfoto + situering plangebied (toestand 2022)	11
Figuur 9:	6de luchtfoto + situering plangebied (toestand 2022)	11
Figuur 10:	Visualisatie van het ruimtegebruik voor de sloop van de site.	12
Figuur 11:	Situering positie van de genomen foto's.	13
Figuur 12:	Deelruimten in West-Vlaanderen in het PRS West-Vlaanderen.	21
Figuur 13:	Middenruimte (PRS-WV).....	22
Figuur 14:	Selectie van hoofddorpen en woonkernen in West-Vlaanderen (PRS-West-Vlaanderen).	23
Figuur 15:	Centrum-as en lobben (GRS Kortemark).....	27
Figuur 16:	Gewenste ruimtelijke structuur: wonen (GRS Kortemark).	29
Figuur 17:	Gewenste ruimtelijke structuur: mobiliteit (GRS Kortemark).....	31
Figuur 18:	Gewenste ruimtelijke structuur: deelruimte Kortemark (GRS Kortemark).	32
Figuur 19:	Fietsroutenetwerken (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024).....	38
Figuur 20:	Wegencategorisering (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024)	42
Figuur 21:	Uitsnede gewestplan (herbevestigd door RUP Koutermolen) met juridisch-planologische context in geval nul-alternatief.	52
Figuur 22:	Situering plangebied t.o.v. bedrijven en kmo's.	53
Figuur 23:	Situering plangebied t.o.v. bestaande gemeenschapsvoorzieningen en sportfaciliteiten.....	54
Figuur 24:	Nood aan betere verbinding tussen plangebied en sport- en voorzieningencluster aan de dorps-as.....	54
Figuur 25:	Inrichtingsalternatief III: wonen.....	55
Figuur 26:	Groene ringstructuur.....	57
Figuur 27:	Concept: uitbreiden trage wegennet.	58
Figuur 28:	Ontsluiting naar de Sneppestraat.....	59

Figuur 29:	Best kantoorgebouw	59
Figuur 30:	Vorgevel behouden loods	59
Figuur 31:	Situering te behouden gebouwen.....	60
Figuur 32:	Geclusterde bouwvelden	61
Figuur 33:	Inrichtingsvoorstel.....	62
Figuur 34:	ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Snekpestraat.	67
Figuur 35:	BPA Koutermolen (1992)	78
Figuur 36:	BPA Koutermolen Gedeeltelijke Herziening (2010).....	79
Figuur 37:	Beslissingsdiagram ruimtelijke veiligheidsrapportage	83

Tabellen

Tabel 1:	Basisgegevens juridische context van het plangebied.....	45
Tabel 2:	Verordende plannen voor het plangebied	46
Tabel 3:	Verordeningen voor het plangebied	47
Tabel 4:	Buurt- en voetwegen in het plangebied	47
Tabel 5:	Waterelementen in het plangebied	48
Tabel 6:	Bouwkundig erfgoed in het plangebied	48
Tabel 7:	Landschappelijk erfgoed in het plangebied	49
Tabel 8:	Archeologisch erfgoed in het plangebied.	49
Tabel 9:	Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied	50
Tabel 10:	Vlaamse beschermingszones in het plangebied.....	51
Tabel 11:	Overzicht bestemmingswijzigingen binnen het onderhavig plangebied.....	87
Tabel 12:	Overzicht bestemmingswijzigingen binnen het onderhavig plangebied.....	87
Tabel 13:	Overzicht planbaten.....	88

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 Omschrijving van de opdracht

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

Tussen de wijk De Snekpe en de Koutermolenwijk, aan de Snekpestraat 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 gemeente 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. Bestaande toestand

2.1 Situering van het plangebied

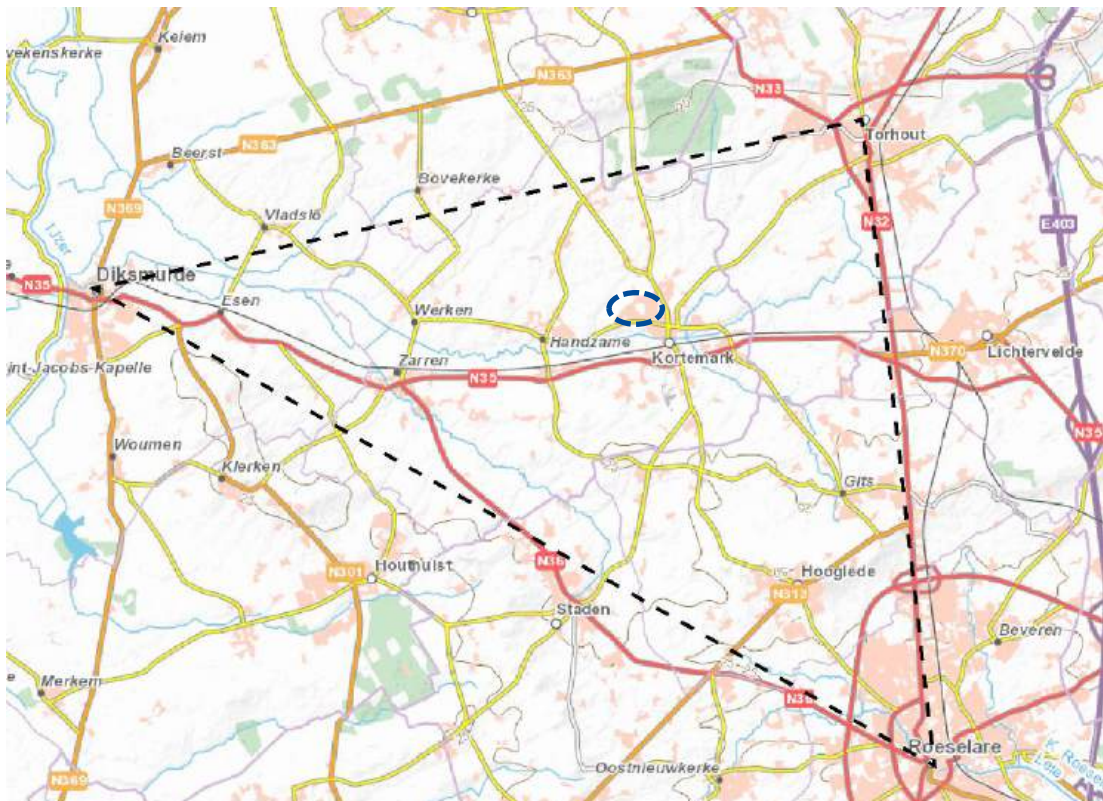
- Zie kaartenbundel: situering op de topografische kaart

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

2.1.1 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.

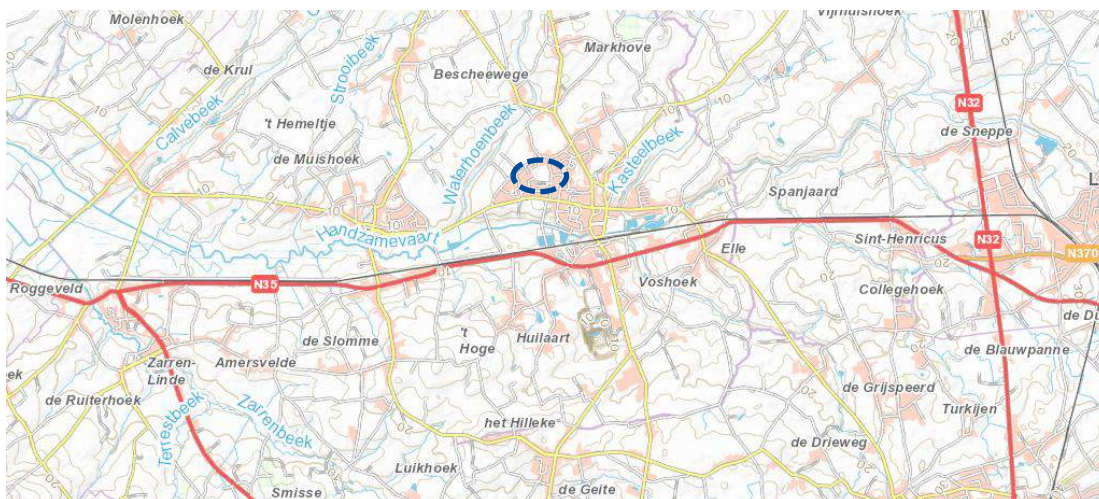


Figuur 1: Situering op macroniveau, topografische kaart

2.1.2 Mesoniveau

Op mesoniveau bevindt het plangebied van RUP 'De Sneepe' zich ten westen van de kern van de gemeente Kortemark. Het plangebied situeert zich ten noorden van de transportbundel, bestaande uit de Handzamestraat (tussen de kern van Handzame en de kern van Kortemark), de Staatsbaan (die Diksmuide met Tielt verbindt) en de spoorlijn (tussen Diksmuide en Lichtervelde).

De gemeente is gelegen in de vallei van de Krekebeek, een vertakking van de Ijzer. Vanaf Handzame stroomt de beek door onder de noemer 'Handzamevaart'.



Figuur 2: Situering van op mesoniveau, topografische kaart

2.2 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.

2.3 Ruimtegebruik/reikwijdte

2.3.1 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 Sneppestraat 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 Snepestraat 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)

2.3.2 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 Sneppestraat 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 Sneppestraat 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.

2.4 Fotoreportage van plangebied



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



Foto 1: Zicht op bestaande kantoorgebouw.



Foto 2: Bestaande loodsen.



Foto 3: Zicht op uitweg site.



Foto 4: Zicht op woningen zijstraat Sneppestraat.



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.

3. 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.

3.1 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.

3.1.1 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.

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

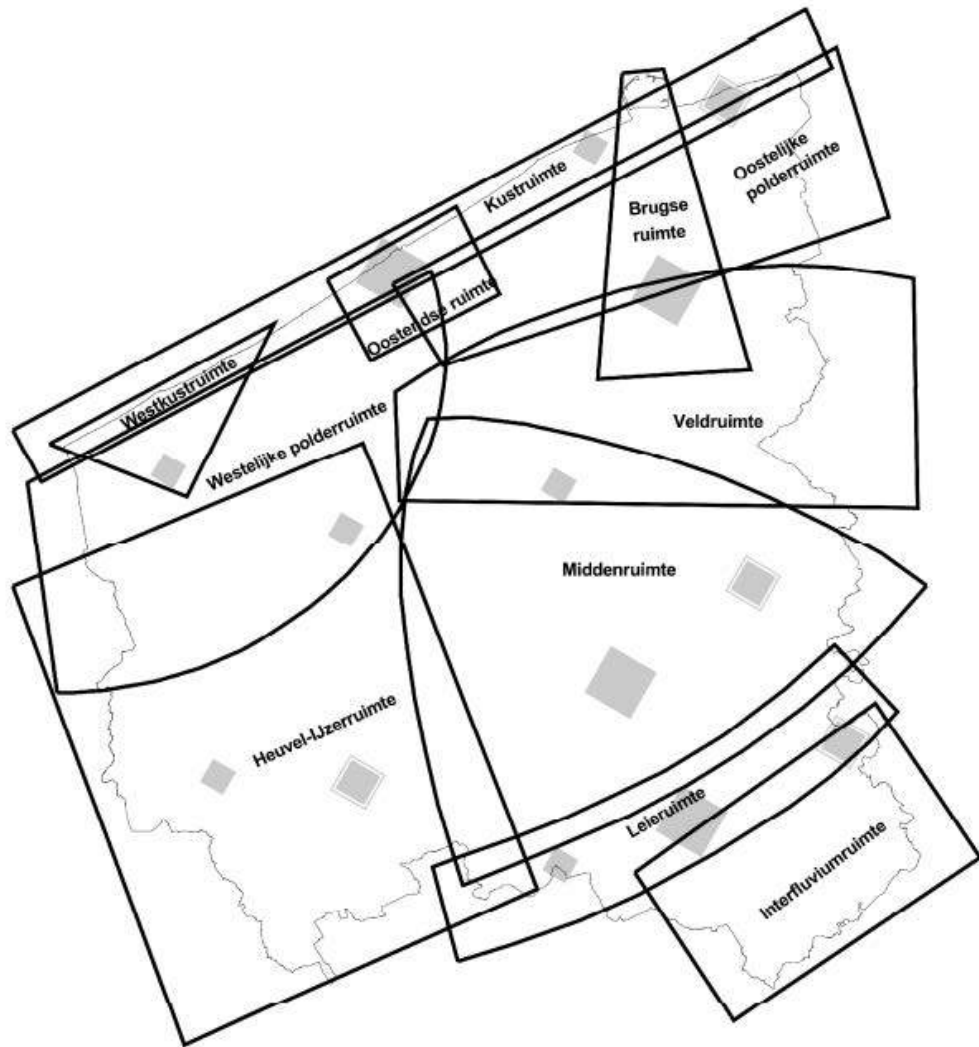
Het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS) is op 6 maart 2002 door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening goedgekeurd. In 2014 werd een eerste partiële herziening van het PRS West-Vlaanderen goedgekeurd. Op 26 september werd een tweede

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:

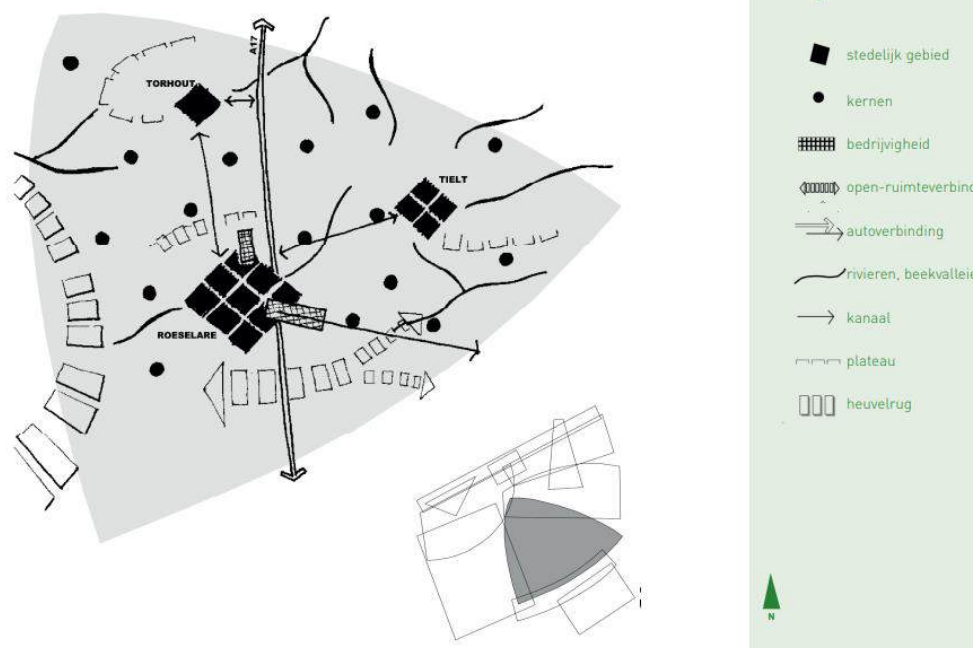
- Het fysisch systeem als drager voor verscheidenheid: de drie onderdelen – rivier- en beekvalleien, de structurerende reliëfcomponenten, en de bodemsamenstelling – vormen de onderlegger voor de ontwikkeling van de verschillende functies.
- De selectieve ontwikkeling van hoogdynamische activiteiten in 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)

3.2.1 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.

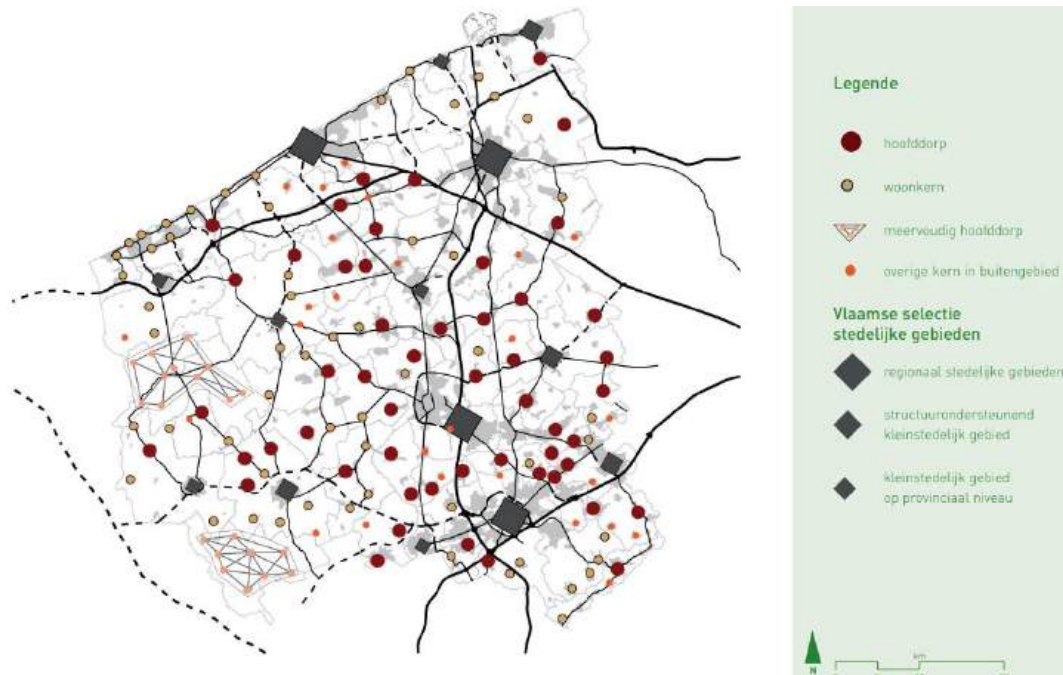
Binnen deze laatste categorie zijn er:

- **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).

3.2.2 Reconversiekader

Meer en meer bedrijven gelegen in centra en gevestigd op terreinen bestemd als industriegebied komen leeg te staan. Deze leegstaande industriegebieden worden omgezet naar een woonbestemming (reconversies). Binnen het PRS-WV werd ook een reconversiekader opgenomen die binnen voorliggend plangebied als handvat kan dienen voor de herinvulling van de leegstaande site. Dergelijke reconversies worden binnen de bebouwde ruimte gestimuleerd omdat hierdoor de ruimtelijke kwaliteit van bepaalde sites en van de omgeving kan worden opgewaardeerd. Met de bebouwde ruimte worden de stedelijke gebieden, de geselecteerde kernen en de overige woonconcentraties bedoeld. Het gaat dus ook om de gehuchten en de niet geselecteerde kernen maar niet om de geïsoleerde bedrijfssites. Voorliggend plangebied bevindt zich in de kern van de gemeente Kortemark. Deze doelstelling geeft uitvoering aan het principe van duurzaam ruimtegebruik. Bij een reconversie dient in de eerste plaats te worden onderzocht of de benutte gronden niet opnieuw kunnen worden ingezet voor de huidige bestemming. Indien dit niet meer wenselijk is, is het van belang deze gebieden opnieuw in te zetten voor andere ruimtevragen. Dit kan gaan om zowel wonen, bedrijvigheid, recreatie, gemeenschapsvoorzieningen,... . Het gaat om alle kerngebonden functies (zie afweging in hoofdstuk 5.1: alternatieven).. Op die manier wordt op termijn meer open ruimte gevrijwaard omdat er minder nieuwe gebieden voor het opvangen van deze ruimtevragen moeten worden aangesneden. Binnen het PRS-WV werden een aantal ruimtelijke principes voor reconversie geformuleerd.

- Opvangen van de noden binnen de gemeente:

Bij reconversies dient een afweging te worden gemaakt van alle noden binnen de gemeente (lokale bedrijvigheid, gemeenschapsvoorzieningen, recreatie, lokale handelsfuncties, wonen voor diverse doelgroepen, groenvoorzieningen,...). Hierbij dient te worden onderzocht welke van deze noden er in het betreffende gebied kunnen worden opgevangen. De bestaande behoefteberekeningen kunnen hierbij een hulp zijn. Er dienen geen nieuwe behoeftestudies opgemaakt te worden.

- In relatie met de visie binnen het GRS:

De gekozen opties kaderen hierbij wel binnen de visie van het GRS. Indien in het GRS voor het gebied visies worden geformuleerd betreffende functies, dichtheden, erfgoed, stapelbouw,..., dan zijn deze visie-elementen ook van toepassing. Indien binnen het GRS geen opties geformuleerd staan betreffende het reconversieproject dan is dit beleidskader van toepassing en is er hiervoor geen herziening van het GRS nodig.

- Functies maximaal verweven;

De potenties van het gebied dienen maximaal benut te worden voor het realiseren van een verwevenheid aan functies. Van belang hierbij is om rekening te houden met het bereikbaarheidsprofiel van het gebied, de reeds aanwezige functies in de omgeving en de schaal van de stad, de kern of de overige woonconcentratie.

- Kwalitatieve invulling staat centraal:

De invulling van het reconversiegebied voldoet aan een aantal kwalitatieve randvoorwaarden.

- De reconversie is kwalitatief en duurzaam. Het project is functioneel en ruimtelijk een meerwaarde voor de omgeving en heeft een beperkte ecologische impact (alternatieve vervoerswijzen, waterbeheer, energieverbruik, ruimtegebruik,...).
- De eigenheid en de schaal van de bebouwingsconcentratie dient bij de inrichting van het reconversiegebied gerespecteerd te worden door de bebouwingstypologie, de dichtheid en inrichting van de publieke ruimte erop af te stemmen.
- De bebouwing en/of bebouwingstypologie dient maximaal ingepast te worden in de omgeving, met respect voor het aanwezige onroerend erfgoed. Positief contrasterende architectuur behoort tot de mogelijkheden.
- Het is noodzakelijk om zowel voldoende publieke ruimte als kwalitatieve publieke ruimte te realiseren in het reconversiegebied onder de vorm van groenelementen, wijkgroen, een speelruimte, een plein,...
- Fiets- en wandelpaden dienen het gebied te integreren in het langzaam verkeersnetwerk.
- De ontsluiting takt aan en bouwt verder op de ontsluitingsstructuur van de kern.

3.3 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.

3.3.1 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.

3.3.2 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.

3.4 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.

3.4.1 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).

3.4.2 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 'basisingrediënt' 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

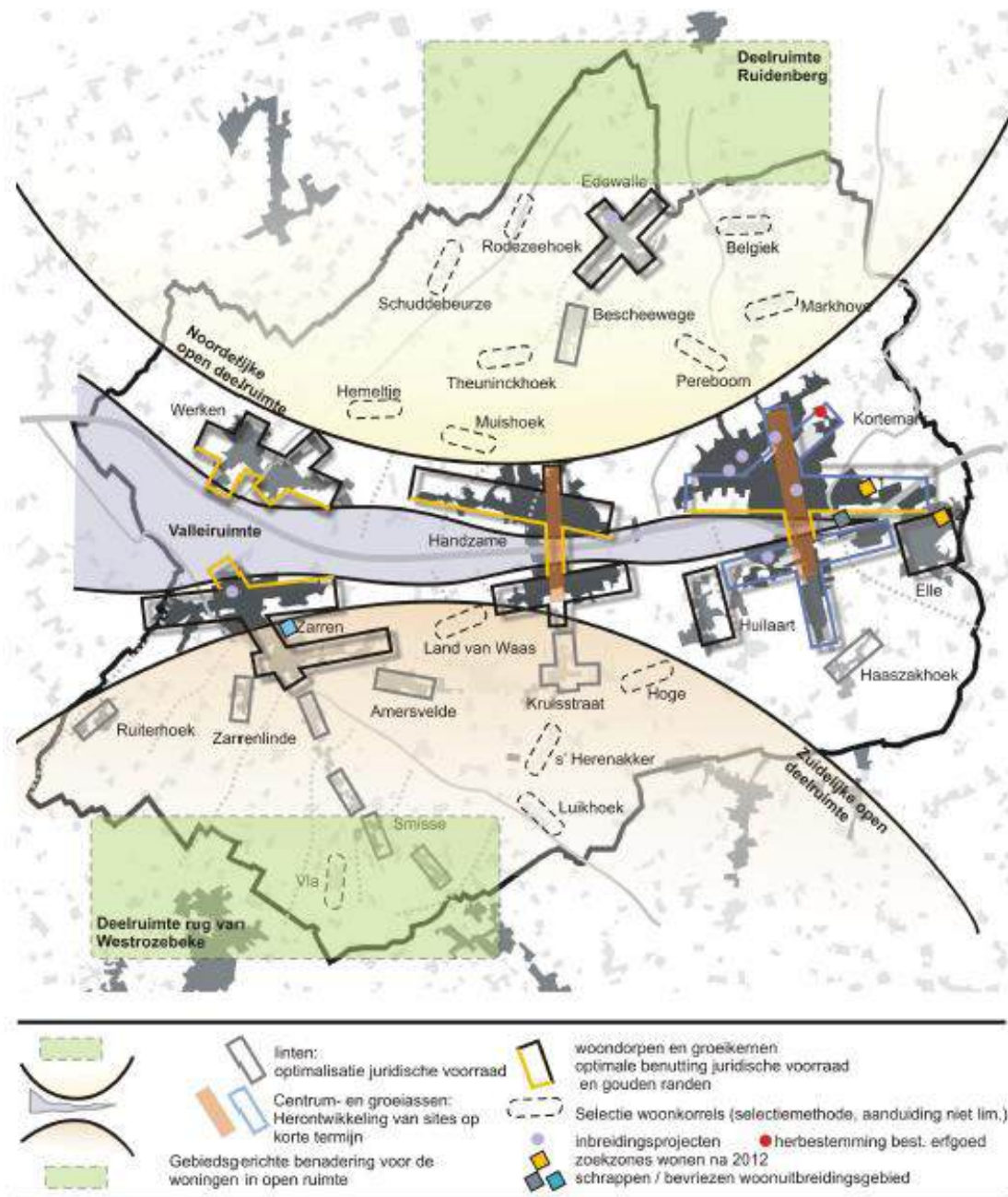
De gewenste ruimtelijke structuur voor wonen in de gemeente krijgt vorm door de kwaliteitsvolle inbreiding binnen het bestaande juridische aanbod, en door de reconversie van vrijkomende industriële sites. Het beleidskader voor zonevreemde woningen zorgt ervoor dat de decretale mogelijkheden gebiedsgericht 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.

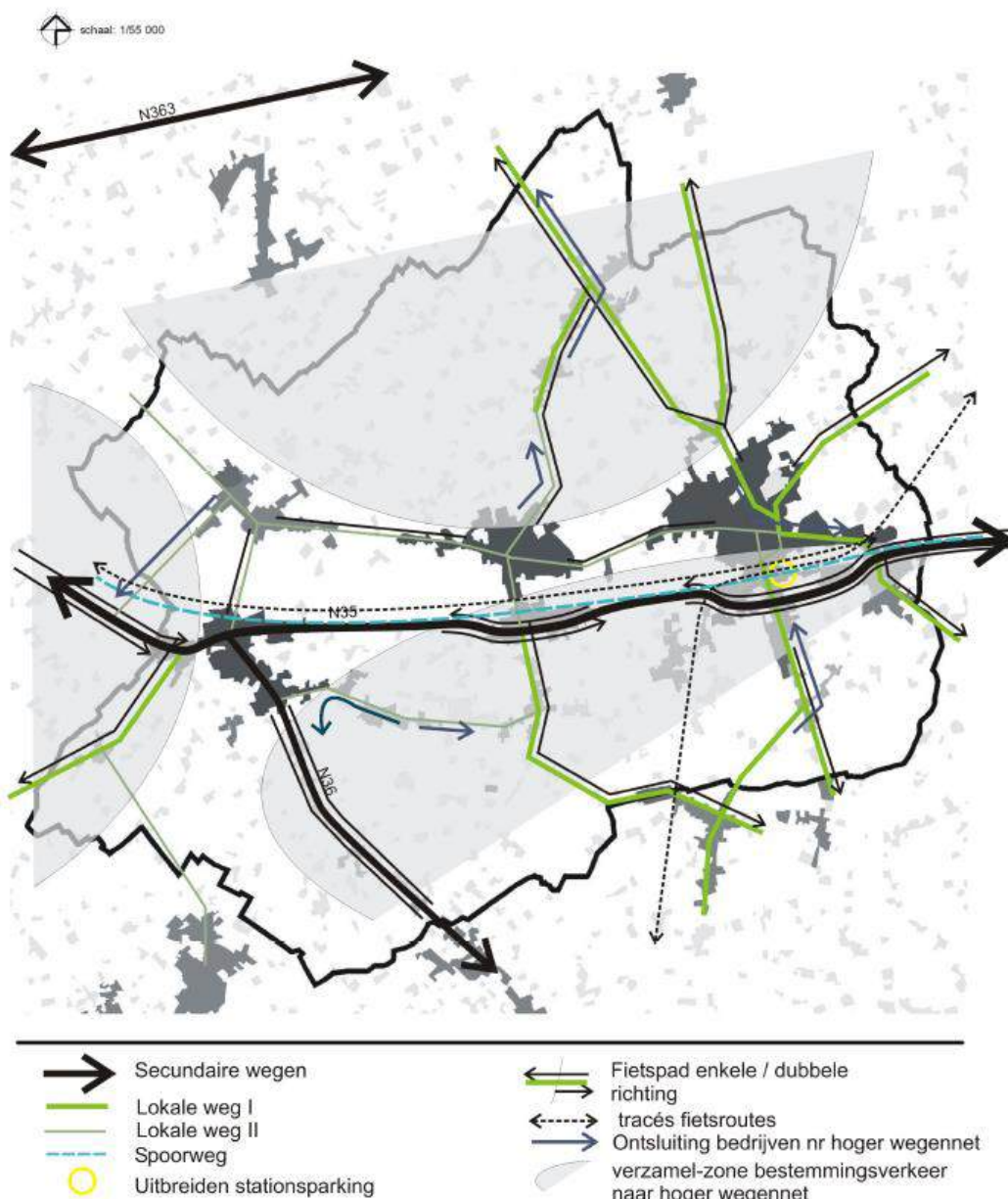
Gewenste ruimtelijke structuur - mobiliteit

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 verbindende 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)

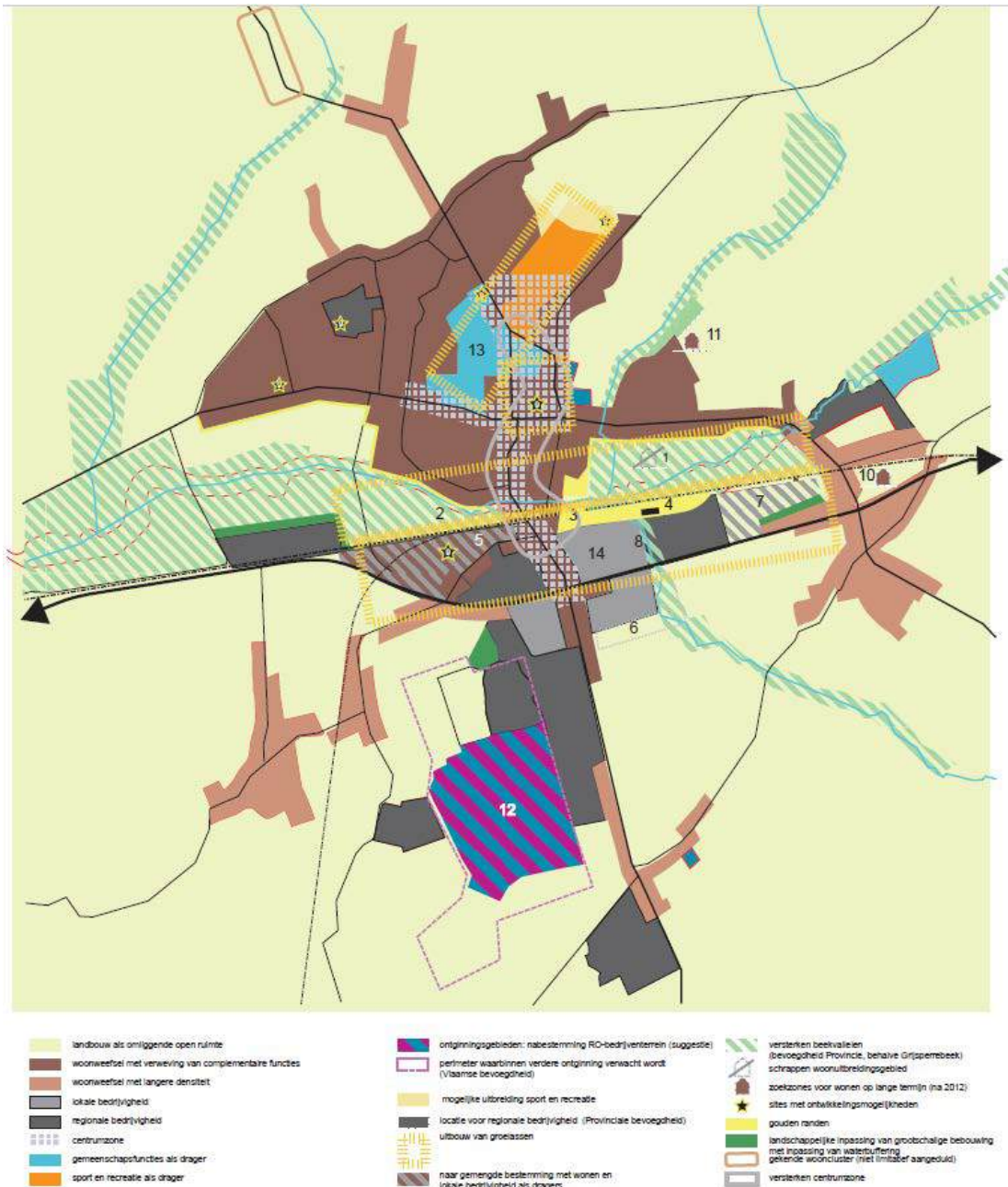
Op de structuurschets hierboven worden de gewenste ontwikkelingen aangegeven;

- 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 herbestemming 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.

3.5 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.

3.5.1 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.

3.5.2 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.

3.5.3 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 woonegebied. 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 Sneepestraat. 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.

3.5.4 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.

3.5.5 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

3.5.6 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.

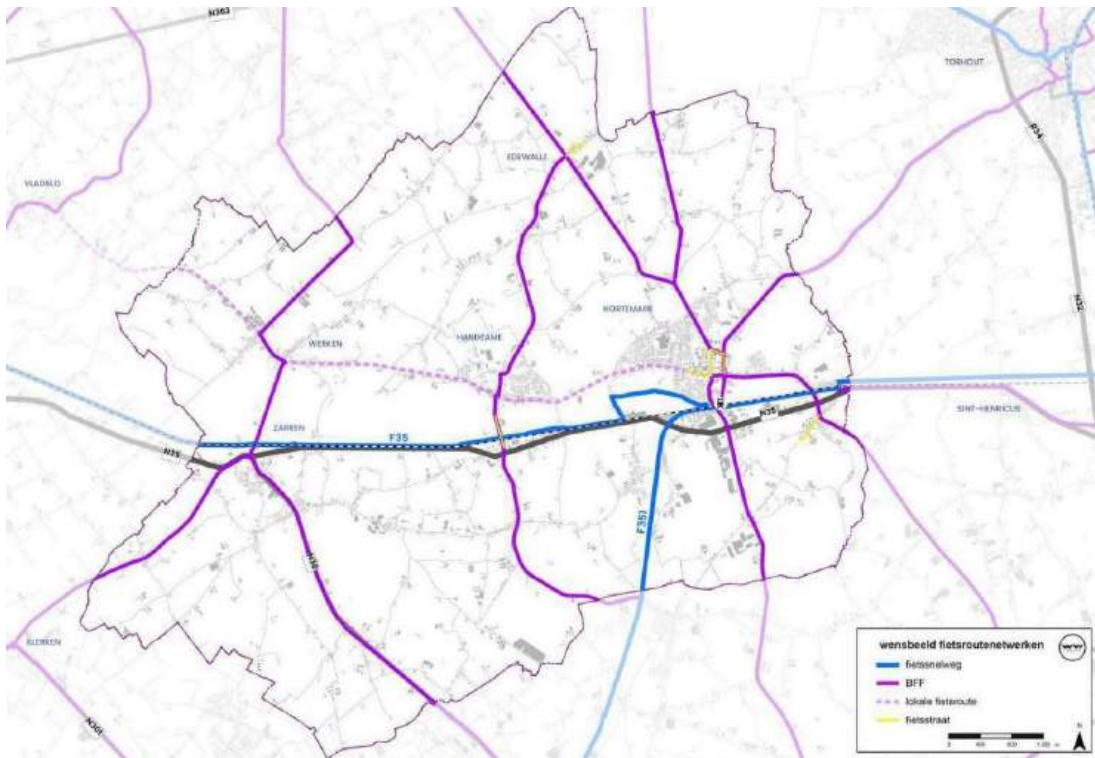
Er werd in hoofdzaak aandacht besteed aan de (ontbrekende) fietsrelaties met deel- en buurgemeentes. Voor de realisatie van de fietsroutes is de aanleg van fietspaden op sommige plaatsen noodzakelijk, maar een fietsroute kan ook perfect in orde zijn zonder de aanleg van aparte fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld 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 - Vadslo via de Handzamestraat, Werkenstraat, Werkenplein en Vadslostraat 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

3.5.7 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

3.5.8 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 netwerkniveaus. 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 kringlijnen 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 stelsels:

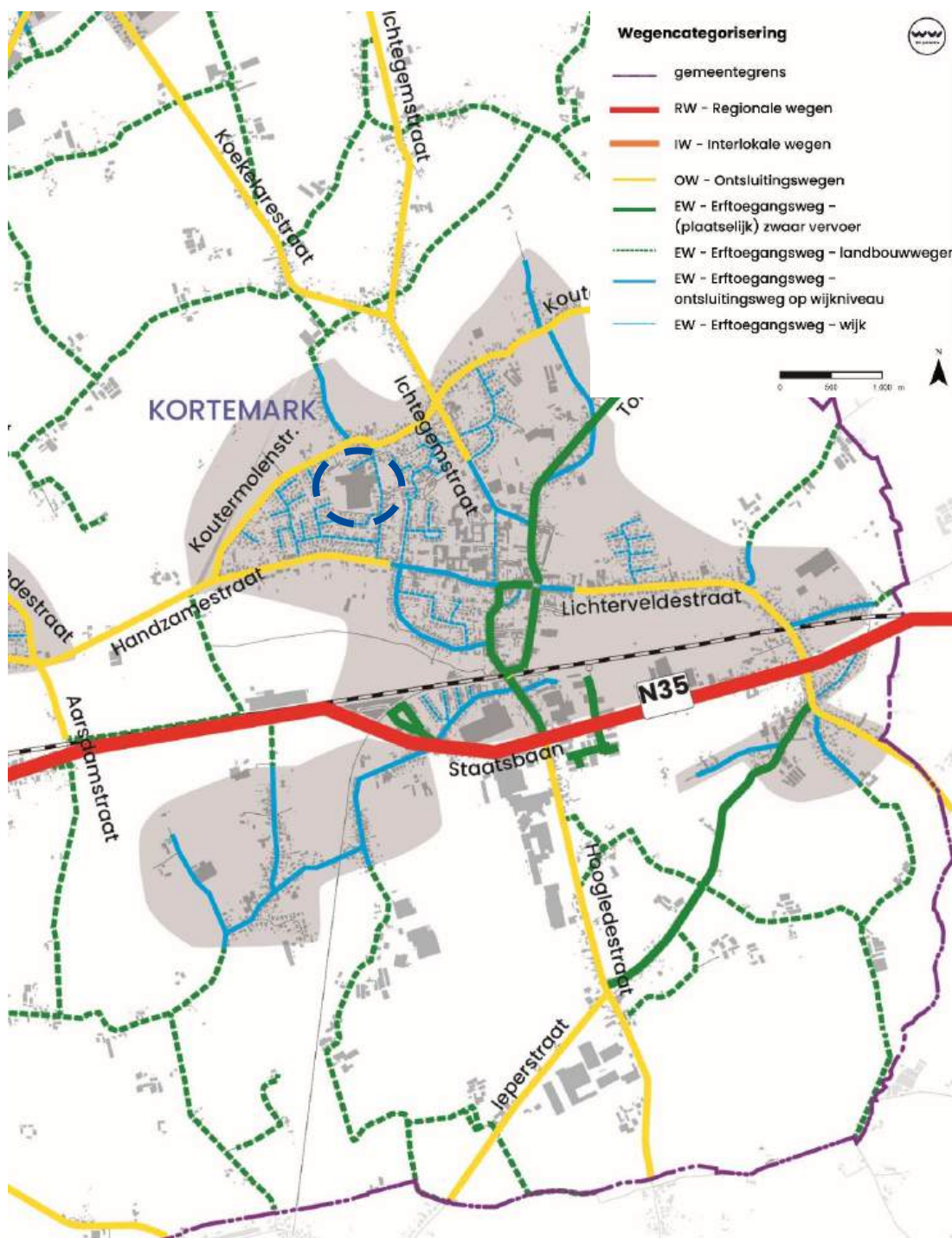
- de lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie;
- zij dienen gevrijwaard te worden van doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in de interlokale zone);
- zij ontsluiten aanpalende gemeenten naar elkaar;
- zij ontsluiten de interlokale zones (het gebied gelegen tussen de geselecteerde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

4. Juridische context

4.1 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

4.2 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 Snekpestraat. 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

4.3 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. Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van 10.02.2020 inzake kwaliteitsnormen voor eengezinswoningen. Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van 10.02.2020 inzake kwaliteitsnormen voor meergezinswoningen Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van 21.03.2022 inzake parkeerplaatsen

Tabel 3: Verordeningen voor het plangebied

4.4 Juridische ruimtelijke structuur

4.4.1 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 Snekpestraat (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 Snekpestraat. 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

4.4.2 Water

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

Beschermingszones grondwaterwinningen (decreet houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer 1984)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen beschermingszones voor grondwaterwinning voor.
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

4.4.3 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 <i>(decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)</i>	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.
Vastgestelde landschapsatlas <i>(decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)</i>	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde landschapsatlas.
Beschermde landschappen <i>(Decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)</i>	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 <i>(Vaststelling d.d. 01.01.2017 door agentschap Onroerend Erfgoed)</i>	Niet van toepassing binnen, of grenzend aan, het plangebied.
Vastgestelde inventaris archeologische zones <i>(Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)</i>	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde inventaris archeologische zones.
Beschermde archeologische sites <i>(Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)</i>	Binnen –en grenzend aan- de het plangebied komen er geen beschermde archeologische sites voor.

Tabel 8: Archeologisch erfgoed in het plangebied.

4.4.4 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 Ramsar-conventie 1971)	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 <i>(Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)</i>	Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied komen er geen natuurreservaten voor.
--	---

Tabel 10: Vlaamse beschermingszones in het plangebied

5. Planvoornemen

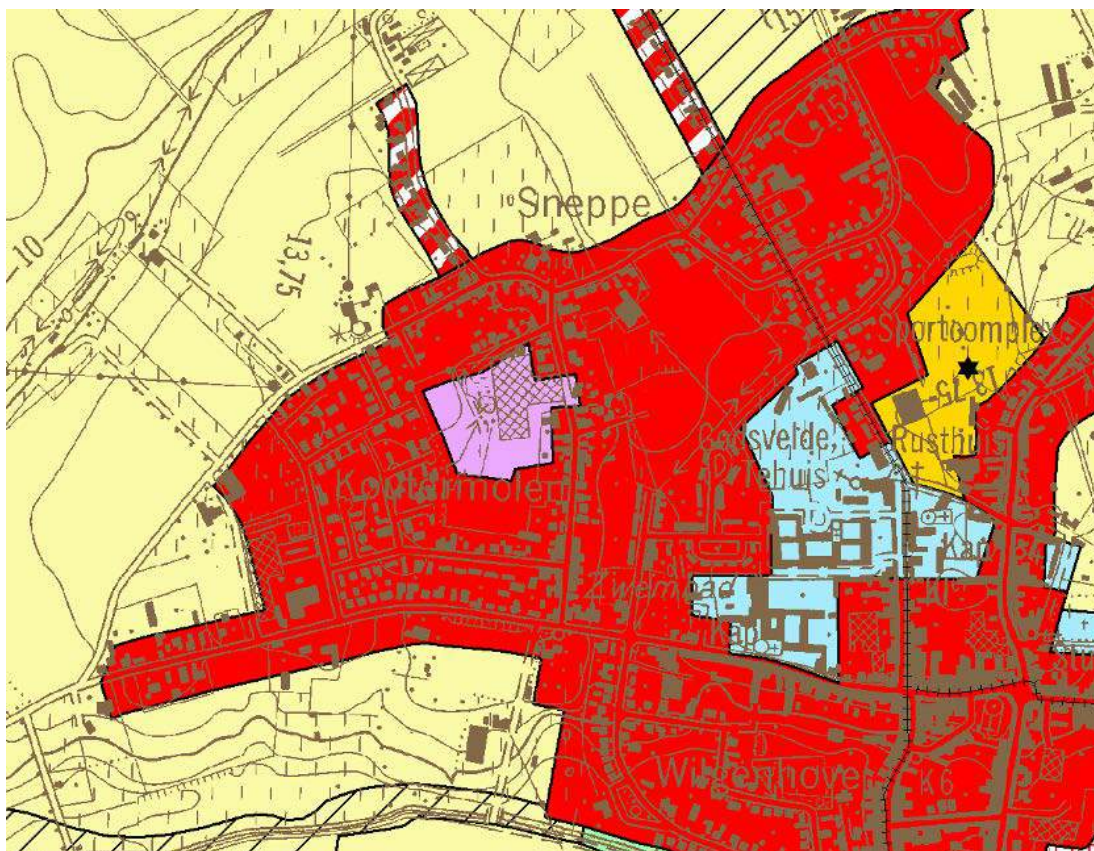
5.1 Alternatieven

5.1.1 Locatie-alternatief

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

5.1.2 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 21: Uitsnede gewestplan (herbevestigd door RUP Koutermolen) met juridisch-planologische context in geval nul-alternatief.

Cfr. het reconversiekader in het PRS-WV werden er binnen deze startnota nog drie inrichtingsalternatieven onderzocht:

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

5.1.3 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. De Snekpestraat krijgt een autoluw karakter door de realisatie van een woonerfinrichting. Ook deze overweging zorgt ervoor dat bedrijvigheid in deze omgeving niet compatibel is.



Figuur 22: Situering plangebied t.o.v. bedrijven en kmo's.

5.1.4 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 23: Situering plangebied t.o.v. bestaande gemeenschapsvoorzieningen en sportfaciliteiten.

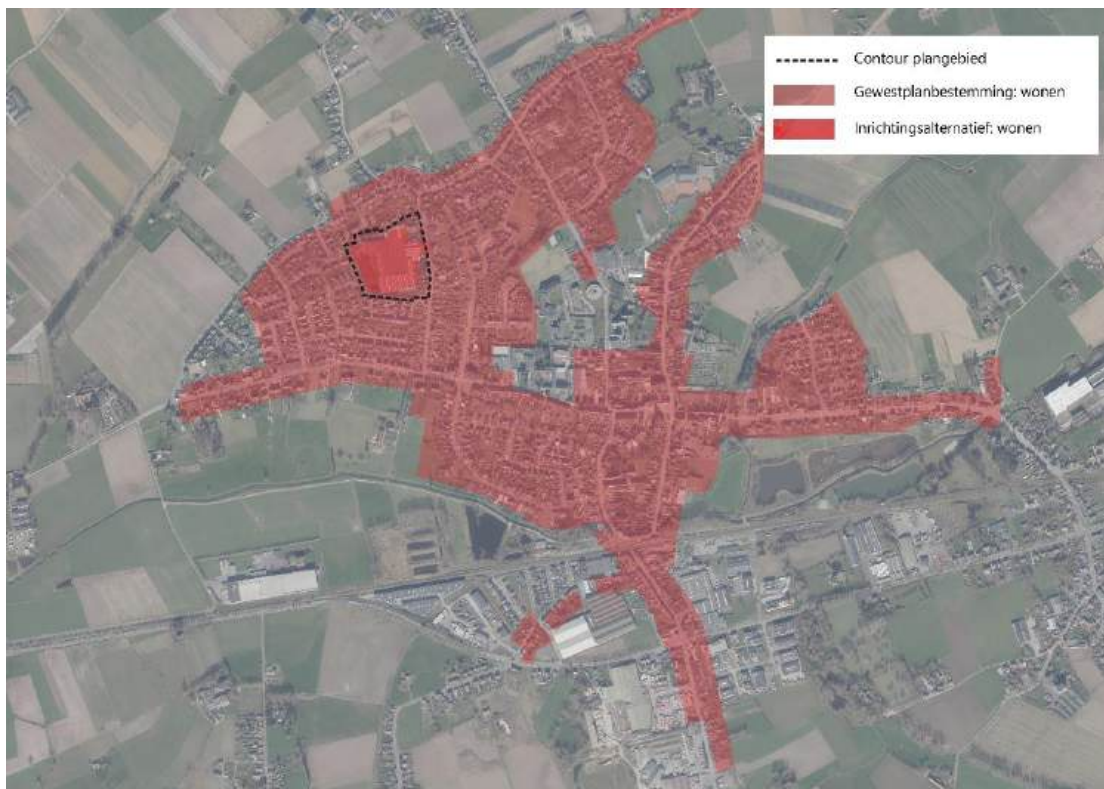
Betere trage verbindingen tussen het plangebied en de omliggende wijk met de centrale dorps-as zijn evenwel bijzonder wenselijk. Een mogelijkheid daartoe bevindt zich tussen de Desire Mergaertstraat en de Ichtegemstraat. Op die manier raakt het westen van Kortemark beter verbonden met de sport- en voorzieningencluster.



Figuur 24: Nood aan betere verbinding tussen plangebied en sport- en voorzieningencluster aan de dorps-as.

5.1.5 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 woonondersteunende functies. Het inrichten van (een mix van) KMO-eenheden of ateliers binnen de nieuwe woonontwikkeling is niet wenselijk gezien het autoluwe woonerf karakter die voor de site en zijn omgeving vooropgesteld wordt.



Figuur 25: Inrichtingsalternatief III: wonen

5.2 Wonen

5.2.1 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 binnen de randen van het project op te vangen. Idealiter gebeurt dit aan de oostelijke zijde van het plangebied, zo dicht mogelijk bij de toegang tot de Snekpestraat.

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.

5.2.2 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 Sneppestraat. Deze centrale as kan ook de trage verbinding vormen vanaf de Sneppestraat 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 woontiteit op een natuurlijke wijze met de omgeving is verweven.



Figuur 26: 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 Sneppestraat (richting Handzamestraat) en anderzijds tussen de Sneppestraat en de bestaande trage verbindingen aan de Steenovenweg.



Figuur 27: Concept: uitbreiden trage wegnnet.

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 28: Ontsluiting naar de Sneppestraat

Hergebruik bestaande architectuur

De hoofdtoegang tot het terrein wordt geflankeerd door het oorspronkelijke kantoorgebouw met ernaast een markante bakstenen loods. Beide markante gebouwen kunnen worden behouden en bieden nog enigszins een link naar het bedrijfsverleden van de site. De gebouwen aan de Sneppestraat bevinden zich op een goede locatie (scharnier tussen Sneppestraat 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 29: Best kantoorgebouw



Figuur 30: Voorgevel behouden loods



Figuur 31: 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 in te vullen. 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 32: Geclusterde bouwvelden

5.2.3 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. 25-30 wooneenheden per hectare.



Figuur 33: Inrichtingsvoorstel

5.2.4 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.

Wonen aan het park

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)

5.2.5 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 gemaaide graspaden te voorzien kan het informele trage wegennet nog meer worden uitgebreid. De afwisseling van open en beboste gebieden zorgt voor een rijk en divers ecosysteem.



Foto 32: Collectieve groene ruimte (Buurtpark Vanhoornelaan, Moorsele)



Foto 33: Voorbeeld van informele groene zone (Zeemanstuin, Gent)



Foto 34: Mogelijke speelelementen over beek of wadi (De Beemden, Landen)



Foto 35: Gemaaide graspaden (locatie onbekend)

5.2.6 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 36: Voorbeeld van wadi met oversteek naar collectieve groene ruimte (Suikerpark, Veurne)

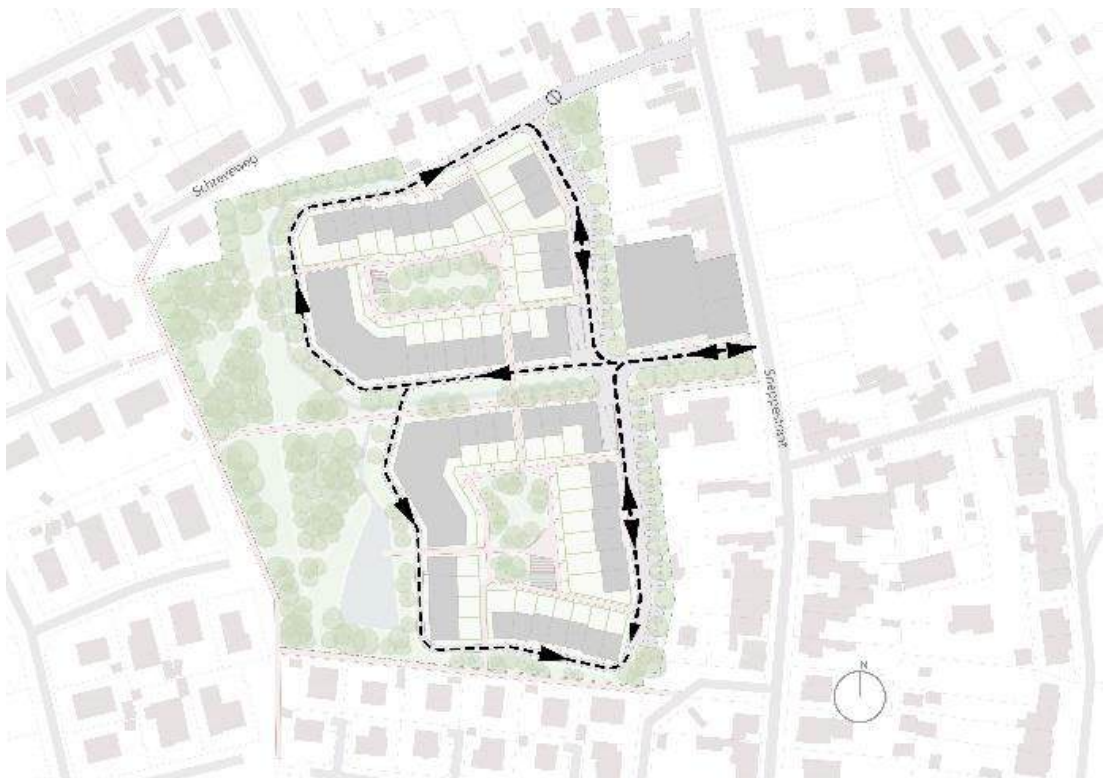


Foto 37: Voorbeeld van een uitgeruste trage wegverbinding (Oude Spoorweg, Gent-De Pinte)

5.2.7 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 Snelpestraat.

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 Snelpestraat, 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 34: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Snekpestraat.

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 38: Voorbeeld van groene parkeerplaatsen.



Foto 39: Illustratie van tweesporenbeton (locatie onbekend)

6. Vertaling in grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften

De doelstellingen geformuleerd in het RUP moeten juridisch vertaald worden in een grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften. Deze zullen de basis vormen voor de afweging bij een omgevingsvergunningsaanvraag.

6.1 Art. 1: zone voor wonen aan het park

Door het stoppen van de activiteiten (en het slopen) van het oorspronkelijke bedrijfsgebouw werd gezocht naar een nieuwe invulling. Zoals uit voorgaande blijkt werd gezocht naar een invulling die zowel rekening houdt met de schaal van de site evenals met de bijhorende locatiespecifieke omstandigheden.

Deze zone wordt bestemd voor de hoofdfunctie wonen. Deze zone wordt bestemd voor de hoofdfunctie wonen. Als nevenfunctie zijn aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen toegelaten. Onder aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen worden verstaan: handel, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene ruimten en openbare verharde ruimten, socioculturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen (dagrecreatie en verblijfsrecreatie). De vloeroppervlakte van de nevenfunctie beslaat max. 30% van de vloeroppervlakte van de wooneenheid. Verweving van functies die over garages, ateliers of zelfs kleine kmo-units moeten beschikken is niet mogelijk omdat dit tegenstrijdig is aan het principe van een autoluwe wijk.

Er moet worden gestreefd naar een halfopen of gesloten, grondgebonden woontypologie bestaande uit maximaal twee bouwlagen met eventueel een derde teruggetrokken bouwlaag of bouwlaag onder hellend dak. Deze woningen concentreren zich rond twee collectieve tuinen, een ten noorden en een ten zuiden van de groene as. In de voorschriften werd een minimale perceelsoppervlakte voor grondgebonden woningen vastgelegd. Deze wijkt af voor woningen die niet grenzen aan een collectieve tuin. Want hoewel het de bedoeling is dat zo veel mogelijk

woningen grenzen aan de collectieve tuinen is, is dit omwille van de configuratie van de bouwblokken niet altijd mogelijk. Voor woningen die daardoor echt niet kunnen aansluiten op een collectieve tuin wordt voorzien dat deze over een ruimere private tuin moeten kunnen beschikken.

Ook zijn meergezinswoningen tot 4 bouwlagen toegelaten in de bestemmingszone als deze zich op minstens 50 m van de grenzen van de bestemmingszone bevinden.

Er worden ten slotte geen voorschriften opgenomen met betrekking tot aantallen parkeerplaatsen omdat het vereiste aantal parkeerplaatsen in de gemeente Kortemark door een gemeentelijke verordening wordt geregeld.

6.2 Art. 2: zone voor wonen

Deze zone wordt bestemd voor de hoofdfunctie wonen. Het betreft hoofdzakelijk een bevestiging van de mogelijkheden uit het voorgaande gewestplan en BPA Koutermolen. Als nevenfunctie zijn aan wonen verwante activiteiten en voorzieningen toegelaten. Onder aan wonen verwante activiteiten en voorzieningen worden verstaan: handel, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene ruimten en openbare verharde ruimten, socioculturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen (dagrecreatie en verblijfsrecreatie).

Er moet worden gestreefd naar een halfopen of gesloten, grondgebonden woontypologie bestaande uit maximaal twee bouwlagen met eventueel een derde teruggetrokken bouwlaag of bouwlaag onder hellend dak.

6.3 Art. 3: zone voor wegenis

Deze zone wordt bestemd voor het inrichten van openbare wegenis en de infrastructuur die hierbij hoort (fietspaden, verkeerslichten, ...). Binnen artikel is er geen bebouwing toegelaten, tenzij deze worden gebruikt voor openbare nutsvoorzieningen zoals een elektriciteitscabine.

Er dient altijd en overal gestreefd te worden naar een kwalitatieve inrichting van de openbare weg, die is aangepast aan de functie en categorisering van de weg. De weg ligt op maaiveldniveau (is dus niet opgehoogd of verlaagd). De wegenis mag enkel de ontsluiting verzorgen naar de Sneppestraat van de woningen ten noorden van deze bestemmingszone. De wegenis kan niet gebruikt worden voor de ontsluiting van woningen binnen de plancontour van het RUP.

6.4 Art. 4: parkzone (overdruk)

Ten westen het voormalige bedrijf was door natuurlijke successie spontaan een bos ontstaan. Het volume dat deze groene zone heeft ontwikkeld biedt een bijzonder opportuniteit in de aanleg van groenvoorzieningen in het parkgebied. Het sprak dan ook voor zich dat deze kans benut moet worden. Er werd gekozen om deze groene zone integraal te bestendigen en verder te gaan ontwikkelen. Samen met de groene as (art. 5) vormt deze het natuurlijke raamwerk waar deze woonomgeving op geënt dient te worden. Deze overdruk is bedoeld voor de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van een openbare parkstructuur. Binnen deze zone zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatief medegebruik nevensgeschikte functies. Ter hoogte van de overdruk 'parkzone' dient de groenblauwe parkstructuur verder te worden ontwikkeld.

Deze zone valt onder geen enkele gebiedsaanduiding en heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemming van de grondkeur. Recreatief medegebruik moet hier verstaan worden in verhouding tot de groenfunctie van het gebied. Het is een nevensgeschikte functie.

6.5 Art. 5: groenbuffer (overdruk)

Ter hoogte van de overdruk 'groenbuffer' bevindt er zich op heden een rij bomen die reeds als buffer dienden tussen de woonwijk aan de Oogstweg en het voormalige bedrijf. De overdruk 'groenbuffer' op het grafisch plan dient dan ook voor de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van de bestaande groenbuffer. De aangegeven zone bestaat uit tenminste 8,00 bouwvrij gebied. Binnen deze 8,00 m moet de bestaande vegetatie zoveel mogelijk gerespecteerd worden. Wanneer dit niet mogelijk is moet de groenbuffer worden voorzien van streekeigen beplanting en minstens een (losse) rij streekeigen hoogstambomen met een max. onderlinge afstand tussen de stammen van 12,00 m.

6.6 Art. 6: groene as (indicatieve aanduiding)

De groenblauwe as (min. 200x15m) heeft als functie het bufferen en filteren van het hemelwater binnen het plangebied. Door de aanhoudende droogte in Vlaanderen is het belangrijk water de kans te geven om te infiltreren in de bodem. Daarom is het voorzien van een infiltratiegracht een must. Naast de infiltratie capaciteit draagt deze as bij aan de biodiversiteit op het plangebied. Langs de groenblauwe as dienen minstens een (losse) rij streekeigen hoogstambomen te worden aangeplant, deze bomen versterken het groene karakter van het plangebied en zorgen voor een onlosmakelijke connectie tussen de Snekpestraat en de beoogde groenblauwe, parkzone. De as moet worden gekoppeld aan een trage verbinding voor fietsers en voetgangers die de westelijke wijken met de Snekpestraat verbindt. De trage verbinding is minstens 2 meter breed moet worden gerealiseerd in waterdoorlatende verhardingen. De as mag maximaal 2 keer gekruist worden door verhardingen voor gemotoriseerd verkeer. De zone is verder integraal vrij van constructies.

6.7 Art. 7: ontsluiting projectzone (indicatieve aanduiding)

Ter hoogte van de Snekpestraat werd op het grafisch plan een indicatieve aanduiding 'ontsluiting projectzone' voorzien. Deze geeft de locatie aan waar gemotoriseerd de site mag op-en afrijden. Door deze wegenis vast te leggen in het RUP wordt de meest leefbare route vastgelegd. Binnen het plangebied kan het traject vrij gekozen worden, wel moet men de meest logische circulatie voorzien. Dit voor het voorkomen van een harde grens die een wegenis kan vormen en op deze manier kan zorgen voor een versnipperd groenstructuur. In functie van optimaal ruimtegebruik en veiligheid dient een grondige analyse te worden voorgelegd van het meest logische toekomstige traject.

6.8 Art. 8: Ontsluiting bestaande woningen

Deze indicatieve aanduiding geeft de locatie aan waar ten allen tijde ontsluiting dient te worden voorzien voor een aantal bestaande woningen aan de Snekpestraat. Afhankelijk van de toekomstige inrichting is dit mogelijk via de huidige ontsluiting ter hoogte van art. 6 of kunnen deze woningen ontsluiten via de nog te realiseren wegenis in art. 1.

6.9 Art. 9: woonondersteunende functie (indicatieve aanduiding)

Ter hoogte van de indicatieve aanduiding woonondersteunende functie kunnen kleinschalige buurtondersteunende functies zoals kleinhandel, horeca, kantoren, dienstverlening, vrije beroepen, socio-culturele en recreatieve voorzieningen worden gebouwd en uitgebraat. Zolang deze de ruimtelijke draagkracht van de omgeving niet overschrijdt. Deze functie wordt voorzien ter hoogte van het bestaande kantoorgebouw en kan zo mede een toegang markeren tot het projectgebied. Indien mogelijk worden de bestaande gebouwen voor een dergelijke functie hergebruikt.

7. Methodiek voor de beoordeling van 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.

8. Beschrijving van mogelijke milieueffecten

8.1 Disciplines bodem en water

Feitelijke referentiesituatie

Bodemtextuur

- Zie kaartenbundel: Kaart 10: Bodemtypes

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.

Verontreinigde en waardevolle bodems

- Zie kaartenbundel: Kaart 11: Verontreinigde en waardevolle bodems

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. waterinfiltratiezones). 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.

8.2 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 en zijn directe omgeving ‘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 Snekpestraat, 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

Pas vanaf 10.000 wagenbewegingen extra per dag, geldt een overschrijding van 0.06 kg N/ha.j binnen 200 m van de weg, en daarmee ook een overschrijding van de 1%-de minimisnorm (cfr. Stikstofdecreet van 26/1/2024) voor de meest stikstofgevoelige habitats: 3110-vennen, met KDW 6 kg/ha.j, wanneer die binnen de 200 m van zulke weg zouden vallen. Dit blijkt uit het VITO-rapport 2024/EI/R/3195 ‘Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer’. Op basis van het beperkt aantal mogelijke bijkomende vervoersbewegingen door het RUP in kwestie en de afstand tot SBZ of VEN, is duidelijk dat de effecten van de door het plan veroorzaakte stikstofdepositie op beschermd gebied (SBZ) zeer beperkt en dus niet aanzienlijk negatief zijn. Zowel voor SBZ's als voor VEN is het bijkomend van belang dat geen hypotheek wordt gelegd op de dalende trend inzake stikstofdepositie. Dit is het geval wanneer de lokale toename van de depositie aanmerkelijk kleiner is dan de door stikstofbeleid gerealiseerde en nog verder voorziene dalingen, die, cfr een studie van VITO (2025) circa 3% per jaar bedraagt. Het volgende kan dan ook gesteld worden: Op basis van de door het plan veroorzaakte lokaal lichte toename van stikstofdepositie binnen VEN en SBZ kan er realistisch van uitgegaan worden dat deze toename aanmerkelijk kleiner zal zijn dan de meer generieke daling van de stikstofdepositie als gevolg van het beleid terzake (via PAS en Luchtbeleidsplan 2030).

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 Snekpestraat, 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.

8.3 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 modernistische bungalow uit 1968 die zijn vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Ook Huis Rozendaal, op de hoek van de Sneppestraat en de Koutermolenstraat wordt beschouwd als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Maar hiervan is de erfgoedkundige waarde op heden nihil.

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 Sneppestraat, 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.

8.3.1 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 weg aanwezig. Het gaat om een lokale weg type III, de Snekpestraat. Dit is een weinig uitgeruste, doodlopende straat die zijn ontsluiting kent via de Snekpestraat (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 kilometer 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 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 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 op het terrein (op heden grotendeels braakliggend). 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 weekdays 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 treinhaltes 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.

8.4 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.

APA, BPA en RUP

- 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 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 niverheidsgebouwen 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 niverheidsgebouwen. 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.

8.5 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)

Fijnstof PM_{2.5} 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 7,6-10,5 microgram fijn stof PM_{2.5}/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 21 en 30 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 16 en de 20 microgram.

Black Carbon (BC) Interpolatie 2023

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 heel wat geluidshinder en luchtvervuiling veroorzaken in het midden van een woonwijk.

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.

8.6 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.

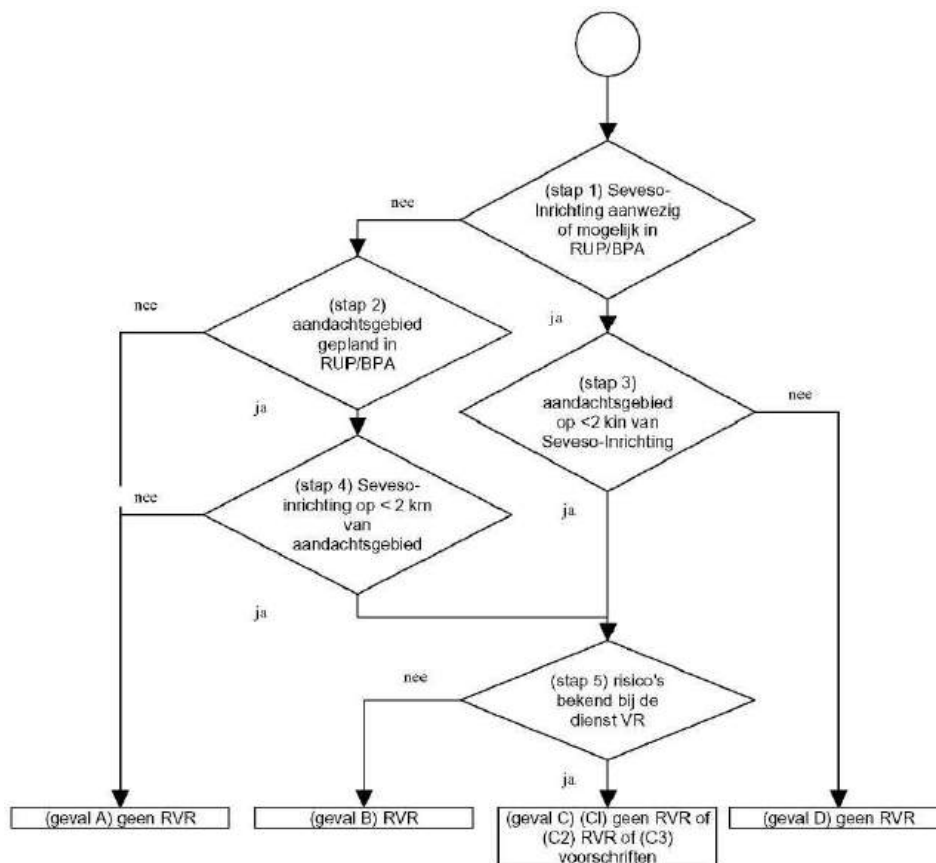
Juridisch planologische toestand

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 37: 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.

8.7 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.

8.7.1 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.

8.7.2 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.

9. Ruimtelijk veiligheidsrapport

9.1 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.

10. Ruimtebalans en op te heffen voorschriften

Voorschriften en bepalingen (incl. rooilijnen) van de geldende BPA's (en het onderliggende Gewestplan 'Diksmuide-Torhout' (K.B. van 29.03.1979)) die binnen het plangebied liggen, komen te vervallen bij goedkeuring van het onderhavig RUP:

Volgende bestemmingswijzigingen worden met onderhavig RUP doorgevoerd:

Huidige bestemming	Opp. (m²)	Nieuwe bestemming	Opp. (m²)
BPA Koutermolen (26.08.1992)			
Art. 4: Zone voor nijverheidsgebouw (gebiedscategorie: bedrijvigheid)	27.485	Art. 1: Wonen aan het park (gebiedscategorie: wonen)	26.565,4
		Art. 2: Zone voor wonen (gebiedscategorie wonen)	919,6
Art. 10: Bufferzone (gebiedscategorie: bedrijvigheid)	2.234	Art. 1: Wonen aan het park (gebiedscategorie: wonen)	2.234
Art. 8: Zone voor openbare weg (lijninfrastructuur)	576,3	Art. 1: Wonen aan het park (gebiedscategorie: wonen)	344,2
		Art. 3: Zone voor wegenis (lijninfrastructuur)	232,1
Art. 9: Zone voor private parking, toeritten, laad-en losplaatsen. (gebiedscategorie: bedrijvigheid)	2.548,5	Art. 1: Wonen aan het park (gebiedscategorie: wonen)	1.817,1
		Art. 2: Zone voor wonen (gebiedscategorie wonen)	731,4
Art. 3: Zone voor aangesloten bebouwing, woningen (gebiedscategorie: wonen)	440,4	Art. 2: Zone voor wonen (gebiedscategorie wonen)	440,4
Art. 1: Zone voor open woongebouwen, woningen (gebiedscategorie: wonen)	4.956	Art. 2: Zone voor wonen (gebiedscategorie wonen)	4.956
Art. 5: Zone voor voor-en zijtuinstroken (gebiedscategorie: wonen)	843,9	Art. 1: Wonen aan het park (gebiedscategorie: wonen)	81,3
		Art. 2: Zone voor wonen (gebiedscategorie wonen)	762,6
Art. 6: Zone voor tuin (gebiedscategorie: wonen)	402	Art. 1: Wonen aan het park (gebiedscategorie: wonen)	79
		Art. 2: Zone voor wonen (gebiedscategorie wonen)	323
BPA Koutermolen gedeeltelijke herziening (07.04.2010)			

Art. 6: Zone voor voet-en fietswegen (<i>lijninfrastructuur</i>)	419,5	Art. 1: Wonen aan het park (<i>gebiedscategorie: wonen</i>)	419,5
Art. 8: Zone voor buffer (<i>gebiedscategorie: bedrijvigheid</i>)	2.526	Art. 1: Wonen aan het park (<i>gebiedscategorie: wonen</i>)	2.526
Totaal	42.431,5		42.431,5

Tabel 11: Overzicht bestemmingswijzigingen binnen het onderhavig plangebied

Ruimtebalans overzichtstabel:

Categorie gebiedsaanduiding	Huidige oppervlakte (m²)	Nieuwe oppervlakte (m²)
Categorie bedrijvigheid	34.793,4	0
Categorie wonen	6.642,3	42.199,42
Lijninfrastructuur	995,8	232,08
Totaal	42.431,5	42.431,5

Tabel 12: Overzicht bestemmingswijzigingen binnen het onderhavig plangebied

11. Planbaten en plan-, kapitaal en gebruikersschade

11.1 Inleiding

Volgens art. 2.2.5 van de Codex Ruimtelijke Ordening dient in een RUP een register te worden opgenomen, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in art. 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of 3 van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid.

De regeling voor de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening;

De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en de volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening;

De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1 en volgende van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid;

De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut.

De opname van percelen in dit register houdt niet in dat er sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitsel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

11.2 Planbaten

De volgende bestemmingswijzigingen worden doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een mogelijke planbatenheffing:

Huidige bestemming	Nieuwe bestemming	Benaderde oppervlakte
Categorie bedrijvigheid	Categorie wonen	Ca. 34.793,4 m ² kan aanleiding geven tot mogelijke planbatenheffing.

Tabel 13: Overzicht planbaten

11.3 Planschade

Er worden geen bestemmingswijzigingen doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een planschade.

11.4 Kapitaalschade/Gebruikersschade

Er worden geen bestemmingswijzigingen doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een kapitaalschade of gebruikersschade.

12. Bijlagen

12.1 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 Sneppe"

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**

12.2 Bijlage 2: Ontheffing plan-MER-plicht



Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP De Sneepe te Kortemark

Dossiernummer: SCRI23138

1. Toetsing aan het toepassingsgebied¹

De gemeente Kortemark stelt een RUP op met als doel een visie op te stellen voor de site van de voormalige meubelfabriek Bruynooghe. De stopzetting van de activiteiten zorgde voor leegstand in de wijk. De gemeente heeft ervoor gekozen de site om te vormen naar een woongebied in een gevarieerde groene omgeving. Het Team Omgevingseffecten ontving op 5 augustus 2025 de scopingnota (datum juli 2025). Op deze versie van de scopingnota had het Team Omgevingseffecten nog enkele opmerkingen, onder andere over de bespreking van de effecten van het plan op de huidige referentiesituatie. Er werden daarom aanvullingen gevraagd op 6 oktober 2025. De scopingnota werd opnieuw ingediend op 8 oktober 2025. Eerder werden ook de startnota, adviezen en inspraakreacties bezorgd.

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

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

2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

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

De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

De periode van raadpleging liep van 1 maart 2024 t.e.m. 29 april 2024 en een participatiemoment vond plaats op 2 april 2024.

De scopingnota bevat de nodige informatie over het RUP en over de milieueffecten op de relevante milieudisciplines.

In hoofdstuk 2.2 van de scopingnota werden de adviezen en de inspraakreacties opgelijst, samengevat en verwerkt. Er wordt telkens aangegeven op welke wijze er mee omgegaan wordt. Tevens werd o.a. op basis hiervan de startnota inhoudelijk herwerkt tot een scopingnota.

¹ Zoals vereist door artikel 2.2.4., §2, 6° VCRO en artikel 4.2.1. tot en met 4.2.3. DABM.

De meeste adviezen en inspraakreacties bevatten vooral opmerkingen op het plan zelf. Deze opmerkingen hebben echter geen invloed op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan.

In enkele adviezen en inspraakreacties werden echter ook specifieke opmerkingen m.b.t. de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan geuit. Deze hadden vooral betrekking op het aantal geplande parkeerplaatsen en de verkeersveiligheid. De adviezen en opmerkingen werden in de bespreking voldoende weerlegd.

Uit de scopingnota blijkt dat er voldoende informatie is over de milieueffecten van het plan om te kunnen besluiten dat deze effecten niet aanzienlijk zijn.

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

3. Besluit

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

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

Getekend door: Isabel Jacobs (Signature)
Getekend op: 2025-10-09 14:13:06 +02:00
Reden: Ik keur dit document goed

Isabel Jacobs  Vlaamse
overheid

Isabel Jacobs
Afdelingshoofd
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

12.3 Bijlage 3: Mobiliteitsstudie (februari 2025)

Mobiliteitsstudie De Sneppe

Gemeente Kortemark



OPDRACHTGEVER

Gemeente Kortemark

Stationsstraat 68
8610 Kortemark
tel.: 051/57.51.34
contactpersoon: Gwendoline Vermeire – Omgevingsambtenaar
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



Inhoud

Inhoud 2

Figuren 4

Tabellen 5

1.	Inleiding	6
2.	Situering en projectkenmerken.....	7
2.1	Situering.....	7
2.2	Projectkenmerken.....	8
3.	Beleidscontext	10
3.1	Gemeentelijk Mobiliteitsplan	10
3.1.1	Strategische doelstellingen	10
3.1.2	Operationele doelstellingen	10
3.1.3	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	11
3.1.4	Werkdomein B: Verkeersnetwerken	12
3.1.5	Voetgangers	12
3.1.6	Fietsers	13
3.1.7	Openbaar vervoer.....	15
3.1.8	Gemotoriseerd (privaat) vervoer	16
3.2	Herinrichting Sneppestraat	22
4.	Bereikbaarheidsprofiel mesoniveau.....	24
4.1	Ontsluitingsstructuur	24
4.1.1	Stappers (voetgangers).....	24
4.1.2	Trappers (fietsers)	26
4.1.3	Openbaar vervoer.....	29
4.1.4	Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer).....	30
5.	Bereikbaarheidsprofiel microniveau	34
5.1	Voetgangers.....	34
5.2	Fietsers	34
5.3	Openbaar vervoer.....	35
5.4	Gemotoriseerd verkeer	36
6.	Mobiliteitsprofiel	37
6.1	Verplaatsingen bestaande situatie.....	37
6.1.1	Gemiddeld aantal wonen-gerelateerde verplaatsingen.....	37
6.1.2	Modal split	38
6.1.3	Ritdistributie.....	38
6.1.4	Verkeerstelling bestaande situatie.....	39
6.2	Verplaatsingen gegenereerd door project	40
6.2.1	Gemiddeld aantal aan woningen gerelateerde verplaatsingen per dag.....	40
6.2.2	Modal Split.....	40
6.2.3	Ritdistributie (verdeling over de dag).....	40

6.3	Herkomst en bestemming.....	41
6.3.1	Woon-werkverkeer	41
7.	Scenario's voor ontsluiting	44
7.1	Ontsluiting via de Snekpestraat.....	44
7.2	Ontsluiting via de Schreveweg	45
7.3	Ontsluiting via Snekpestraat en Schreveweg.....	46
7.4	Tijdelijke dubbele ontsluiting	46
8.	Toetsingscriteria voor ontsluiting.....	48
8.1	Toets aan het mobiliteitsbeleid	48
8.1.1	Criteria	48
8.1.2	Toets	48
8.2	Toets aan de infrastructuur	48
8.2.1	Criterium infrastructuur.....	48
8.2.2	Impact bijkomende intensiteiten op infrastructuur	49
8.2.3	Toets	49
8.3	Interferentie met traag netwerk.....	50
8.3.1	Ontsluiting via de Snekpestraat	50
8.3.2	Ontsluiting via de Schreveweg	51
8.3.3	Ontsluiting via Snekpestraat en Schreveweg	52
8.3.4	Dubbele ontsluiting naar de Snekpestraat	53
8.3.5	Toets	54
8.4	Besluit	55
9.	Toetsing knip Snekpestraat	56
9.1	Scenario 1: knip t.h.v. Koutermolenstraat.....	56
9.1.1	Effecten verkeersgeneratie na de knip.....	57
9.2	Scenario 2: knip ten noorden zijstraat	57
9.2.1	Effecten verkeersgeneratie na de knip.....	58
9.3	Scenario 3: knip ten zuiden van zijstraat	58
9.3.1	Effecten verkeersgeneratie na de knip.....	59
9.4	Scenario 4: knip t.h.v. Handzamestraat.....	59
9.4.1	Effecten verkeersgeneratie na de knip.....	60
9.5	Scenario 5: Voorlopige knip	60
9.5.1	Effecten verkeersgeneratie na de knip.....	61
9.6	Besluit	62
10.	Conclusie.....	63

Figuren

Figuur 1:	Situering projectgebied op macroniveau (Orthofoto, 2023)	7
Figuur 2:	Visualisatie van het voormalige ruimtegebruik binnen het plangebied	8
Figuur 3:	Visualisatie van mogelijke herinvulling van de site.	9
Figuur 4:	Fietsroutenetwerken (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024).....	14
Figuur 5:	Visie regionaal mobipunt Kortemark (Gemeentelijk Mobiliteitsplan, 2024)	16
Figuur 6:	Wegencategorisering (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024)	18
Figuur 7:	Typeprofiel wegcategorisering: woongebied - ontsluitingsweg (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024)	19
Figuur 8:	Typeprofiel wegcategorisering: woongebied - erftoegangsweg – wijkniveau (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024).....	21
Figuur 9:	Inrichtingsplan heraanleg Sneppestraat.....	23
Figuur 10:	Overzicht bestaande trage doorsteken	24
Figuur 11:	Situering van de vooropgestelde wandelroute naar het dichtstbijzijnde mobipunt (Google Maps).	25
Figuur 12:	Dwarsprofiel Sneppestraat (Voorontwerp, Lobelle 2019).....	25
Figuur 13:	Kruispunt Sneppestraat – Koutermolenstraat: geplande situatie (Voorontwerp, Lobelle 2019) ..	26
Figuur 14:	Dwarsprofiel Handzamestraat (Voorontwerp, Lobelle 2019).....	26
Figuur 15:	Fietsroute vanaf plangebied naar dichtstbijzijnde mobipunt (Google Maps). ..	27
Figuur 16:	Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (oranje) en aanduiding Fietssnelwegen (blauw). (Geopunt).....	28
Figuur 17:	Schoolroutekaart MMI, MMI basisschool en GBS De Kreke. Trage doorsteek (gele streepjeslijn) tussen 'logische' en 'aanbevolen' route (2024).	29
Figuur 18:	Fietsknooppuntenroute (Geopunt, 2024).	29
Figuur 19:	Situering van de voorgestelde openbaarvervoersopties – BUS – (DeLijn.be). 30	
Figuur 20:	Situering van de voorgestelde ontsluitingsroute richting bovenlokaal wegennet (Google Maps)31	
Figuur 21:	Wegencategorisering.....	32
Figuur 22:	Trage verbinding (voormalige brandweg) tussen Oogstweg en Steenovenweg. 34	
Figuur 23:	Trage verbinding tussen de Sneppestraat en de Firmin Deprezstraat.....	34
Figuur 24:	Toekomstig trage doorstekennetwerk.....	35
Figuur 25:	Situering halte 'Kortemark - Margareta Maria Instituut' van De Lijn t.o.v. plangebied (De Lijn).....	36
Figuur 26:	Situering bestaande woningen omgeving Sneppestraat.	37
Figuur 27:	Voorgestelde routes en reistijden naar Roeselare (Google Maps).	42
Figuur 28:	Voorgestelde routes en reistijden naar Diksmuide (Google Maps).	42
Figuur 29:	Voorgestelde routes en reistijden naar Torhout (Google Maps).	43
Figuur 30:	Voorgestelde routes en reistijden naar Lichtervelde (Google Maps).	43
Figuur 31:	Ontsluitingsmogelijkheid naar Koutermolenstraat via de Sneppestraat.....	45
Figuur 32:	Ontsluitingsmogelijkheid naar de Koutermolenstraat via de Schreveweg.	46
Figuur 33:	Gecombineerde ontsluitingsmogelijkheid naar Koutermolenstraat via Schreveweg én Sneppestraat.	46
Figuur 34:	Dubbele ontsluitingsmogelijkheid naar Koutermolenstraat én Handzamestraat. 47	
Figuur 35:	Interferentie met traag net bij ontsluiting naar Koutermolenstraat via Sneppestraat. 51	
Figuur 36:	Interferentie met traag net bij ontsluiting naar Koutermolenstraat via Schreveweg. 52	
Figuur 37:	Interferentie met traag net bij gecombineerde ontsluiting naar Koutermolenstraat via Sneppestraat én Schreveweg.	53
Figuur 38:	Interferentie met traag net bij dubbele ontsluiting.	54
Figuur 39:	Suggestie ruimtelijke inrichting van woonerf en knip.	56
Figuur 40:	Scenario 1: knip t.h.v. de Koutermolenstraat.....	57
Figuur 41:	Scenario 2: knip ten noorden van oostelijke zijstraat van de Sneppestraat.	58
Figuur 42:	Scenario 3: knip ten zuiden van oostelijke zijstraat van de Sneppestraat.	59

Figuur 43:	Scenario 4: knip t.h.v. de Handzamestraat.....	60
Figuur 44:	Scenario 5: voorlopige locatie knip.....	61

Tabellen

Tabel 1:	Modal split - bestaande situatie.....	38
Tabel 1:	Ritdistributie.....	39
Tabel 2:	Verplaatsingen spitsuren – bestaande situatie.....	39
Tabel 3:	Overzicht aantal voertuigen per dag	39
Tabel 4:	Verkeersgeneratie tijdens de ochtend-en avondspits (werkweek).....	40
Tabel 5:	Verkeersgeneratie tijdens de ochtend-en avondspits (weeekend).	40
Tabel 6:	Modal split	40
Tabel 7:	Ritdistributie.....	41
Tabel 8:	Verplaatsingen spitsuren	41
Tabel 9:	Criterium infrastructuur	49
Tabel 10:	Wegencategorisering.....	49
Tabel 11:	Overzicht scenario's	62

1. Inleiding

Voorliggende mobiliteitsstudie wordt opgemaakt in het kader van het RUP De Sneppe. Het RUP wordt opgemaakt voor de reconversie van een industriële site naar een woonproject. Het project omvat de realisatie van ca. 95 wooneenheden. In de startnota werden 3 ontsluitingsscenario's voorgesteld:

- Ontsluiting enkel via de Sneppestraat
- Ontsluiting enkel via de Schrevestraat
- Ontsluiting gespreid via de Sneppestraat en Schrevestraat

Daarnaast wordt ook onderzocht op welke manier het woonerf karakter van de Sneppestraat kan gerealiseerd worden door middel van een knip om doorgaand verkeer te weren.

Voorliggende studie onderzoekt verschillende alternatieven en moet tot een voorkeursscenario komen. De studie is als volgt opgebouwd:

1. Projectkenmerken en situering: Er gebeurt een korte omschrijving van het project en de situering er van binnen de dorpskern van Kortemark.
2. Planningscontext: de visie uit het mobiliteitsplan van Kortemark wordt besproken. Het werd in de gemeenteraad van 27 mei 2024 goedgekeurd.
3. Bereikbaarheidsprofiel: hierin wordt bepaald in welke mate het gebied bereikbaar is. De verschillende netwerken (voetgangers, fietsers, openbaar en privaat vervoer) worden in kaart gebracht.
4. Mobiliteitsprofiel: het mobiliteitsprofiel van het geplande project wordt onderzocht. Dit geeft een inzicht in de omvang en de aard van het verkeer dat door het geplande projecten wordt gegenereerd.
5. Scenario's van ontsluiting: in een volgende stap gebeurt de confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie met het mobiliteitsprofiel van de activiteit. Hierbij worden de mobiliteitseffecten duidelijk en wordt nagegaan in hoeverre de voorgestelde activiteit geschikt is op de voorziene locatie.
6. Toetsingscriteria voor ontsluiting: een afweging van ontsluiting gebeurt op basis van meerdere criteria. Deze worden ook toegepast op de 3 scenario's.
7. Toetsing knip Sneppestraat onderzoekt waar in de Sneppestraat een knip tegen doorgaand verkeer het meest aangewezen is.
8. Conclusie voorkeursscenario: op basis van de aftoetsing wordt een voorkeursscenario naar voor geschoven.

2. Situering en projectkenmerken

De situering en projectkenmerken is beknopt. Een uitgebreide omschrijving is terug te vinden in de toelichtingsnota bij het RUP 'De Sneppe'.

2.1 Situering

Het plangebied van RUP 'De Sneppe' bevindt zich ten westen van de kern van de gemeente Kortemark. Het plangebied situeert zich ten noorden van de transportbundel, bestaande uit de Handzamestraat (tussen de kern van Handzame en de kern van Kortemark), de Staatsbaan (die Diksmuide met Tielt verbindt) en de spoorlijn (tussen Diksmuide en Lichtervelde).

De gemeente is gelegen in de vallei van de Krekebeek, een vertakking van de IJzer. Vanaf Handzame stroomt de beek door onder de noemer 'Handzamevaart'.



Figuur 1: Situering projectgebied op macroniveau (Orthofoto, 2023)

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 voetgangersdoorsteekers.



Figuur 2: Visualisatie van het voormalige ruimtegebruik binnen het plangebied

2.2 Projectkenmerken

Op de site van het voormalige bedrijf Bruynooghe zal projectprogramma worden gerealiseerd waarbij de functie wonen zal primeren. De verweving van wonen met mogelijks een aantal buurtondersteunende functies vormt, naast de ruimtelijke kwaliteit, een gedifferentieerd woonaanbod, het opwaarderen van het buurtgroen en een versterking van de leefkwaliteit met het oog op duurzaamheid, het ontwikkelingsprincipe van de site.

Het projectprogramma voorziet voornamelijk in wonen (ca. 95 wooneenheden) en groen (ca. 0,85 ha). Op de site wordt het gemotoriseerd verkeer maximaal aan de randen opgevangen. Het is de ambitie de site zo autoluw mogelijk in te richten.



Figuur 3: Visualisatie van mogelijke herinvulling van de site.

3. Beleidscontext

3.1 Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsplan 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.

3.1.1 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.

3.1.2 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 beleevings-/ 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 wegencategorisering 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.

3.1.3 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.

3.1.3.1 *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 Sneepestraat. 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 Sneepestraat. Dit wordt niet als aanzienlijk beschouwd rekening houdend met de voorziene knip in de Sneepestraat.

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.

3.1.4 **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.k.v. voorliggend plangebied worden hier uitgelicht.

3.1.5 **Voetgangers**

3.1.5.1 *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.

3.1.5.2 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

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

3.1.6 Fietsers

3.1.6.1 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.

3.1.6.2 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.

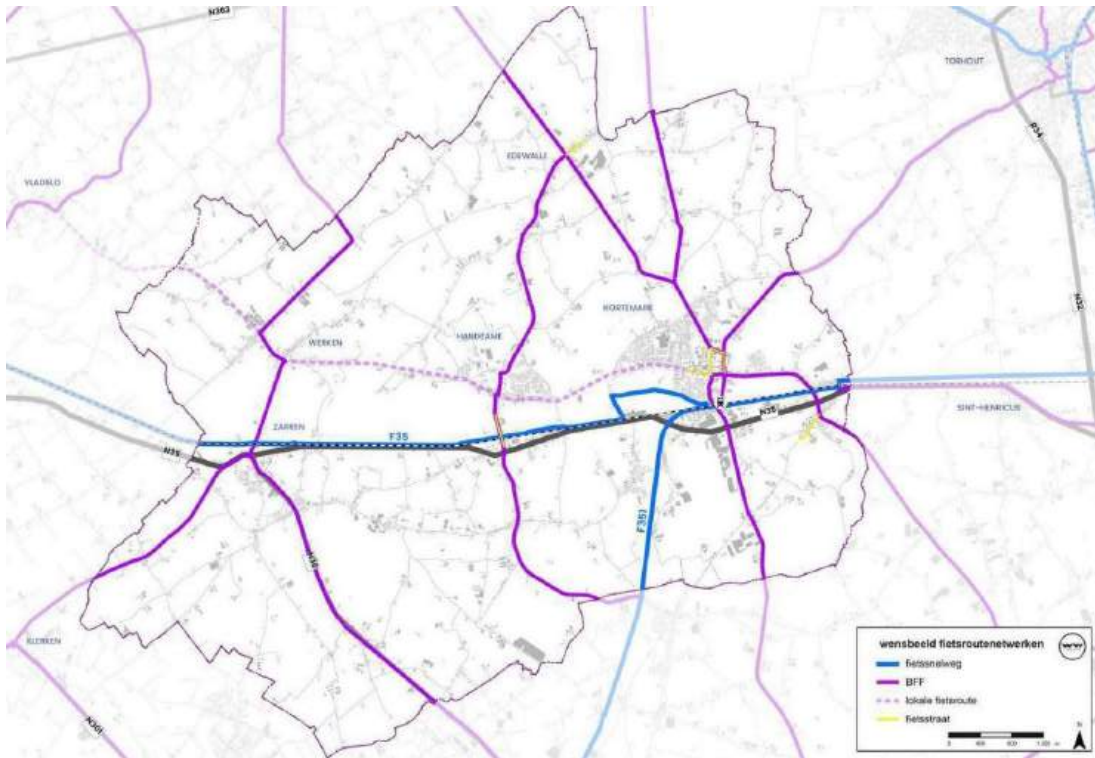
Er werd in hoofdzaak aandacht besteed aan de (ontbrekende) fietsrelaties met deel- en buurgemeentes. Voor de realisatie van de fietsroutes is de aanleg van fietspaden op sommige plaatsen noodzakelijk, maar een fietsroute kan ook perfect in orde zijn zonder de aanleg van aparte fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld 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 'fietsnelwegen 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 - Vadslo via de Handzamestraat, Werkenstraat, Werkenplein en Vadslostraat wordt als lokale fietsroute weerhouden.



Figuur 4: 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 fietsnelweg 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

3.1.7 Openbaar vervoer

3.1.7.1 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 voorzieningsniveau 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.

3.1.7.2 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 - Vladslu - 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.

3.1.7.3 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...

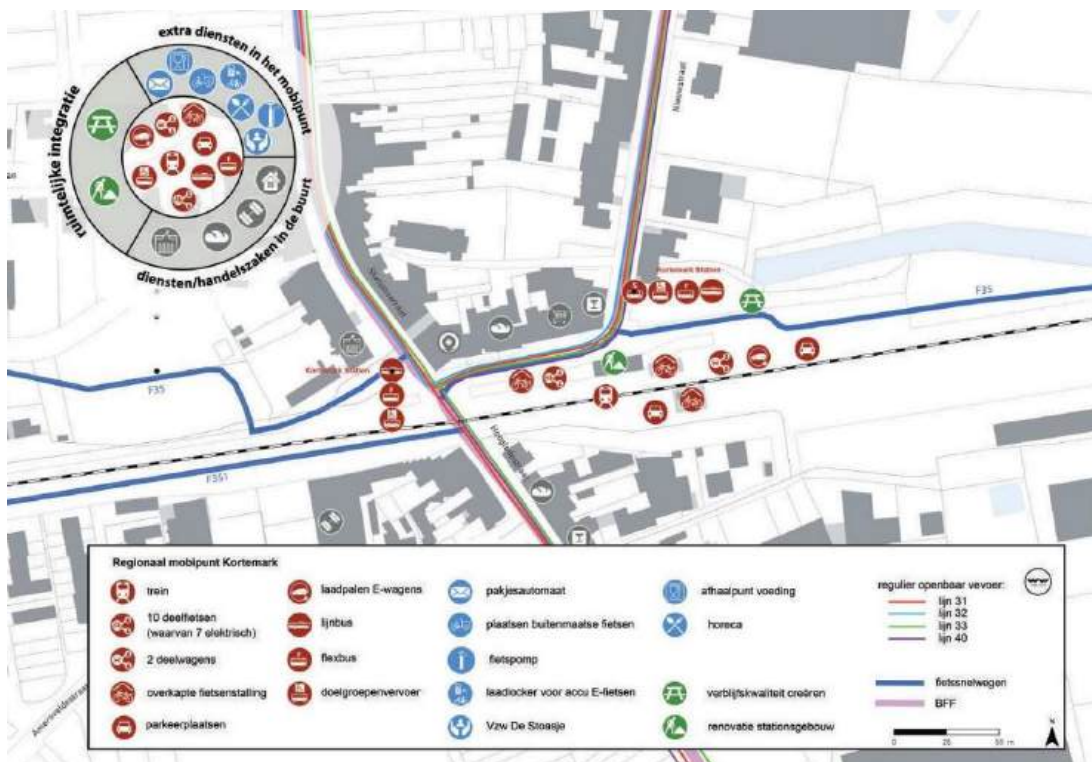
Qua vervoersaanbod worden volgende voorzieningen/ modi voorzien in het mobipunt:

- 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



Figuur 5: Visie regionaal mobipunt Kortemark (Gemeentelijk Mobiliteitsplan, 2024)

3.1.8 Gemotoriseerd (privaat) vervoer

3.1.8.1 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.

3.1.8.2 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 wegencategorieën werd van negen naar zes herleid en gegroepeerd in drie netwerkniveaus. 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 krijtlijnen 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 stelregels:

- 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.

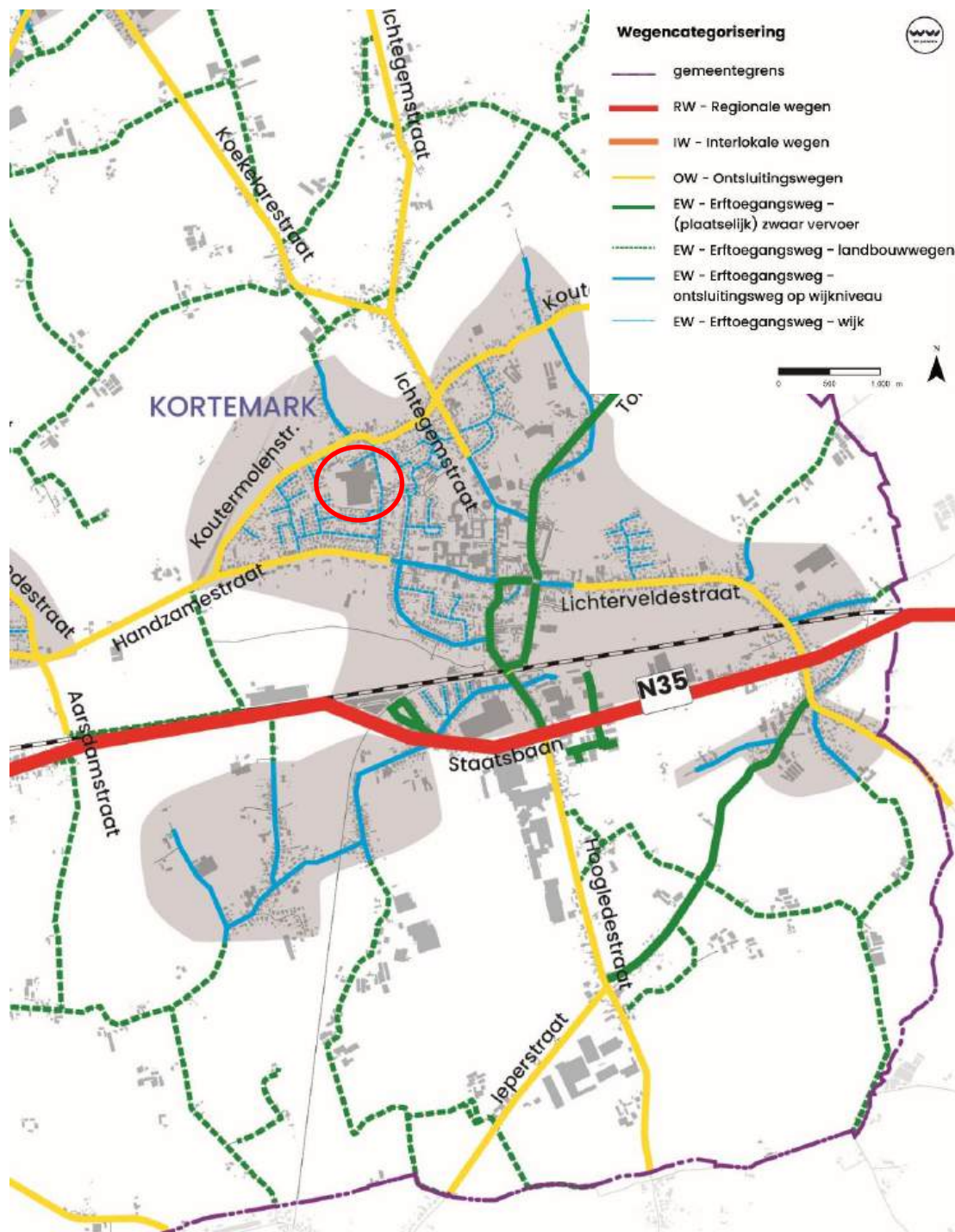
Ontsluitingswegen ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken binnen een interlokale maas. Deze ontsluitingswegen maken geen verbinding tussen twee wegen van de maas zodat de interlokale maas niet verkleind wordt. Verzamelen en verdelen van verkeer zijn de belangrijkste functies. Op kruispunten 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 langsheen 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 Sneppestraat. 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).



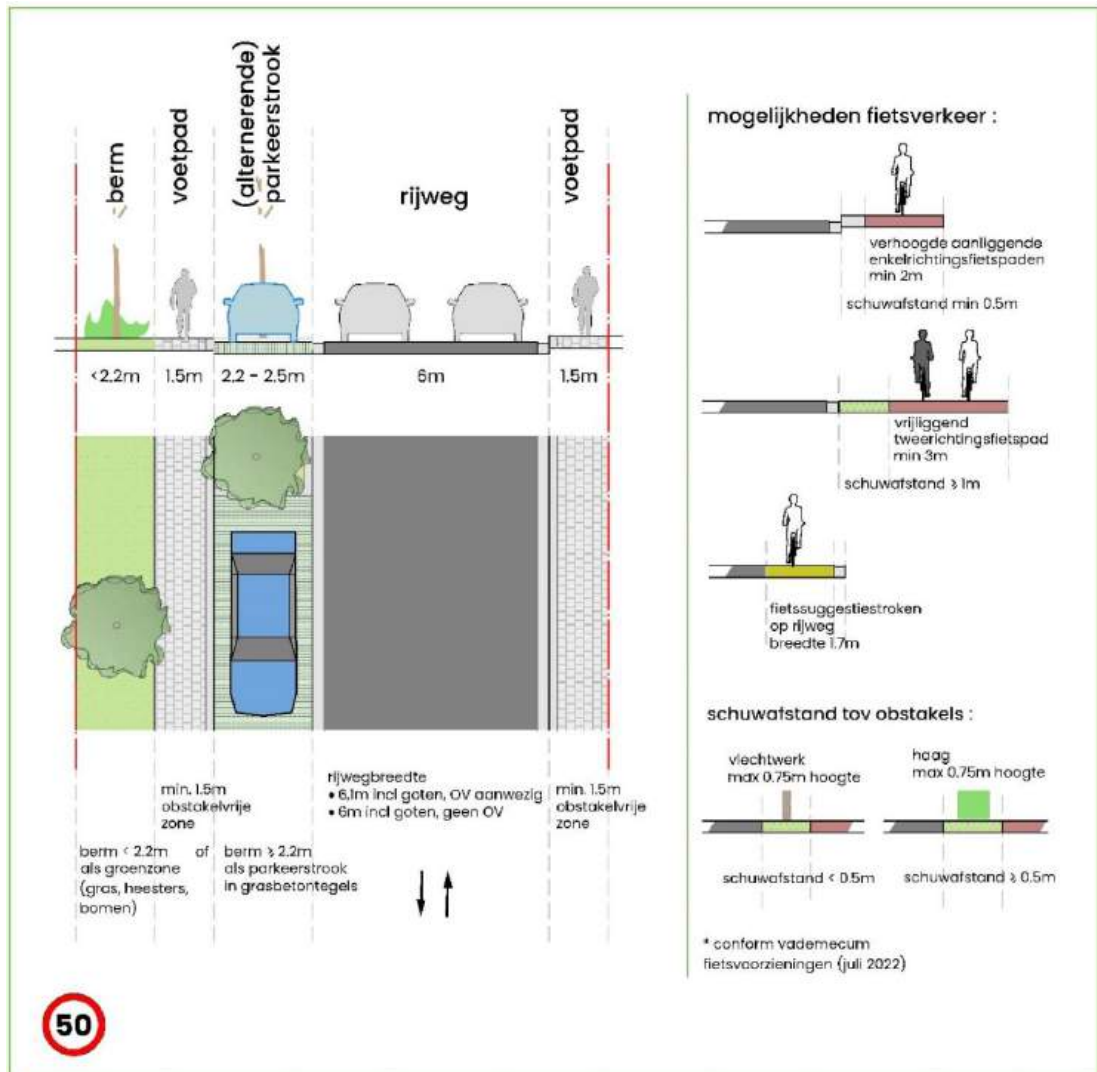
Figuur 6: Wegencategorisering (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024)

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 wegingdeling 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.



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

- punctuele wegversmalling(en)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met fietssuggestiestroken of rijstrookverdeling)
- groeninvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg of fietssuggestiestroken)
- alternerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)
- verticale elementen tussen fietspad en rijweg

Figuur 7: Typeprofiel wegcategorisering: woongebied - ontsluitingsweg (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024)

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 (programmatorisch, 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:

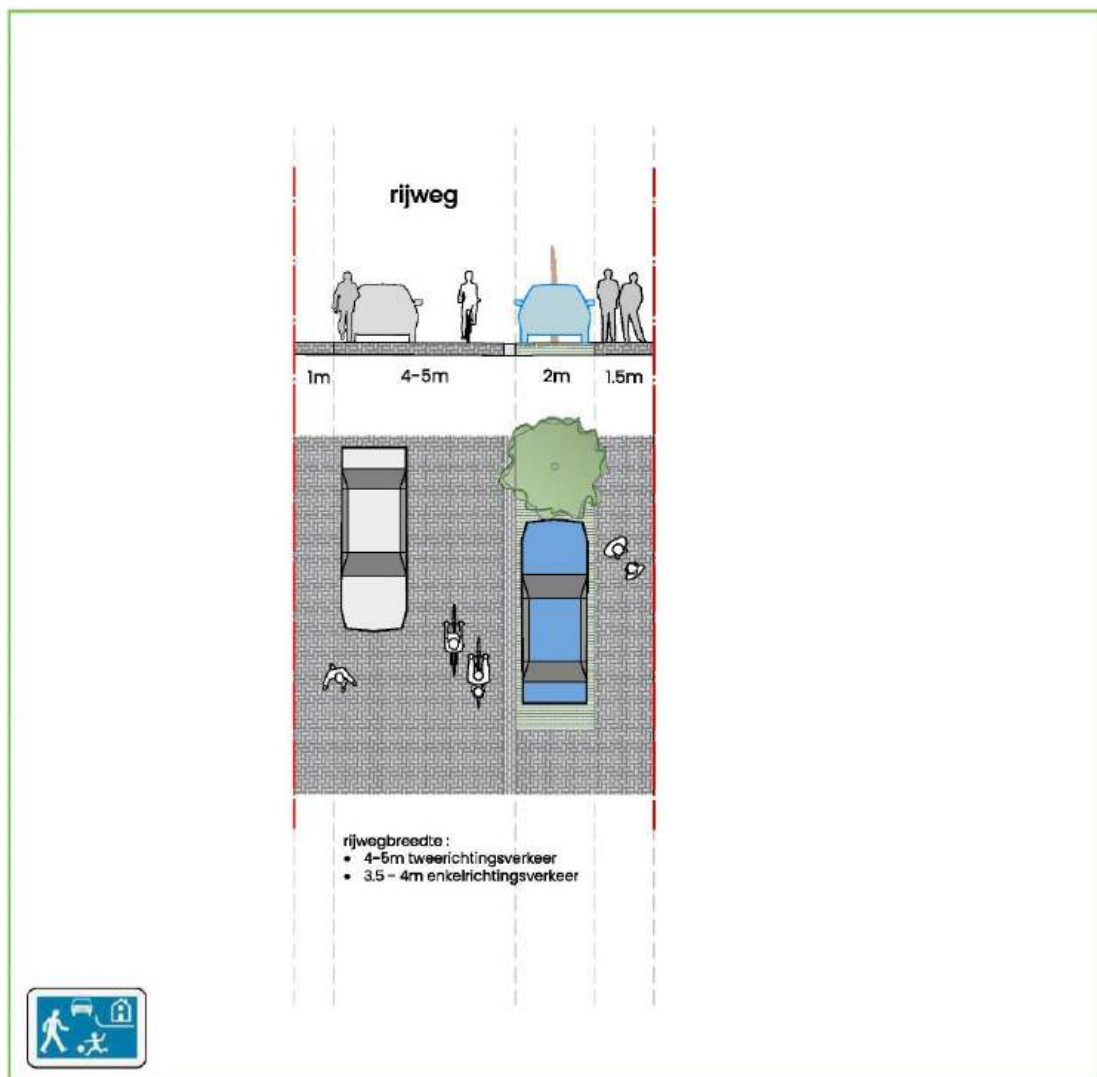
- de gewenste functie van de weg
- het snelheidsregime
- het maatgevend gebruik
- parkeerorganisatie langs de rijweg

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.



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

- punctuele wegversmalling(en)
- groeninvulling bermen
- alternerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)

Figuur 8: Typeprofiel wegcategorisering: woongebied - erftoegangsweg – wijkniveau (Mobiliteitsplan Kortemark, 2024)

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 Proostdij. Op die manier zal een aantrekkelijkere en kortere verbinding tot stand komen voor wandelaars.

3.2 Herinrichting Sneppestraat

De Sneppestraat zal op termijn worden heraangelegd volgens de inrichtingsprincipes die in het mobiliteitsplan werden beschreven voor de wegcategorie 'erftoegangsweg'.

Dit betekent dat de weg bedoeld is voor tweerichtingsverkeer maar zal worden aangelegd zonder duidelijk te onderscheiden rijbaan of voetpaden. Er zullen wel duidelijk te onderscheiden parkeerplaatsen worden aangelegd, geflankeerd door hoogstambomen. Het parkeren wordt alternerend georganiseerd waardoor punctuele wegversmallingen zullen ontstaan. Dit zal zorgen voor een remmend effect.

Op voorliggend inrichtingsplan wordt ongeveer ter hoogte van huisnummer 31 een zogenaamde knip voorzien. Deze knip zal ervoor zorgen dat doorgaand verkeer tussen de Handzamestraat en de Koutermolenstraat onmogelijk wordt gemaakt. Zo zal de verblijfskwaliteit en verkeersleefbaarheid van dit woonerf verbeteren.



4. Bereikbaarheidsprofiel mesoniveau

Door het bereikbaarheidsprofiel van het projectgebied te beschrijven, wordt inzicht gewonnen betreffende mobiliteitsgerelateerde kenmerken van het projectgebied en zijn omgeving. Ten eerste wordt de aanwezige ontsluitingsstructuur (bestaande netwerk en infrastructuur) van het projectgebied opgebouwd volgens het STOP-principe, vastgesteld in het Mobiliteitsdecreet (2009). STOP staat voor de hiërarchie van de transportmodi, die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar vervoer (trein en bus) en eindigt bij de 'minst wenselijke mobiliteitsvorm', het Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer). Vervolgens wordt het invloedsgebied van het projectgebied beschreven naargelang vervoersmodus en zijn impact op het gebruik van de aanwezige ontsluitingsstructuren. Daarna worden de verkeerintensiteiten van de verschillende ontsluitingsstructuren omschreven om tot slot de knelpunten van de verschillende ontsluitingsstructuren in kaart te brengen.

4.1 Ontsluitingsstructuur

4.1.1 Stappers (voetgangers)

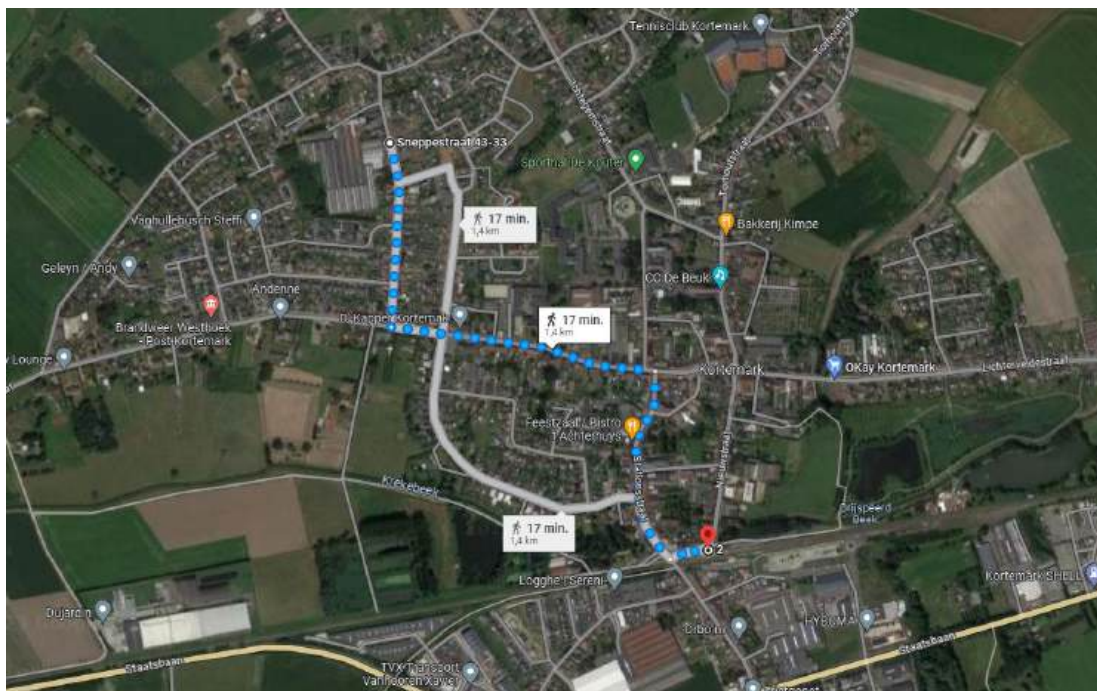
4.1.1.1 Voetgangersnetwerk

Voorliggend plangebied ligt in een deel van Kortemark dat gekenmerkt wordt door trage doorsteken die onder andere doodlopende straten verbinden. Deze zijn vaak ontstaan als brandweg voor verkavelingen of ontwikkelen zich in parkjes en stukjes natuur. Idealiter worden er in het centrum van de gemeente, tussen de scholen en woonzorgcentrum nog een aantal van de doorsteekjes verbonden met elkaar. Zo kan een zeer doorwaadbare woonkern ontstaan.



Figuur 10: Overzicht bestaande trage doorsteken

Het plangebied ligt in een gemeente dat voornamelijk bedient wordt door het bovenlokaal openbaar vervoersnetwerk vanuit het treinstation van Kortemark. Daarom is het aangewezen de bereikbaarheid van de site na te gaan vanuit dat openbaarvoernetwerk. Het station ligt op 1,4 kilometer of zo'n 17 min. van het plangebied. Er zijn geen wandelknooppuntenroutes of andere bekende recreatieve wandelroutes in of in de nabije omgeving van het plangebied.



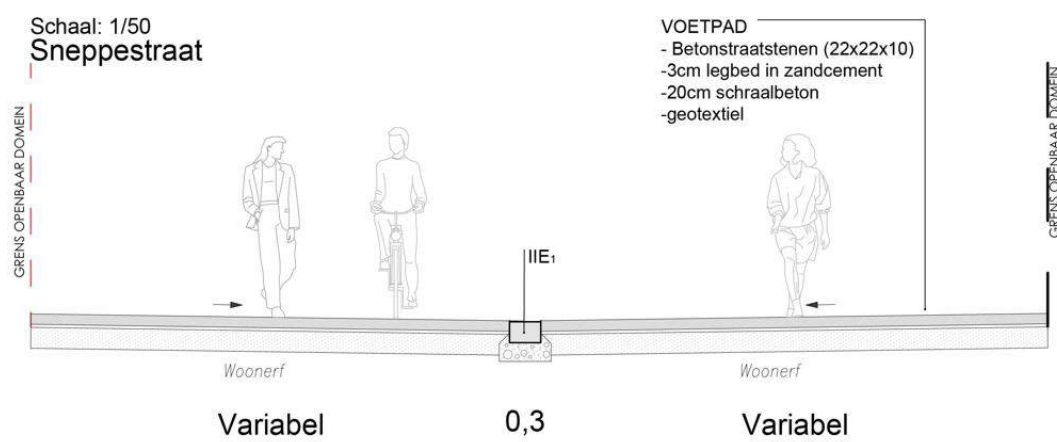
Figuur 11: Situering van de vooropgestelde wandelroute naar het dichtstbijzijnde mobipunt (Google Maps).

4.1.1.2 Voetgangersinfrastructuur

De voetgangersinfrastructuur in de omliggende straten van het projectgebied beperken zich voornamelijk tot aantal aangelegde voetpaden langs bestaande straten en een klein aantal oversteekplaatsen in de nabijheid van kruispunten. Verder zijn er plannen om de Koutermolenstraat en de Sneppestraat her in te richten. De Sneppestraat zal worden ingericht als woonerfomgeving. Voetgangers en fietsers zullen daar een prominentere rol in de publieke ruimte gaan innemen.

Ter hoogte van de kruising van de Sneppestraat met de Koutermolenstraat zijn in de toekomst ook voetpaden voorzien. Bij de heraanleg van de Handzamestraat wordt de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer afgescheiden van de fiets-en voetpaden.

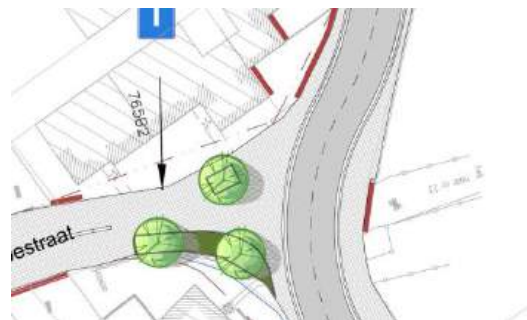
Daarnaast zijn er ook nog een aantal autoluwe doorsteken waar traag verkeer gebruik kan van maken.



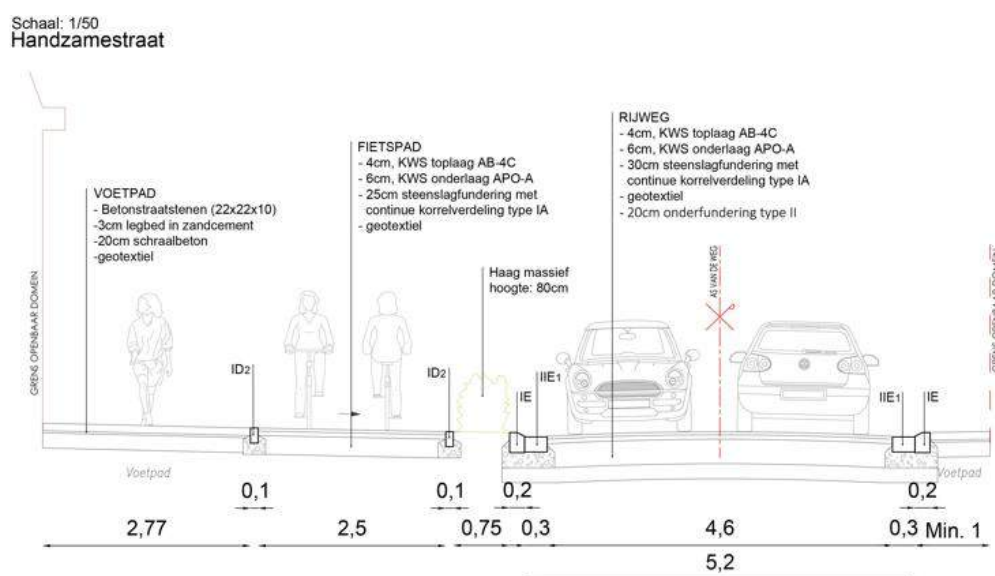
Figuur 12: Dwarsprofiel Sneppestraat (Voorontwerp, Lobelle 2019)



Foto 1: Kruispunt Snekpestraat – Koutermolenstraat



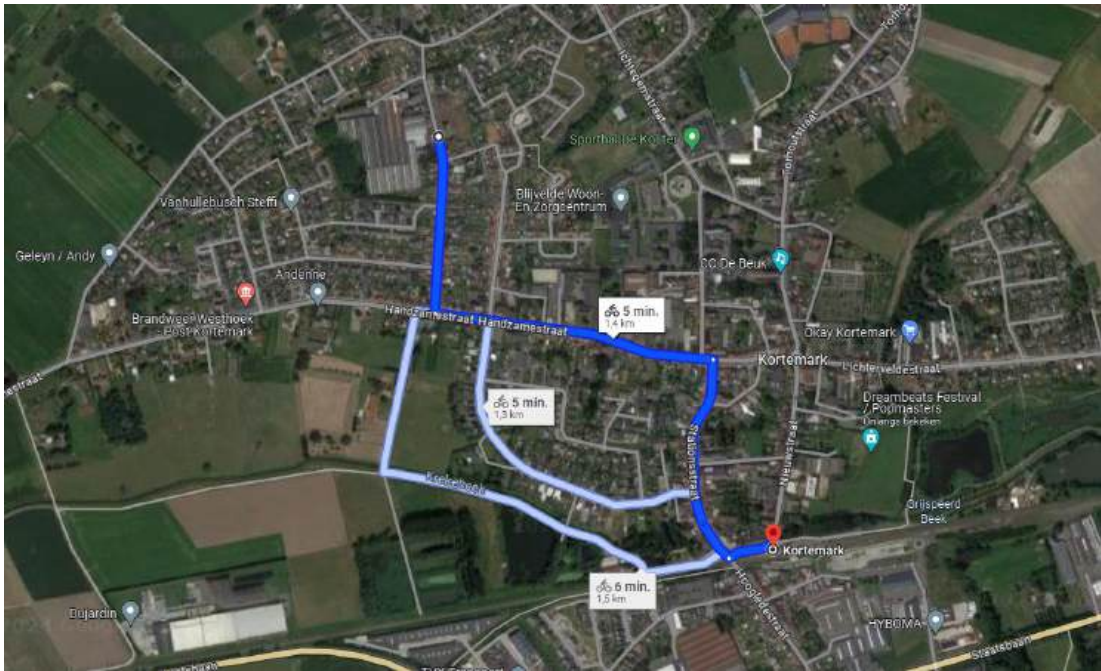
Figuur 13: Kruispunt Snekpestraat – Koutermolenstraat: geplande situatie (Voorontwerp, Lobelle 2019)



Figuur 14: Dwarsprofiel Handzamestraat (Voorontwerp, Lobelle 2019)

4.1.2 Trappers (fietsers)

Het plangebied ligt, zoals hierboven vermeld, in een gemeente dat bediend wordt door een bovenlokaal openbaar vervoersnetwerk met het treinstation van Kortemark als belangrijkste knooppunt. 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.



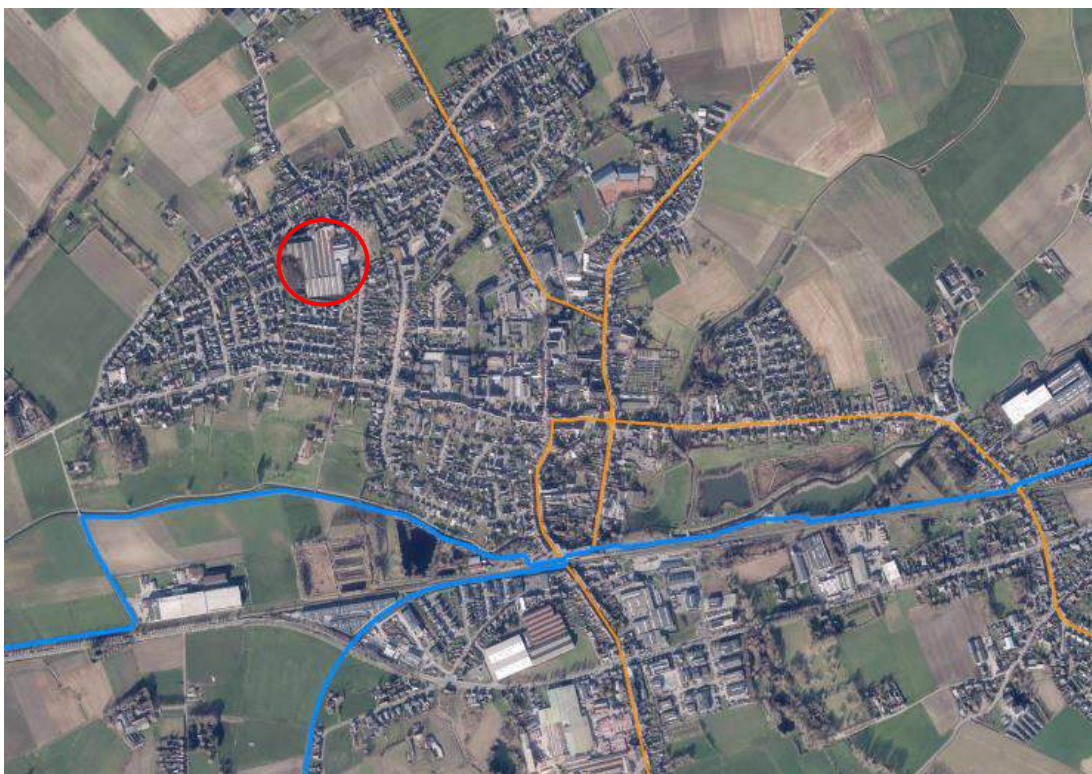
Figuur 15: Fietsroute vanaf plangebied naar dichtstbijzijnde mobipunt (Google Maps).

4.1.2.1 **Fietssersnetwerk**

Fietssnelwegen en BFF

Het Vlaamse Fietsnetwerk wordt gevormd door het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Dit fietsroutenetwerk betreft een wensnetwerk: Bepaalde delen van het netwerk reeds zijn gerealiseerd, andere delen van dit netwerk dienen nog gerealiseerd te worden. Het BFF bestaat uit fietssnelwegen, hoofdroutes, functionele routes en alternatieve routes. Op dit netwerk sluiten ook lokale fietsroutes aan. Het biedt een netwerk voor fietsverplaatsingen naar school, het werk of de winkel. De belangrijkste BFF doorsnijdt Kortemark in noord-zuidelijke richting via de Lichtegemstraat en de Hoogledestraat. Er zijn ook vertakkingen richting Lichtervelde en Torhout.

Daarnaast wordt de gemeente ook aangedaan door een aantal Fietssnelwegen. De fietssnelwegen maken deel uit van een interprovinciaal fietsnetwerk. Een fietssnelweg is vlot, veilig en comfortabel voor de fietser. In Kortemark komen de F35 van Veurne-Torhout samen met de F351. De F351 (ook gekend als de Vrijbosroute) volgt het tracé van de oude spoorlijn van Kortemark naar Ieper.



Figuur 16: Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (oranje) en aanduiding Fietssnelwegen (blauw). (Geopunt)

Schoolfietsroutes

Schoolfietsroutes zijn verbindingen in schoolomgevingen die woon-schoolverkeer voorzien met een maximale beperking aan conflicten met het gemotoriseerd verkeer.

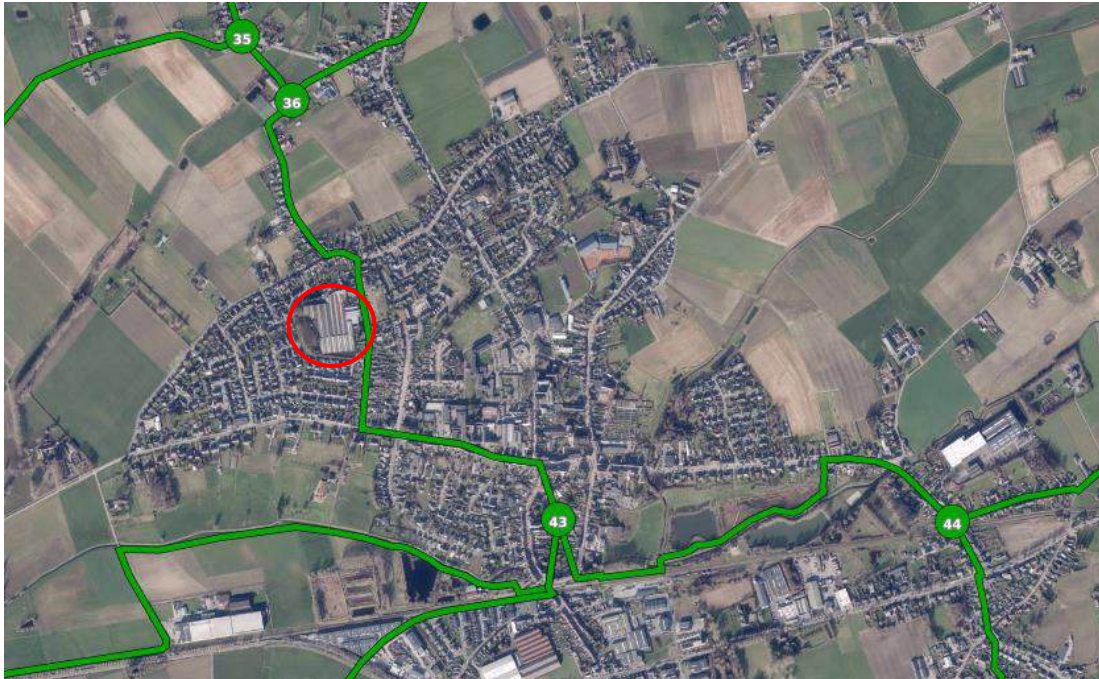
In de Sneppestraat, ten oosten van het plangebied, komt een fietsroute voor die op de schoolfietskaart als 'logisch' werd aangeduid. De fietsroute via de Firmin Deprezstraat wordt evenwel gemarkeerd als de 'aanbevolen' route. Deze aanbevolen fietsroute is vanuit het projectgebied te bereiken d.m.v. een trage doorsteek (gele streepjeslijn) tussen de Sneppestraat en de Firmin Deprezstraat.



Figuur 17: Schoolroutekaart MMI, MMI basisschool en GBS De Kreke. Trage doorsteek (gele streepjeslijn) tussen 'logische' en 'aanbevolen' route (2024).

Fietsknooppuntennetwerk

Naast de functionele fietswegen bestaan ook recreatieve/toeristische fietswegen. De kruispunten van deze recreatieve fietswegen werden in Vlaanderen aangeduid a.d.h.v. genummerde fietsknooppunten. Het voorliggende plangebied grenst meteen aan zo'n aangeduide recreatieve fietsroute. Het gaat om de route tussen knooppunt 36 ten noorden en knooppunt 43 ten zuiden van het plangebied. Vanaf knooppunt 43 is de Vrijbosroute beschikbaar richting Ieper.



Figuur 18: Fietsknooppuntenroute (Geopunt, 2024).

4.1.2.2 Fietserinfrastructuur

De Fietsinfrastructuur in de omliggende straten van het projectgebied beperken zich voornamelijk tot aantal fietspaden en oversteekplaatsen in de Handzamestraat. Verder zijn er bijzonder voorziening voor fietsers in deze omgeving. Er zijn, zoals eerder gesteld, plannen om de omgeving rond het plangebied her in te richten. De Sneppestraat zal worden ingericht als woonerfomgeving. Voetgangers en fietsers zullen daar een prominentere rol in de publieke ruimte gaan innemen. Bij de heraanleg zal in de Handzamestraat de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer meer worden afgescheiden van de fiets-en voetpaden. Daarnaast zijn er ook nog een aantal autoluwe doorsteken waar traag verkeer gebruik kan van maken.

4.1.3 Openbaar vervoer

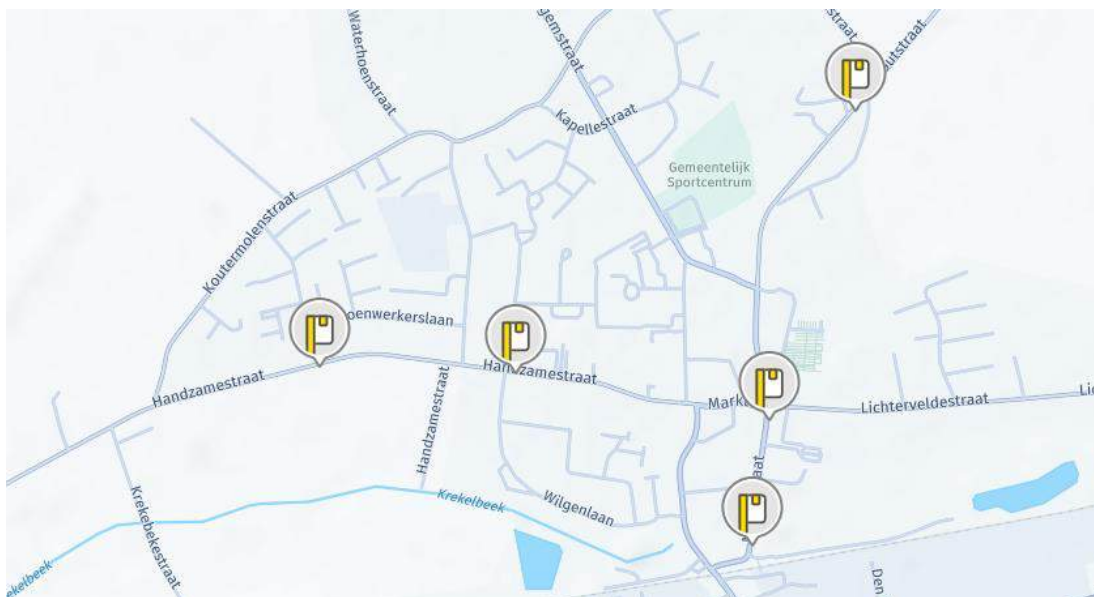
4.1.3.1 De Lijn

In de kern van de gemeente zijn er nog vijf bushaltes te vinden. Het gaat om de volgende bushaltes:

- Kortemark Oudstrijderslaan (508341)
- Kortemark Margareta Maria Instituut (508340)
- Kortemark Hermitagestraat (535102)
- Kortemark Dorp (508085)
- Kortemark Station (503343)

De functionerende bushalte die zich het dichtst bij het plangebied bevindt is de halte 'Kortemark Margareta Maria Instituut' (503340). Deze is terug te vinden op een afstand van ca. 500 meter

van de toegang tot het plangebied. Deze halte wordt nog enkel bediend door lijn 35 van Diksmuide via Zarren en Kortemark naar Torhout.



Figuur 19: Situering van de voorgestelde openbaarvervoersopties – BUS – (DeLijn.be)

4.1.3.2 NMBS

Voor het gebruik van de trein als transportmodus is het project aangewezen op het station van Kortemark. Desbetreffende station bevindt zich op ongeveer 1.400 m van het projectgebied.

Een IC-trein of InterCity-trein is een trein die in principe in elk groot station stopt. Uitzonderlijk stoppen bepaalde IC-treinen in middelgrote stations, dit is namelijk het geval van de IC-28 en IC-29.

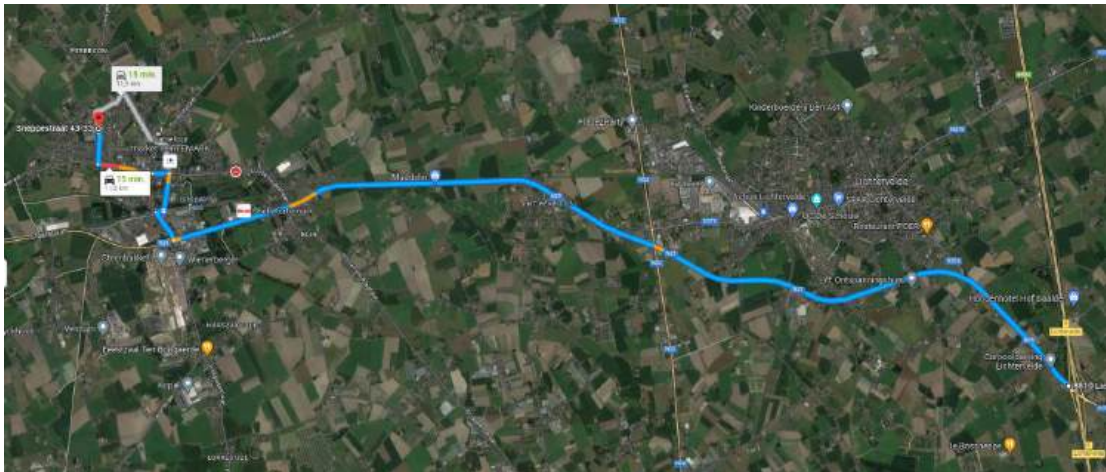
Een P-trein of een Piekurrtrein is een trein die alleen tijdens momenten met piekvraag rijdt. In de praktijk zijn P-treinen treinen die het reguliere aanbod aanvullen. Onderstaande tabel geeft een samenvatting weer van de verschillende treinen die in het station van Kortemark stoppen. Dit station wordt bediend door de lijn 73.

Treintype	Route	Week/weekend	Bediening
IC-28	De Panne – Gent-Sint-Pieters - Antwerpen-Centraal	Weekdagen	Om het uur
IC-29	De Panne – Gent-Sint-Pieters – Brussel - Landen	Weekenden	Om het uur
P-trein	De Panne – Gent-Sint-Pieters – Brussel – Leuven	Zondagen	Studententrein op zondagavond tijdens het academiejaar
	De Panne – Gent-Sint-Pieters – Brussel – Schaarbeek	Weekdagen	Tijdens de spits , 2 extra ritten tijdens de schoolspits van/naar Gent-Sint

4.1.4 Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer)

Het plangebied situeert zich ten noorden van de gewestweg Staatsbaan (N35) die Kortemark via Lichtervelde met het hoofdwegennet (E403) verbindt. De Staatsbaan is een 'secundaire weg type 1'. In de nieuwe wegcategorisering zal deze worden geselecteerd als een 'Regionale

Weg'. Het verkeersknooppunt met de E403 (Zeebrugge-Doornik) bevindt zich op 11,5 kilometer van het plangebied.



Figuur 20: Situering van de voorgestelde ontsluitingsroute richting bovenlokaal wegennet (Google Maps)



Figuur 21: Wegencategorisering

4.1.4.1 Lokale weg II

Het projectgebied wordt op heden ontsloten door de Sneppestraat. Deze sluit in het noorden aan op de Koutermolenstraat en in het zuiden op de Handzamestraat. In de huidige categorisering wordt de Handzamestraat gecategoriseerd als 'Lokale weg type II'. De Koutermolenstraat wordt gecategoriseerd als 'Lokale weg type III'. Maar in het recentste mobiliteitsplan van de gemeente wordt deze geselecteerd als 'Lokale ontsluitingsweg'. Dit komt overeen met een categorie 'Lokale weg type II'.

Voor deze 'Lokale ontsluitingswegen' gelden volgende basisprincipes:

- 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 wegingdeling 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.

4.1.4.2 *Lokale weg type III*

Vrijwel alle andere wegen in de omgeving van het plangebied zijn ‘lokale wegen type III’. In de nieuwe wegcategorisering maken deze deel uit van het ‘lokaal wegennet’. In het netwerkniveau ‘lokaal wegennet’ wordt een onderscheidt gemaakt tussen ‘ontsluitingswegen (OW)’ en ‘erftoegangswegen (EW)’. Dit zijn interlokale mazen met als hoofdfunctie het verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). Het gaat hierbij om onder meer de Snekpestraat, de Schreveweg, de Oogstweg, de Steenovenweg en de Vlaschaardweg.

4.1.4.3 *Trein*

Het station van de NMBS bevindt zich op ongeveer 1,3 km via wandel-/fietswegen van het projectgebied. Dit is ongeveer 18 min. stappen of 5 min. fietsen tot de grens van het projectgebied.

Vanuit het station van Kortemark is enerzijds Diksmuide bereikbaar met de trein in 8 min. en anderzijds Lichtervelde (5 min.) en Roeselare (20 min.). Hierdoor kan gesteld worden dat de structuur van de NMBS goed bruikbaar als ontsluitingsstructuur vanuit de site en met natransport te voet of met de bus.

4.1.4.4 *Bus*

De dichtstbijzijnde halte van De Lijn bevindt zich in de Handzamestraat, nl. ‘Kortemark Margareta Maria Instituut’ (508340). Deze is terug te vinden op een afstand van ca. 500 meter van de toegang tot het plangebied. Deze halte wordt nog enkel bediend door lijn 35 van Diksmuide via Zarren en Kortemark naar Torhout.

4.1.4.5 *Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer)*

Enkel wanneer er een afstand afgelegd dient te worden die kleiner is dan 1 km primeert te voet gaan op de auto nemen, voor alle andere af te leggen afstanden neemt de auto procentueel gezien het grootste aandeel in. De auto heeft bijgevolg ook de grootste impact op de infrastructuur. Onder het volgende hoofdstuk, ‘verkeersintensiteiten’, wordt het gebruik en de bruikbaarheid van verschillende wegen en kruispunten binnen het projectgebied nader beschreven.

5. Bereikbaarheidsprofiel microniveau

5.1 Voetgangers

Het project voorziet in een aantal toegangen die het project in verbinding stelt met de directe omgeving. Een aantal daarvan worden expliciet gepercipieerd als 'trage doorsteken' voor voetgangers en fietsers.

- Ontwerp gebaseerd op sterk oost-westgeoriënteerde trage verbinding. Deze verbindt het bestaande net van groene brandwegen in het westen met de voetpaden richting het centrum in het oosten.
- Er worden ook een aantal noord-zuidgeoriënteerde autoluwe verbindingen voorzien.
- De Snekpestraat wordt heringericht als woonerf met knip. Dit moet het autoluwe karakter van de omgeving nog versterken.



Figuur 22: Trage verbinding (voormalige brandweg) tussen Oogstweg en Steenovenweg.



Figuur 23: Trage verbinding tussen de Snekpestraat en de Firmin Deprezstraat.

5.2 Fietsers

Het project voorziet in een aantal toegangen die het project in verbinding stelt met de directe omgeving. Een aantal daarvan worden expliciet gepercipieerd als 'trage doorsteken' voor voetgangers en fietsers.



Figuur 24: Toekomstig trage doorstekennetwerk.

- De fietsers kunnen grotendeels gebruik maken van dezelfde doorsteken als voetgangers:
- Ontwerp gebaseerd op sterk oost-westgeoriënteerde trage verbinding.
- Daarnaast zijn er ook aantal noord-zuid-georiënteerde doorsteken en informele verbindingen die het plangebied verbinden met de omliggende wijk. En die de parkzone ook toegankelijk en bruikbaar maakt voor deze omliggende wijk.
- De wegen grenzend aan het plangebied beschikken niet over expliciete fietsinfrastructuur. Het is wel zo dat de Sneppestraat wordt heringericht als woonerf met knip. Dit zal het autoluwe karakter van de omgeving nog versterken en ook voor fietsers een veilige omgeving vormen.
- De fietsinfrastructuur in de directe omgeving van het plangebied is dus beperkt. Dit is echter verantwoord door het verkeersregime geldend rondom het plangebied, namelijk een bebouwde kom (zone 30) welke uitgaat van gemengd verkeer.

5.3 Openbaar vervoer

De eenvoudigste ontsluiting van het project naar het openbaar vervoer gebeurt te voet. De bushalte 'Kortemark Margareta Maria Instituut (508340)' ligt op wandelafstand op ca. 450m van de toegang tot het plangebied.



Figuur 25: Situering halte 'Kortemark - Margareta Maria Instituut' van De Lijn t.o.v. plangebied (De Lijn)

5.4 Gemotoriseerd verkeer

Op vlak van gemotoriseerd verkeer zijn er verschillende mogelijkheden.

- Ontsluiting naar de Koutermolenstraat via de Sneppestraat;
- Ontsluiting naar de Koutermolenstraat via de Schreveweg;
- Een combinatie van bovenstaande;
- Ontsluiting naar de Handzamestraat via de Sneppestraat.

De Koutermolenstraat wordt in een hogere wegcategorie geselecteerd. Het is de bedoeling dat verkeer altijd zo snel mogelijk naar een hogere wegcategorie wordt afgewikkeld. Het is dan ook niet wenselijk om de nieuwe ontwikkeling te laten ontsluiten op een van de omliggende wijkstraten (laagste categorie). Hoewel de afstand tot de Handzamestraat groter is, en dus een ontsluiting in die richting cfr. het beleid niet wenselijk is, wordt deze verder in de nota toch mee in overweging genomen.



Foto 2: Koutermolenstraat richting Koutermolen.



Foto 3: Koutermolenstraat richting centrum Kortemark.

6. Mobiliteitsprofiel

Het mobiliteitsprofiel geeft een overzicht van het verwachte aantal gebruikers (bewoners, bezoekers,...) van het project of het gebied en de verdeling van de gebruikte vervoerswijzen. Om een inschatting van de effecten te maken wordt eerst onderzocht hoeveel verplaatsingen er op heden gegenereerd worden in de omgeving van de Sneppestraat. Daarna worden daar gegevens uit een telopstelling tegenover geplaatst.

Ten slotte wordt ook een inschatting gemaakt van de mogelijke bijkomende verkeersgeneratie door de invulling van de site Bruynooghe. In voorliggende studie worden kencijfers gebruikt uit het 'Richtlijnenboek, Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitsstoets en MOBER' (mei 2018).

6.1 Verplaatsingen bestaande situatie

6.1.1 Gemiddeld aantal wonen-gerelateerde verplaatsingen

Het aantal bestaande wooneenheden werd in kaart gebracht om een inschatting te kunnen maken van de verkeersgeneratie in de bestaande situatie. In de huidige situatie worden 102 wooneenheden ontsloten door de Sneppestraat.



Figuur 26: Situering bestaande woningen omgeving Sneppestraat.

De gemiddelde gezinsgrootte in West-Vlaanderen bedraagt 2,34 personen per gezin. Dit betekent dat er in de bestaande situatie rekening dient te worden gehouden met ca. 239 personen. Op basis van het recentste Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 5.3, 2018) blijkt dat het gemiddeld aantal woning-gerelateerde verplaatsingen per persoon op Vlaams niveau in het buitengebied 2,29 bedraagt. Hierdoor zullen er in de toekomst ca. 547 verplaatsingen gebeuren door bewoners. Dit betekent niet dat deze allemaal gemotoriseerd zullen gebeuren.

6.1.2 Modal split

Niet alle verplaatsingen zullen op één vervoerswijze gebeuren. Voor Vlaanderen, volgend uit het OVG 5.3 (2018), gebeuren de verplaatsingen als volgt:

Verplaatsingswijze	Verhouding	Toegepast op het project
Te voet	8,1%	44 verplaatsingen
Als fietser	15%	82 verplaatsingen
Als elektrische fiets	0,1%	1 verplaatsingen
Als brom-/snorfietser	0,5%	3 verplaatsingen
Als motorrijder/passagier	0,3%	2 verplaatsingen
Als autobestuurder	52,5%	287 verplaatsingen
Als autopassagier	18,2%	100 verplaatsingen
Met de bus	2,6%	14 verplaatsingen
Met de trein	1,6%	9 verplaatsingen
Andere (bv. motorrijder, autocar,...)	2%	5 verplaatsingen

Tabel 1: Modal split - bestaande situatie

6.1.3 Ritdistributie

Zoals aangegeven in het Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies is er een bepaalde verdeling van deze autobewegingen. Aan de hand van een ritdistributie kan worden berekend hoeveel bewegingen door auto's gebeuren tijdens de dag. Dergelijk ritdistributie kan worden gemaakt op basis van kencijfers uit dat richtlijnenboek.

Tijdstip	Werkweek		Weekend	
	In	Uit	In	Uit
0u	1	0	2	0
1u	1	0	2	0
2u	0	0	1	0
3u	0	0	1	0
4u	0	0	1	0
5u	0	3	0	1
6u	0	7	1	2
7u	1	22	1	5
8u	4	23	4	11

9u	4	12	6	17
10u	6	9	9	17
11u	9	6	13	12
12u	11	6	11	9
13u	5	10	7	13
14u	7	9	7	14
15u	12	7	9	10
16u	20	5	11	7
17u	20	6	14	7
18u	14	7	13	7
19	9	6	9	5
20	6	3	7	3
21	5	1	5	2
22	4	0	5	1
23	3	0	4	0

Tabel 1: Ritdistributie

Aantal wagens	In	Uit
Ochtendspits (8-9u)	4	23
Avondspits (17-18u)	20	6

Tabel 2: Verplaatsingen spitsuren – bestaande situatie

6.1.4 Verkeerstelling bestaande situatie

Naast de theoretische schattingen op basis van de kencijfers uit het Richtlijnenboek (2018) werden ook tellingen uitgevoerd in de Snekpestraat. Deze verkeerstellingen vonden plaats ter hoogte van Snekpestraat nr. 4, om het verkeer te tellen richting de Handzamestraat, en ter hoogte van Snekpestraat nr. 63, om het verkeer te tellen dat zich richting de Koutermolenstraat begeeft. Onderstaande cijfers werden bekomen door tellingen uit te voeren tussen 29/01/2025 en 05/02/2025.

	t.h.v. Handzamestraat	t.h.v. Koutermolenstraat	Totaal
Woensdag	166	167	333
Donderdag	220	158	378
Vrijdag	218	201	419
Zaterdag	148	115	263
Zondag	90	76	166
Maandag	137	406	543
Dinsdag	159	394	553

Tabel 3: Overzicht aantal voertuigen per dag

Uit de telling blijkt dat een groot deel van het verkeer via de Koutermolenstraat de Snekpestraat in en uitrijdt. Daarnaast is het ook mogelijk om het aantal vervoersbewegingen in de spitsuren vast te stellen.

Er is duidelijk een onderscheid te zien tussen de gemiddelden in de werkweek en deze in het weekend, deze werden daarom opgesplitst.

Aantal wagens (werkweek)	t.h.v. Handzamestraat	h.v. Koutermolenstraat
Ochtendspits (8-9u)	19	24

Avondspits (17-18u)	14	31
---------------------	----	----

Tabel 4: Verkeersgeneratie tijdens de ochtend-en avondspits (werkweek).

Aantal wagens (weekend)	t.h.v. Handzamestraat	h.v. Koutermolenstraat
Ochtendspits (8-9u)	8	6
Avondspits (17-18u)	8	8

Tabel 5: Verkeersgeneratie tijdens de ochtend-en avondspits (weeekend).

Uit deze cijfers valt af te leiden dat er tijdens het drukste moment van de dag, in de avondspits, op de drukste plaats maximaal 31 wagens per uur van en naar de Koutermolenstraat rijden. Dit is nog steeds minder dan 1 wagen per 2 minuten.

6.2 Verplaatsingen gegenereerd door project

6.2.1 Gemiddeld aantal aan woningen gerelateerde verplaatsingen per dag

Voor de toekomstige invulling van de site Bruynooghe wordt rekening gehouden met ca. 95 wooneenheden bestaande uit verschillende typologieën. Het gaat om grondgebonden, gestapelde en meergezinswoningen.

De gemiddelde gezinsgrootte in West-Vlaanderen bedraagt 2,34 personen per wooneenheid. Dit betekent dat er ongeveer 222 inwoners in de nieuwe ontwikkeling zullen wonen. Op basis van het recentste Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 5.3, 2018) blijkt dat het gemiddeld aantal woning-gerelateerde verplaatsingen per persoon op Vlaams niveau in het buitengebied 2,29 bedraagt. Hierdoor zullen er in de toekomst ca. 510 verplaatsingen gebeuren door bewoners. Dit betekent niet dat deze allemaal gemotoriseerd zullen gebeuren.

6.2.2 Modal Split

Niet alle verplaatsingen zullen met dezelfde vervoerswijze gebeuren. Voor Vlaanderen, volgend uit het OVG 5.3 (2018), gebeuren de verplaatsingen als volgt:

Verplaatsingswijze	Verhouding	Toegepast op het project
Te voet	8,1%	42 verplaatsingen
Als fietser	15%	76 verplaatsingen
Als autobestuurder	52,5%	268 verplaatsingen
Als autopassagier	18,2%	92 verplaatsingen
Met de bus	2,6%	14 verplaatsingen
Met de trein	1,6%	8 verplaatsingen
Andere (bv. motorrijder, autocar,...)	2%	4 verplaatsingen

Tabel 6: Modal split

6.2.3 Ritdistributie (verdeling over de dag)

Zoals aangegeven in het Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies is er een bepaalde verdeling van deze autobewegingen. Aan de hand van een ritdistributie kan worden berekend hoeveel bewegingen door auto's gebeuren tijdens de dag. Dergelijke ritdistributie kan worden gemaakt op basis van kencijfers uit dat richtlijnenboek.

Tijdstip	Werkweek	Weekend
----------	----------	---------

	In	Uit	In	Uit
0u	1	0	2	0
1u	1	0	1	0
2u	0	0	1	0
3u	0	0	1	0
4u	0	0	1	0
5u	0	3	0	1
6u	0	7	1	2
7u	1	20	1	5
8u	3	21	4	10
9u	4	11	5	16
10u	6	9	9	16
11u	8	6	12	12
12u	10	5	11	8
13u	5	9	6	12
14u	6	9	7	13
15u	11	7	9	9
16u	18	5	10	7
17u	18	6	13	6
18u	13	6	12	7
19	8	5	8	5
20	5	2	7	2
21	4	1	5	1
22	4	0	5	1
23	3	0	4	0

Tabel 7: Ritdistributie

Aantal wagens	In	Uit
Ochtendspits (8-9u)	3	21
Avondspits (17-18u)	18	6

Tabel 8: Verplaatsingen spitsuren

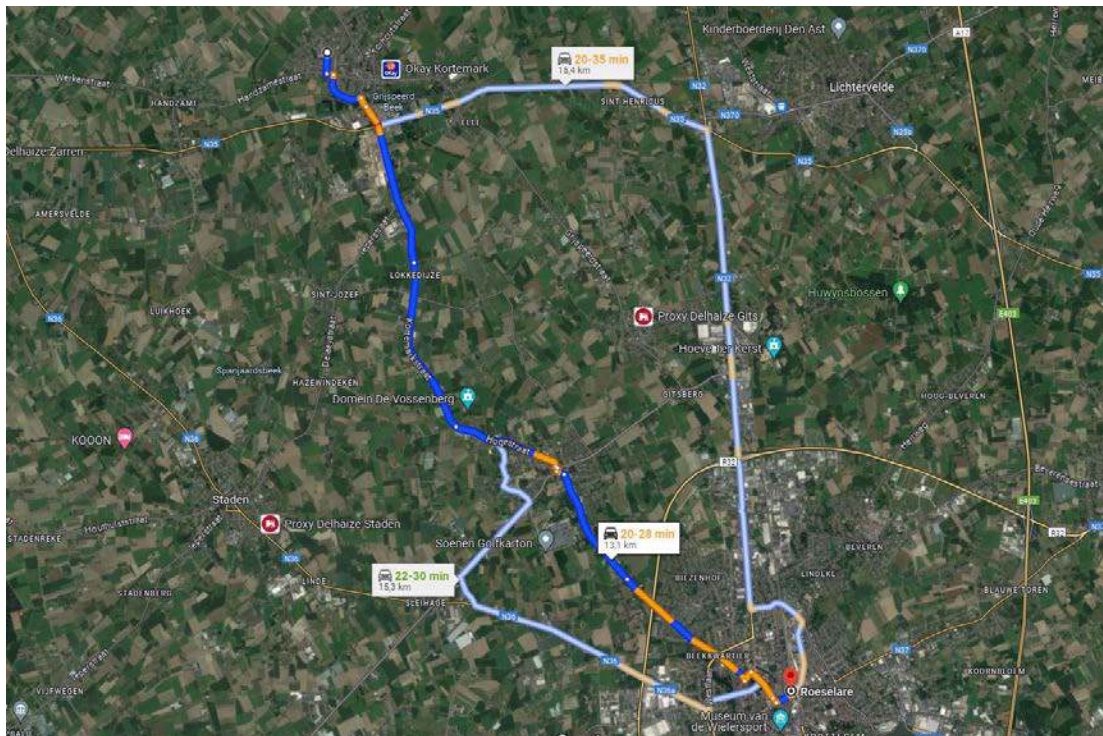
6.3 Herkomst en bestemming

6.3.1 Woon-werkverkeer

Het is van belang te weten wat de belangrijkste te verwachten verkeersstromen zijn. Hierbij wordt rekening gehouden met de belangrijkste tewerkstellingspolen (woon-werkverkeer). Vermits de kern en het station/mobipunt van Kortemark op wandel- en fietsafstand ligt, kan ook een deel van de verplaatsingen te voet of met de fiets gebeuren. De belangrijkste aantrekkingspolen in de omgeving van Kortemark zijn Roeselare, Diksmuide, Torhout en Lichtervelde. Voor deze vier steden/gemeenten werd de reistijd in de spits onderzocht via de routeplanner Google Maps.

Roeselare:

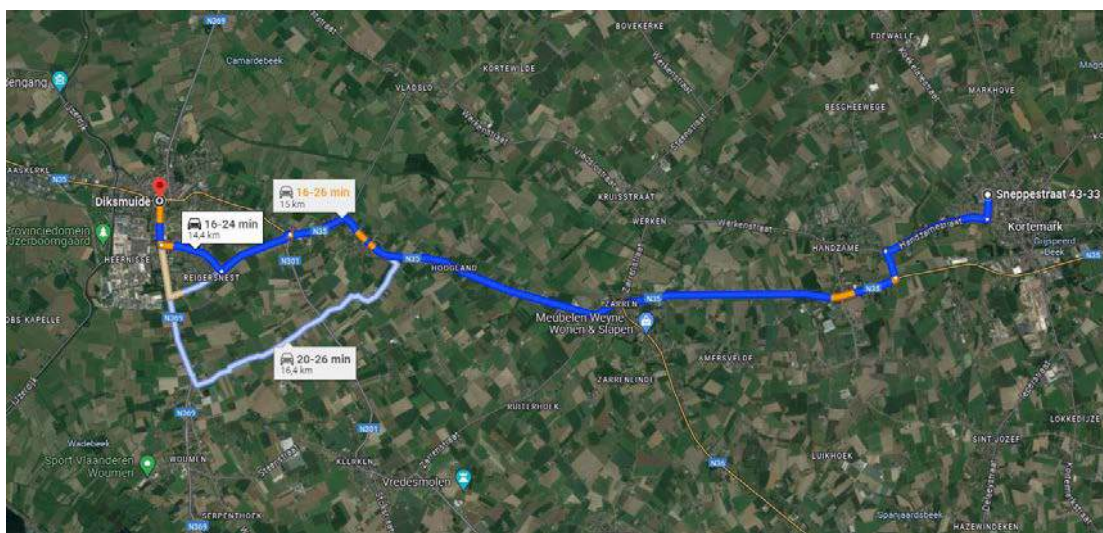
Bij vertrek om 8u worden reistijden van 20 minuten tot 35 minuten genoteerd, afhankelijk van de voorgestelde route om het centrum van Roeselare te bereiken. De bereikbaarheid is relatief goed, afhankelijk van de verzadiging van de wegen.



Figuur 27: Voorgestelde routes en reistijden naar Roeselare (Google Maps).

Diksmuide:

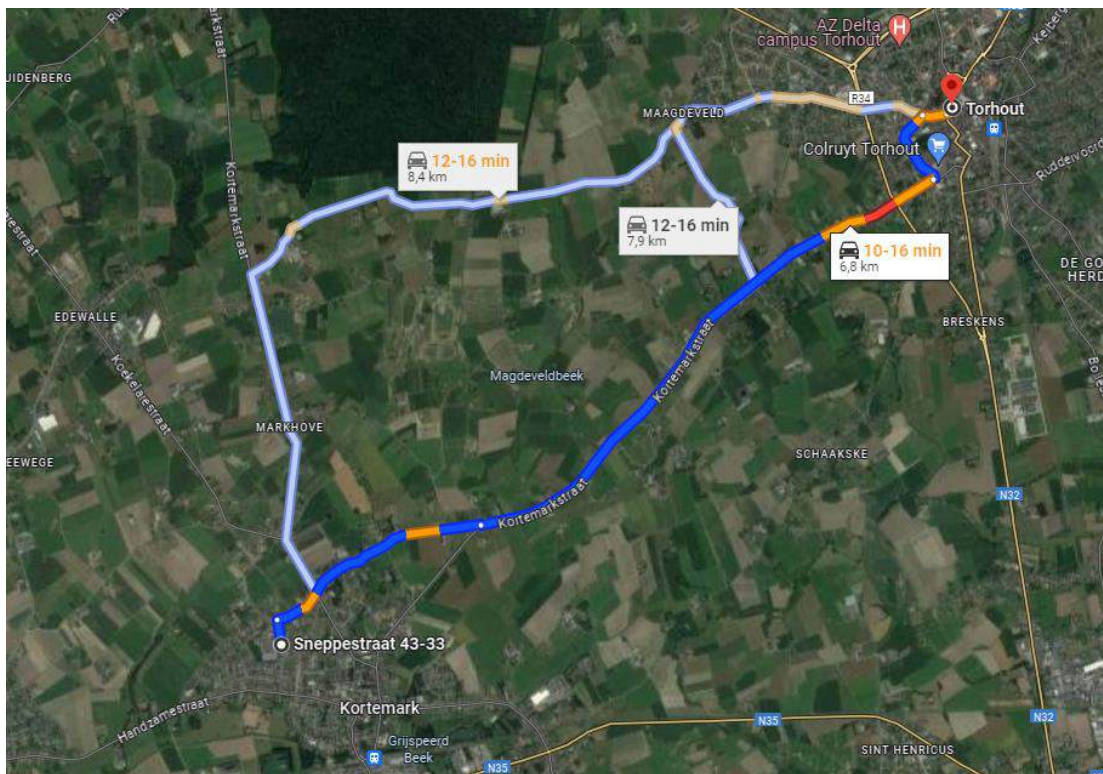
De reistijden van De Snepp naar het centrum van Diksmuide werden bepaald tijdens de ochtendspits (8u). Ze bedragen 16 tot 26 minuten afhankelijk van de gekozen route. De reistijden zijn afhankelijk van de verzadiging van het wegennet.



Figuur 28: Voorgestelde routes en reistijden naar Diksmuide (Google Maps).

Torhout:

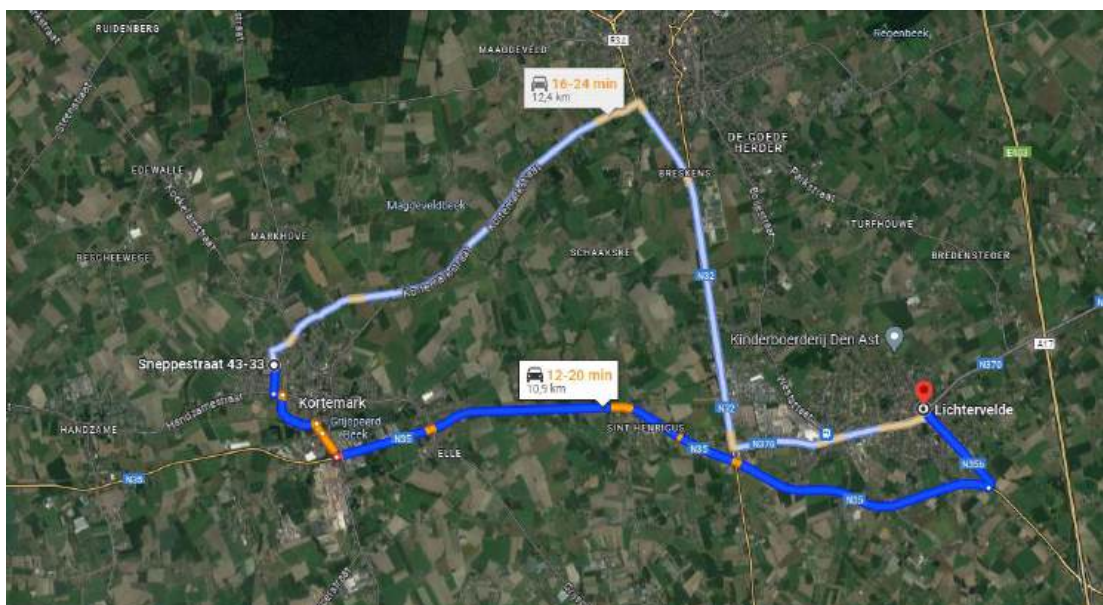
De reistijden tijdens de ochtendspits (8u) van De Snepp richting het centrum van Torhout zijn gelegen tussen de 10 minuten en 16 minuten. Deze reistijden gaan uit van een vlotte doorgang van het verkeer zonder vertragingen. De kortste reistijd wordt bekomen langsheen de Kortemarkstraat.



Figuur 29: Voorgestelde routes en reistijden naar Torhout (Google Maps).

Lichtervelde:

De reistijden tijdens de ochtendspits (8u) van De Snepe richting het centrum van Lichtervelde zijn gelegen tussen de 12 minuten en 24 minuten. Deze reistijden gaan uit van een vlotte doorgang van het verkeer zonder vertragingen. De kortste reistijd wordt bekomen langsheen de Staatsbaan, een weg van een hogere wegcategorie.



Figuur 30: Voorgestelde routes en reistijden naar Lichtervelde (Google Maps).

7. Scenario's voor ontsluiting

Voorliggende mobiliteitsstudie wordt opgemaakt in het kader van het RUP De Sneppe. Het RUP wordt opgemaakt voor de reconversie van een industriële site naar een woonproject. Het project omvat de realisatie van ca. 95 wooneenheden. In de startnota werden 3 ontsluitingsscenario's voorgesteld:

- Ontsluiting enkel via de Sneppestraat
- Ontsluiting enkel via de Schrevestraat
- Ontsluiting gespreid via de Sneppestraat en Schrevestraat

Wegen die in een lagere wegcategorie zijn ondergebracht dienen zo snel mogelijk te ontsluiten naar wegen met een hogere wegcategorie. In de omgeving van voorliggend plangebied zijn er twee wegen met de hogere categorie 'Lokale ontsluitingsweg'. Het betreffen de Handzamestraat en de Koutermolenstraat. Voorliggend plangebied dient dan ook zo snel en eenvoudig mogelijk te ontsluiten naar een van deze straten. Dat kan op drie manieren.

Eenzijds kan de volledige site ontsloten worden door middel van de schreveweg of volledig via de Sneppestraat. Anderzijds is ook een combinatie van beide mogelijk. Daarbij zou ca. de helft van de wooneenheden via de Schreveweg worden ontsloten en de andere helft via de Sneppestraat. De afstand vanaf de toegangen van het projectgebied is korter richting de Koutermolenstraat dan richting de Handzamestraat. Het lijkt in het kader van de verkeersleefbaarheid van de omgeving dan ook beter dat het projectgebied wordt ontsloten richting die Koutermolenstraat.

Omwillen van een knip in de Sneppestraat, in het kader van de recentste herziening van het mobiliteitsplan, wordt ervan uitgegaan dat de woningen van het noordelijke deel van de Sneppestraat zullen ontsluiten op de Koutermolenstraat. Het zuidelijke deel van de Sneppestraat, de Seizoenswerkerslaan en de Oogstweg zullen via de Handzamestraat ontsloten worden. Er wordt ook onderzocht of een combinatie van beide mogelijk is, waarbij de noordelijke helft van de nieuwe ontwikkeling, via de Sneppestraat, naar het noorden ontsluit en het zuidelijke deel naar het zuiden.

7.1 Ontsluiting via de Sneppestraat

Een eerste mogelijkheid om vanaf de nieuwe woonontwikkeling de Koutermolenstraat te bereiken is via de Sneppestraat. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de oorspronkelijke toegang tot de fabriek langs het behouden kantoorgebouw. Deze toegang is ruim genoeg om een vlotte weg voor gemotoriseerd te voorzien samen met een veilige doorsteek voor traag verkeer.



Figuur 31: Ontsluitingsmogelijkheid naar Koutermolenstraat via de Sneppestraat.

7.2 Ontsluiting via de Schreveweg

Een andere ontsluitingsscenario om de Koutermolenstraat te bereiken betreft deze via de Schreveweg. Deze ontsluiting leidt alle verkeer van zuid naar noord doorheen het plangebied. De doorgang richting Sneppestraat wordt dan volledig voorbehouden aan traag verkeer.



Figuur 32: Ontsluitingsmogelijkheid naar de Koutermolenstraat via de Schreveweg.

7.3 Ontsluiting via Snekpestraat en Schreveweg

Een derde mogelijkheid die werd onderzocht is een combinatie tussen een ontsluiting via de Schreveweg en een ontsluiting via de Snekpestraat naar de Koutermolenstraat. In dit geval zou het noordelijk deel van de ontwikkeling via de Schreveweg worden ontsloten en het zuidelijk deel via de Snekpestraat.



Figuur 33: Gecombineerde ontsluitingsmogelijkheid naar Koutermolenstraat via Schreveweg én Snekpestraat.

7.4 Tijdelijke dubbele ontsluiting

Een laatste mogelijkheid betreft een (tijdelijke) dubbele ontsluiting naar de Snekpestraat. De locatie van de knip (voorlopig of definitieve variant) heeft impact op de manier waarop de nieuwe woonontwikkeling ontsluit voor gemotoriseerd verkeer. Zoals eerder gesteld werden dienen wegen die in een lagere wegcategorie zijn ondergebracht zo snel mogelijk te ontsluiten naar wegen met een hogere wegcategorie. In de omgeving van voorliggend plangebied zijn er twee wegen met de hogere categorie 'Lokale ontsluitingsweg'. Het betreffen de Handzamestraat en de Koutermolenstraat. Voorliggend plangebied dient dan ook zo snel en eenvoudig mogelijk te ontsluiten naar een van deze straten. Hierna volgt een ontsluitingsscenario dat niet de snelste of eenvoudigste ontsluiting biedt, maar wel de meeste gespreide versie is. Deze mogelijkheid zou in overweging genomen kunnen worden in afwachting van de heraanleg van de Koutermolenstraat.

In dit geval wordt ervoor gekozen om de gemotoriseerde circulatie binnen de nieuwe woonontwikkeling als twee aparte entiteiten te beschouwen. Deze twee circuits dienen ook strikt gescheiden te blijven om te vermijden dat er sluipverkeer zou ontstaan.



Figuur 34: Dubbele ontsluitingsmogelijkheid naar Koutermolenstraat én Handzamestraat.

8. Toetsingscriteria voor ontsluiting

Het ontsluiten van de nieuwe woonwijk heeft een impact op het verkeer en de verkeersleefbaarheid. De keuze welke ontsluiting beste is, is geen evidente afweging. We proberen aan de hand van een aantal objectieve criteria te komen tot een gemotiveerde afweging van de verschillende mogelijkheden.

8.1 Toets aan het mobiliteitsbeleid

De gemeente Kortemark heeft op 27 mei 2024 een nieuw mobiliteitsplan goedgekeurd. Voor de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer zijn daarbij de wegen- en fietswegenselecties van belang.

8.1.1 Criteria

Wegenselectie:

In de wegencategorisering wordt in de buurt van het plangebied de Handzamestraat en de Koutermolenstraat aangeduid als 'ontsluitingswegen'. Deze bevinden zich ten noorden en ten zuiden van het plangebied. De ontsluitingswegen zorgen voor ontsluiting van het dorp naar het hoger wegennet en tussen dorpen onderling. Ze worden ingericht vanuit de principes van leefkwaliteit en lokale ontsluiting. Het ontwerp is gebaseerd op verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.

De tussenliggende wegen tussen de Handzamestraat en Koutermolenstraat zijn allen geselecteerd als 'erftoegangsweg - wijk'. Op deze wegen overheerst het 'verblijven' op het doorgaand verkeer.

Fietswegenselectie:

De fietswegenselectie vertrekt vanuit het netwerk van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (verbinding naar andere dorpen) en vanuit de fietssnelwegen. In de buurt van het plangebied wordt de Handzamestraat aangeduid als lokale fietsroute. Daarnaast wordt in het Scholenvervoersplan van de gemeente Kortemark de Sneppestraat aangeduid als 'logische route'. De oostelijk gelegen Firmin Deprezstraat, bereikbaar via aantal trage doorsteken, wordt in het Scholenvervoersplan gemarkeerd als 'aanbevolen route'. Fietsstraten zijn enkel terug te vinden in het centrum van de dorpskernen en niet in de buurt van het plangebied.

8.1.2 Toets

De ontsluiting van het project dient het best te gebeuren richting de Koutermolenstraat. Dit is een ontsluitingsweg. Zowel de Schrevestraat als de Sneppestraat zijn 'erftoegangswegen-wijk'. Ze ontsluiten verkeer van de woonwijk richting de Koutermolenstraat. In deze zin is er geen onderscheid tussen de verschillende scenario's

8.2 Toets aan de infrastructuur

Een ontsluiting wordt voorzien via de Schreveweg of via de Sneppestraat of via een combinatie van beiden. Hierbij wordt de weginfrastructuur beschreven van beide wegen. Voor de Sneppestraat wordt de geplande weginrichting beschreven.

8.2.1 Criterium infrastructuur

	Schreveweg	Sneppestraat
Breedte rijweg	De rijbaan in de Schreveweg is ca. 4,6 m breed.	Vermits de weg ingericht wordt als een woonerf is er geen aangeduide rijweg.

Breedte openbaar domein	De totale breedte van het openbaar domein bedraagt 7,0 m.	De breedte van het openbaar domein tussen het project en de Koutermolenstraat varieert tussen de 7,9 en 9,8 m
Aanwezigheid voetpaden	Er is aan beide zijden een voetpad aanwezig.	Vermits de weg ingericht wordt als een woonerf is er geen aangeduid voetpad.
Opmerkingen	Voor de ontsluiting dienen 2 bochten van 90° te worden genomen om de Koutermolenstraat te bereiken.	Er wordt een knip voorzien in de rijweg ten zuiden van de ontsluiting van het project.

Tabel 9: Criterium infrastructuur

Met betrekking tot de breedte wordt meegegeven dat een gemiddelde wagen (Volkswagen Golf incl. spiegels) ca. 2,10 m breed is. De typeprofielen voor de nieuwe wegcategorisering voorzien voor een wijk of erftoegangsweg een breedte tussen de 4 m en 5 m voor tweerichtingsverkeer.

8.2.2 Impact bijkomende intensiteiten op infrastructuur

Vermits de beschikbare tellingen een eerder beperkte weergave van de situatie geven vallen we voor de intensiteit terug op onderstaande tabel. Deze geeft een overzicht weer van de theoretische capaciteit en de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid van verschillende categorieën van wegen.

Wegencategorisering		Capaciteit (PAE/u per rijrichting) (PAE = personenauto-equivalent)	
Wegcategorie	Inrichting	Theoretische capaciteit (PAE/u/richting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (PAE/u/richting)
Vlaamse hoofdwegen	Omlegging 2x2, beperkt aantal kruispunten	3.600	3.600
Regionale wegen	2x2 in bebouwde kom, groot aantal kruispunten	2.400	2.000
	2x1, weinig tot geen kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	1.800	1.800
Interlokale wegen	2x1, groot aantal kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	1.200	1.200
	2x1 groot aantal kruispunten	1.000	650
Lokale ontsluitingswegen	2x1 groot aantal kruispunten		400
Lokale erftoegangswegen	2x1, geen scheiding verkeersdeelnemers		250

Tabel 10: Wegencategorisering

De Snekpestraat en Schreveweg betreffen lokale erftoegangswegen. Deze kennen een theoretische capaciteit van 1.000 PAE/u/richting. In functie van verkeersleefbaarheid wordt een capaciteit van 250 aangenomen. De Snekpestraat is de drukste straat. Naast de ontsluiting van de aanpalende woning en woonwijken, is er ook doorgaand verkeer. Er worden in de huidige situatie niet meer dan 250 PAE/u/richting worden waargenomen. De Schrevestraat is een doodlopende weg en bedient enkel 9 woningen.

8.2.3 Toets

Beide wegen voldoen aan de typeprofielen voor erftoegangswegen.

De Schreveweg is een smalle weg met weinig marge om te kruisen en met twee haakse bochten. Dit zal af en toe leiden tot conflicten (bv. kruisen bestelwagen/auto) maar zorgt er ook voor dat traag gereden wordt. De openbare ruimte is beperkt (7,0 m) en wordt grotendeels ingenomen door de rijweg (4,6 m). Dit komt de verkeersleefbaarheid niet ten goede.

De Snekpestraat wordt ingericht als een woonerf. Dit betekent dat er geen scheiding is van de gebruikers. De max. snelheid voor alle gebruikers bedraagt 20 km/u. Een correct gebruik van het woonerf komt de verkeersleefbaarheid ten goede. De intensiteiten van de woonontwikkeling zijn niet van die aard dat deze problematisch zijn.

Voor de Schrevesweg is er nu zeer beperkt verkeer. Het ontsluiten van de woonwijk zal er toe leiden dat er t.o.v. de huidige situatie veel verkeer bijkomt. In absolute aantal blijft het echter beperkt verkeer (max. ca. 24 pae/u).

Voor de Snekpestraat gaan de intensiteiten door de knip zeer sterk dalen. De bijkomende intensiteiten door de nieuwe wijk (ca. 24pae/u in de spits) blijft lager dan de huidige intensiteiten van de Snekpestraat. Ze zijn ook niet van die aard dat ze het woonerf karakter in gedrang brengen. Op basis van infrastructuur kan gesteld worden dat de Snekpestraat, door het bredere openbaar domein meer in aanmerking komt voor de ontsluiting. De Schreveweg is niet ontworpen om 'veel' verkeer te ontsluiten. Daarvoor is het wegprofiel en het openbaar domein te smal.

8.3 Interferentie met traag netwerk

Het woonproject biedt de mogelijkheid om het traag netwerk in de gemeente verder uit te bouwen en ook de omliggende wijken beter met elkaar en het centrum te verbinden. De trage verbindingen zijn vooral interessant in oost-westelijke richting. Hierdoor kunnen fietsers en wandelaars zich verplaatsen los van het verkeersnetwerk. Binnen het ontwerp zijn drie oost-west verbindingen van belang.

De voordelen van het uitbreiden van het traag netwerk mag niet worden teniet gedaan worden door het meervoudig kruisen ervan door gemotoriseerd verkeer. Bij deze beoordeling wordt gekeken hoeveel keer het traag netwerk wordt gekruist. In het ontwerp is rekening gehouden met opvang van auto's aan de rand van het project. Hierdoor is een hiërarchie in het wegennet ontstaan. Er zijn wegen die de parkeerplaatsen ontsluiten en die frequenter gebruikt worden en er zijn wegen die enkel toegang geven tot de woningen in functie van laden en lossen. Hierdoor hebben ze een verschillende impact indien ze gekruist worden door gemotoriseerd verkeer.

8.3.1 Ontsluiting via de Snekpestraat

Bij het scenario met een ontsluiting enkel via de Snekpestraat wordt het netwerk van trage wegen twee keer gekruist door wegen voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen (volle rode cirkel). In het westen wordt de centrale trage as één keer (ondergeschikt) gekruist door een éénrichtingsweg voor gemotoriseerd verkeer (cirkel - rode streepjeslijn). De verkeersintensiteit bij deze éénrichtingswegen ligt een stuk lager dan bij de tweerichtingswegen die ook de parkeerplaatsen bedienen.



Figuur 35: Interferentie met traag net bij ontsluiting naar Koutermolenstraat via Smepestraat.

8.3.2 Ontsluiting via de Schreveweg

Bij het scenario met een ontsluiting enkel via de Schreveweg wordt het netwerk van trage wegen twee keer gekruist door wegen voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen. Daarnaast zijn er ook twee (ondergeschikte) kruisingen in het gebied. In het westen wordt de centrale trage as één keer gekruist door een éénrichtingsweg voor gemotoriseerd verkeer. Dit geldt ook voor de noordelijke trage weg, ter hoogte van de plaats waar het gemotoriseerd verkeer het gebied binnenrijdt. De verkeersintensiteit bij deze éénrichtingswegen ligt een stuk lager dan bij de tweerichtingswegen die ook de parkeerplaatsen bedienen.



Figuur 36: Interferentie met traag net bij ontsluiting naar Koutermolenstraat via Schreveweg.

8.3.3 Ontsluiting via Smeppestraat en Schreveweg

Bij het scenario met een gecombineerde ontsluiting via de Smeppestraat én de Schreveweg wordt het netwerk van trage wegen drie keer gekruist door wegen voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen. Daarnaast zijn er (ondergeschikt) ook twee kruisingen van het traag net met éénrichtingswegen voor gemotoriseerd verkeer. De verkeersintensiteit bij deze éénrichtingswegen ligt een stuk lager dan bij de tweerichtingswegen die ook de parkeerplaatsen bedienen.



Figuur 37: Interferentie met traag net bij gecombineerde ontsluiting naar Koutermolenstraat via Smepestraat én Schreneweg.

8.3.4 Dubbele ontsluiting naar de Smepestraat

Bij het scenario met een dubbele ontsluiting naar de Smepestraat wordt het netwerk van trage wegen vier keer gekruist door wegen voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen. Daarnaast zijn er (ondergeschikt) ook twee kruisingen van het traag net met éénrichtingswegen voor gemotoriseerd verkeer. De verkeersintensiteit bij deze éénrichtingswegen ligt een stuk lager dan bij de tweerichtingswegen die ook de parkeerplaatsen bedienen. Er is in dit scenario meer infrastructuur nodig omdat de twee helften niet met elkaar in verbinden mogen staan om sluipverkeer te vermijden.



Figuur 38: Interferentie met traag net bij dubbele ontsluiting.

8.3.5 Toets

We kunnen concluderen dat er weinig verschil is tussen het scenario met ontsluiting naar de Schreneweg en naar de Snelpestraat. In beide gevallen wordt het traag netwerk enkele keren gekruist. Er worden geen problemen verwacht.

In het scenario waarbij de ontsluiting wordt gespreid over zowel de Schreneweg als de Snelpestraat, is er meer interferentie met het traag netwerk. Om doorgaand verkeer onmogelijk te maken, is ook bijkomende wegenis nodig in het centrale deel van het project. Hierdoor verdwijnt de aparte fietsweg. Bijgevolg is dit scenario minder geschikt voor de woonwijk zelf.

In het scenario met de dubbele ontsluiting ontstaat er ook meer interferentie met het trage netwerk. In dit scenario is meer infrastructuur nodig om sluipverkeer te vermijden. Er zijn twee aparte lussen noodzakelijk.

8.4 Besluit

Op vlak van beleid is er tussen de Schreveweg en de Sneppestraat weinig verschil. Beide zijn geselecteerd als 'erftoegangswegen – wijk'. Op dergelijke wegen primeert de verblijfskwaliteit op doorgaand verkeer. 'Erftoegangswegen' dienen zo vlot mogelijk te ontsluiten op wegen van een hogere categorie. In dit geval gaat het om de Handzamestraat of Koutermolenstraat. Deze zijn geselecteerd als 'ontsluitingswegen'. De dichtstbijzijnde weg van hogere categorie bij voorliggend plangebied is de Koutermolenstraat. De ontsluiting van het projectgebied dient dan ook te worden voorzien in de richting van die Koutermolenstraat en niet in de richting van de Handzamestraat.

Wanneer de infrastructuur van de Schreveweg en de geplande infrastructuur voor de Sneppestraat in overweging worden genomen blijkt dat de Schreveweg met het smaller profiel en 2 haakse bochten minder geschikt is voor de ontsluiting. In de Sneppestraat zullen de verkeerintensiteiten na de realisatie nog veel lager liggen dan de huidige intensiteiten. De intensiteiten zijn niet van die aard dat ze de woonerftypologie in het gedrang brengen. Het zuidelijk deel van de Sneppestraat zal immers ook ca. 85 woningen ontsluiten. Bovendien kan gesuggereerd worden de woonerftypologie door te trekken in de nieuwe woonwijk zodat één verblijfgebied gecreëerd wordt.

Met betrekking tot het traag netwerk stellen zich voor de scenario's eerder weinig problemen. Enkel de scenario's waarbij het verkeer gespreid wordt over de Schreveweg en de Sneppestraat, of de ontsluiting verdubbelt wordt aan de Sneppestraat zijn minder gunstig. In beide gevallen moet er meer infrastructuur worden gerealiseerd.

9. Toetsing knip Sneppestraat

Zoals reeds bij deel '2.1 Gemeentelijk Mobiliteitsplan' aan bod kwam werd er een nieuwe wegcategorisering geïntroduceerd. Interlokale- en ontsluitingswegen vormen daarbij een fijnmazig raster. Binnen die mazen is het de bedoeling dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk wordt geweerd of beperkt. Doorgaand verkeer moet afgeleid worden naar interlokale en regionale wegen en het verkeer moet zich ook sneller kunnen verplaatsen over de grenzen van deze mazen dan binnen die mazen.

Het is in die context dat op erftoegangswegen (zoals o.m. de Sneppestraat) doorgaand verkeer vermeden moet worden. De gemeente maakt bij een herinrichting van erftoegangswegen steeds de oefening of de boomstructuur richting het interlokaal wegennet kan versterkt worden, zodanig dat op het lagere wegennet het doorgaand (en sluip-)verkeer kan vermeden worden. Dit kan bijvoorbeeld door het invoeren van een knip. Dit betekent dat een plaats zodanig wordt ingericht dat gemotoriseerd verkeer er niet meer voorbij kan.

Op korte termijn zullen in die zin knips worden ingevoerd voor gemotoriseerd verkeer aan de oostelijke zijde van de Seizoenswerkerslaan en in de Sneppestraat. Dit moet zorgen voor een kwalitatief 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).



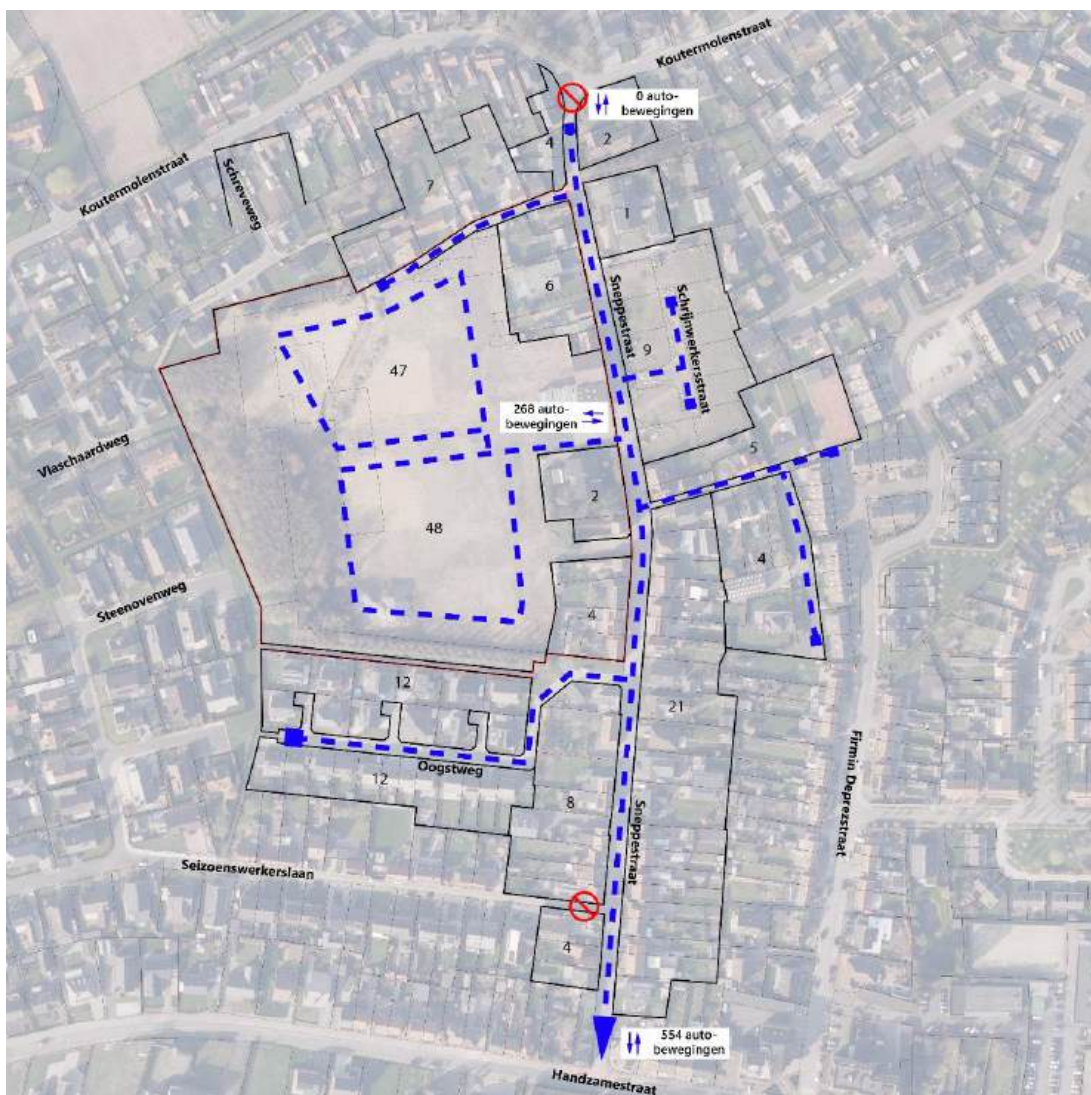
Figuur 39: Suggestie ruimtelijke inrichting van woonerf en knip.

Om een voorkeurslocatie voor een knip naar voor te schuiven wordt de (theoretische) verkeersgeneratie van de verschillende mogelijkheden in kaart gebracht.

Om op een onderbouwde manier de effecten van een knip in beeld te brengen worden de kencijfers van het 'Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER' van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken uit 2018 toegepast. Voor een inschatting op vlak van verkeersgeneratie in de huidige situatie kan worden verwezen naar hoofdstuk 6.1.

9.1 Scenario 1: knip t.h.v. Koutermolenstraat

Een eerste mogelijke locatie voor een knip in de Sneppestraat bevindt zich helemaal ten noorden in de Sneppestraat aan het kruispunt met de Koutermolenstraat. Met een knip op deze locatie moet alle verkeer van de Oogstweg en de Sneppestraat en haar zijstraten ontsluiten richting de Handzamestraat.



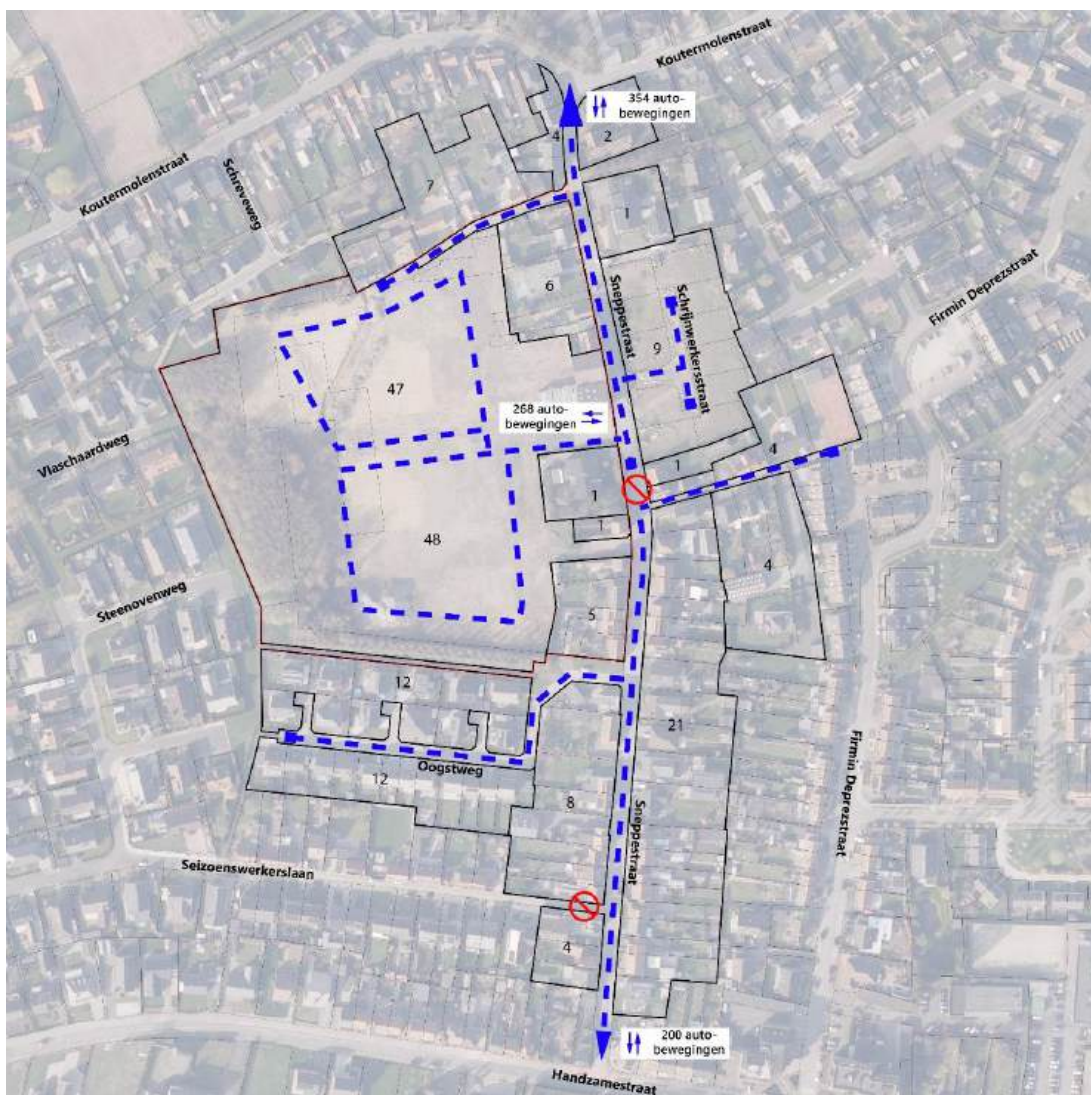
Figuur 40: Scenario 1: knip t.h.v. de Koutermolenstraat.

9.1.1 Effecten verkeersgeneratie na de knip

Met een knip op deze locatie zullen 197 wooneenheden naar het zuiden ontsloten worden. Deze zullen 554 autobewegingen genereren doorheen een volledige dag. Dit zijn 7 inkomende en 44 uitgaande bewegingen tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits worden er 38 inkomende en 12 uitgaande autobewegingen verwacht doorheen de Snelpestraat richting de Handzamestraat.

9.2 Scenario 2: knip ten noorden zijstraat

Een tweede mogelijke locatie voor een knip in de Snelpestraat bevindt zich net ten noorden van de oostelijke zijstraat van de Snelpestraat. Met een knip op deze locatie zullen de woningen van de nieuwe woonontwikkeling, de westelijk zijstraat en de het noordelijk deel van de Snelpestraat richting de Koutermolenstraat ontsluiten. De woningen van de oostelijke zijstraat, de Oogstweg en het zuidelijk deel van de Snelpestraat zullen richting de Handzamestraat ontsluiten.



Figuur 41: Scenario 2: knip ten noorden van oostelijke zijstraat van de Sneepestraat.

9.2.1 Effecten verkeersgeneratie na de knip

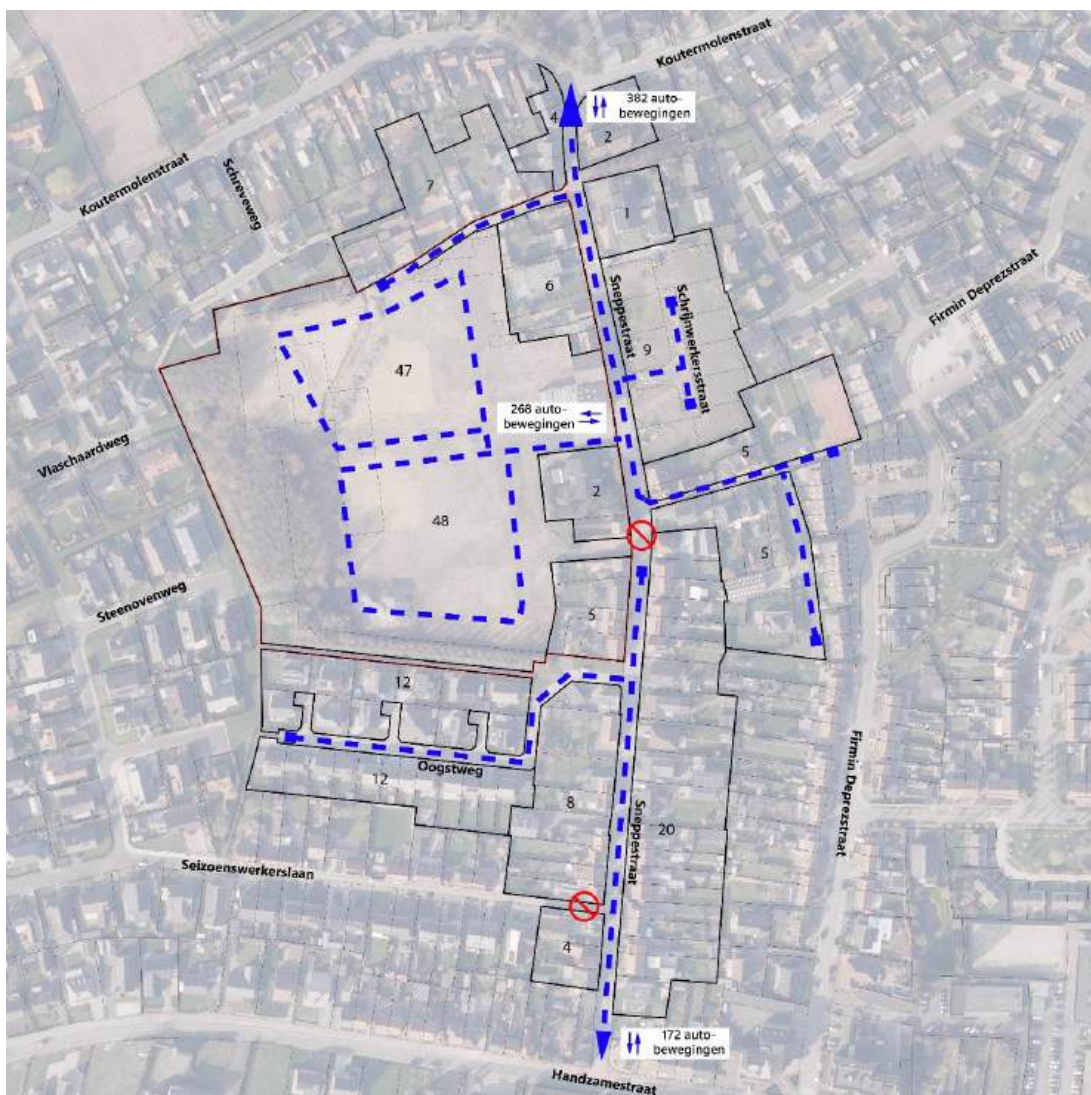
Met een knip op deze locatie zullen 126 wooneenheden naar het noorden ontsloten worden. Er wordt verwacht dat deze 354 autobewegingen zullen genereren doorheen een volledige dag.

Dit zijn 5 inkomende en 28 uitgaande bewegingen tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits worden er 24 inkomende en 8 uitgaande autobewegingen verwacht doorheen de Sneepestraat richting de Koutermolenstraat.

Er zullen ook 71 wooneenheden naar het zuiden worden ontsloten. Hiervan wordt verwacht dat deze 200 autobewegingen zullen genereren doorheen de dag. Dit zijn 3 inkomende en 16 uitgaande bewegingen tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits worden er 14 inkomende en 5 uitgaande autobewegingen verwacht richting de Handzamestraat.

9.3 Scenario 3: knip ten zuiden van zijstraat

Een derde mogelijke locatie voor een knip in de Sneepestraat bevindt zich net ten zuiden van de oostelijke zijstraat van de Sneepestraat. Met een knip op deze locatie zullen de woningen van de nieuwe woonontwikkeling, de westelijk zijstraat, de oostelijke zijstraat en het noordelijk deel van de Sneepestraat richting de Koutermolenstraat ontsluiten. De woningen van de Oogstweg en het zuidelijk deel van de Sneepestraat zullen richting de Handzamestraat ontsluiten.



Figuur 42: Scenario 3: knip ten zuiden van oostelijke zijstraat van de Snelpestraat.

9.3.1 Effecten verkeersgeneratie na de knip

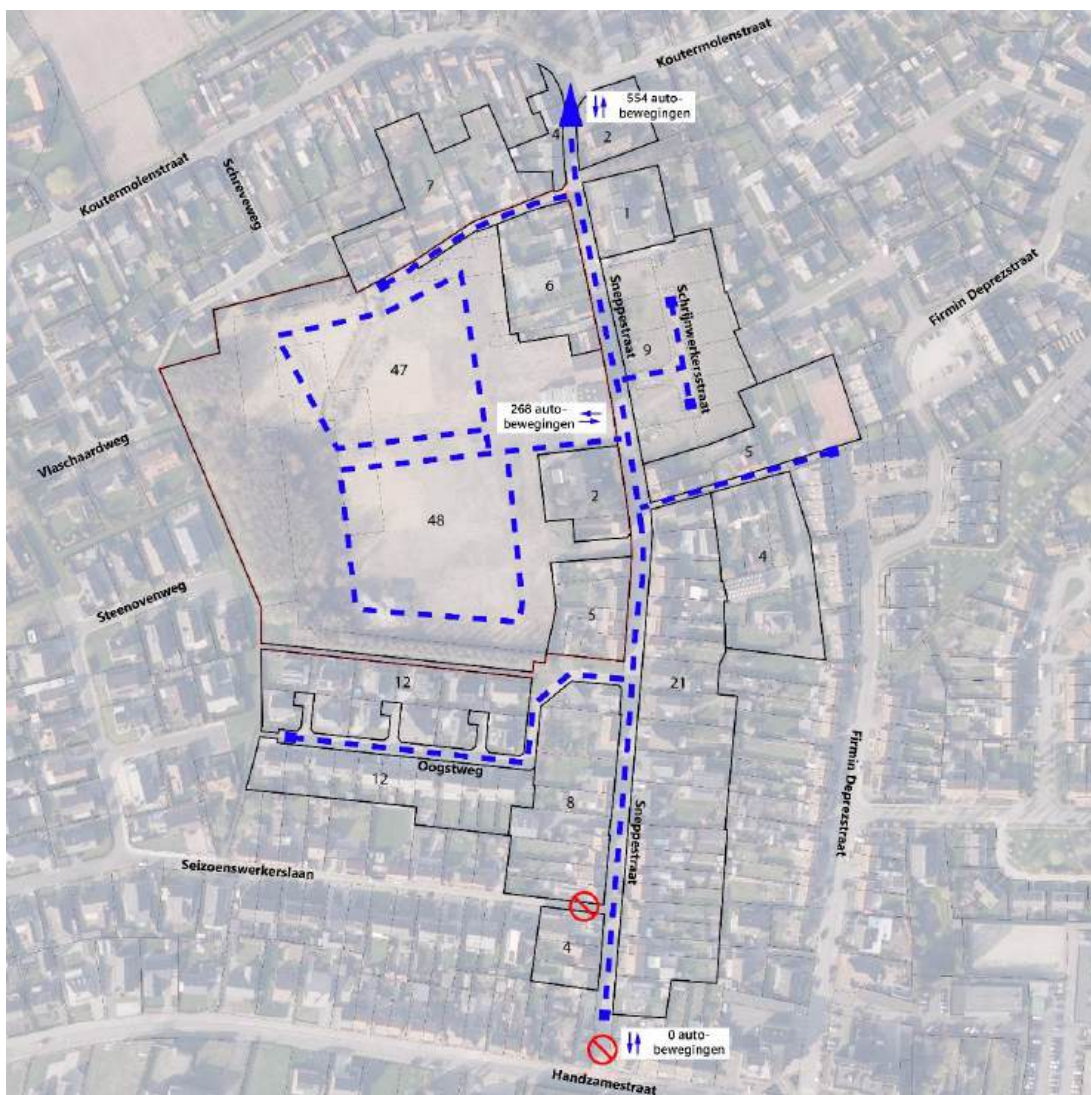
Met een knip op deze locatie zullen 136 wooneenheden naar het noorden ontsloten worden. Er wordt verwacht dat deze 382 autobewegingen zullen genereren doorheen de dag.

Dit zijn 5 inkomende en 30 uitgaande bewegingen tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits worden er 26 inkomende en 9 uitgaande autobewegingen verwacht richting de Koutermolenstraat.

Er zullen ook 61 wooneenheden naar het zuiden worden ontsloten. Hiervan wordt verwacht dat deze 170 autobewegingen zullen genereren doorheen de dag. Dit zijn 2 inkomende en 14 uitgaande bewegingen tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits worden er 12 inkomende en 4 uitgaande autobewegingen verwacht richting de Handzamestraat.

9.4 Scenario 4: knip t.h.v. Handzamestraat

Deze mogelijke locatie voor een knip in de Snelpestraat bevindt zich helemaal ten zuiden in de Snelpestraat aan het kruispunt met de Handzamestraat. Met een knip op deze locatie moet alle verkeer van de Oogstweg en de Snelpestraat en haar zijstraten ontsluiten richting de Koutermolenstraat.



Figuur 43: Scenario 4: knip t.h.v. de Handzamestraat.

9.4.1 Effecten verkeersgeneratie na de knip

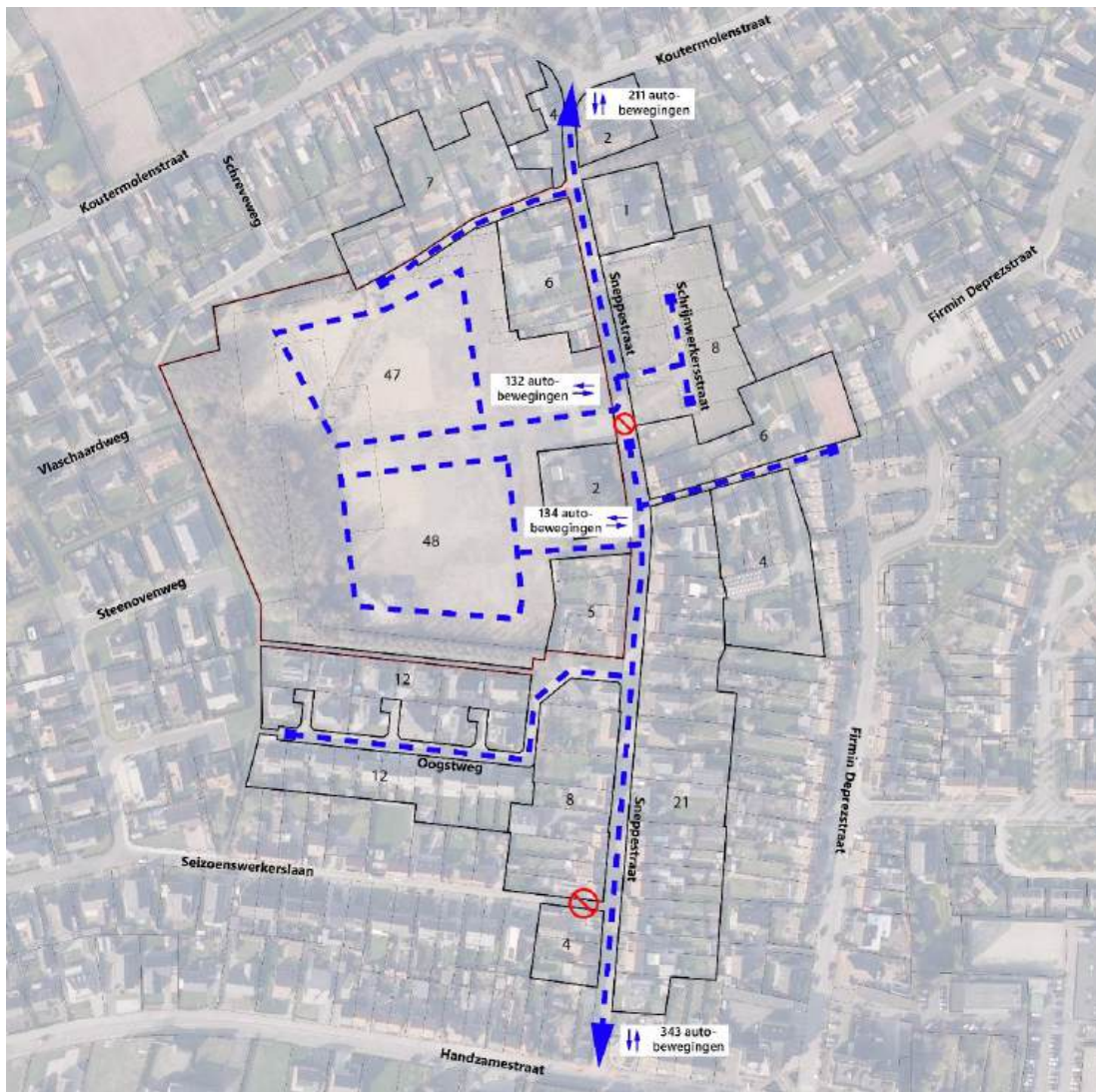
Met een knip op deze locatie zullen 197 wooneenheden naar het noorden ontsloten worden. Deze zullen 554 autobewegingen genereren doorheen de dag. Dit zijn 7 inkomende en 44 uitgaande bewegingen tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits worden er 38 inkomende en 12 uitgaande autobewegingen verwacht doorheen de Smepestraat richting de Koutermolenstraat.

9.5 Scenario 5: Voorlopige knip

Een laatste mogelijkheid is een gefaseerde locatie voor een knip in de Smepestraat afhankelijk van de heraanleg van de Koutermolenstraat. Een eerste knip zou zich dan ter hoogte van de inrit van de woonontwikkeling aan het kantoorgebouw bevinden

Het door de wijk genereerde bijkomende verkeer zou dan in de fase voorafgaand aan de heraanleg van de Koutermolenstraat verdeeld worden tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van de Smepestraat. Op dit moment hebben de Koutermolenstraat en de Smepestraat op deze manier zou niet alle bijkomende mobiliteit afgewikkeld worden op de Koutermolenstraat, maar ook deels via de Handzamestraat. Belangrijk is daarbij wel dat de twee delen van de woonontwikkeling niet voor gemotoriseerd verkeer met elkaar in verbinding staan. Anders zou er sluipverkeer kunnen ontstaan die alsnog van noord naar zuid tracht te rijden in

de Sneppestraat. Dit betekent dan ook dat er meer verharding zal nodig zijn om twee aparte lussen te realiseren in plaats van één gecombineerde in- uitrit naar de Sneppestraat.



Figuur 44: Scenario 5: voorlopige locatie knip.

9.5.1 Effecten verkeersgeneratie na de knip

Met een knip op deze locatie zullen 28 bestaande wooneenheden naar het noorden ontsloten worden. Daarnaast zullen vanuit de nieuwe ontwikkeling ook ca. 47 wooneenheden ontsloten worden naar het zuiden.

Deze wooneenheden (bestaande en nog te ontwikkelen woningen) zullen 402 vervoersbewegingen genereren doorheen de dag. Zo'n 211 bewegingen daarvan zullen met de wagen gebeuren. Dit zijn 3 inkomende en 17 uitgaande bewegingen tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits worden er 14 inkomende en 5 uitgaande autobewegingen verwacht doorheen de Sneppestraat richting de Koutermolenstraat.

Daarnaast zullen 74 bestaande wooneenheden en ca. 48 nog te realiseren wooneenheden ontsluiten naar het zuiden, richting de Handzamestraat.

Deze wooneenheden (bestaande en nog te ontwikkelen woningen) zullen 654 vervoersbewegingen genereren doorheen de dag. Zo'n 343 bewegingen daarvan zullen met de wagen gebeuren. Dit komt neer op 4 inkomende en 27 uitgaande bewegingen tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits worden er 24 inkomende en 8 uitgaande autobewegingen verwacht doorheen de Sneppestraat richting de Koutermolenstraat.

9.6 Besluit

Wanneer de verschillende scenario's (zie mobiliteitsstudie) op een rij worden gezet blijkt dat bij scenario 1 en 4 alle verkeer doorheen de hele straat wordt gestuurd. Dit zal ook tijdens de spitsuren voor het meest drukke verkeer zorgen. Niet enkel in de Sneppestraat, maar ook aan de kruispunten om de Sneppestraat in te rijden. Dit lijken dan ook de minst aangewezen mogelijkheden.

Bij scenario's 2,3 en 5 wordt het verkeer gelijkmatiger verdeeld. De intensiteiten tijdens de ochtend- en avondspits in de verschillende delen van de straat zijn een stuk lager dan bij scenario 1 en 4.

Bij scenario 2, met de knip ten noorden van de westelijke zijstraat van de Sneppestraat, wordt het bestemmingsverkeer het best verdeeld. Het gaat dan om een verhouding van 65% naar het noorden tegenover 35% naar het zuiden.

Bij scenario's 2 en 5 wordt het verkeer het gelijkmatigst verdeeld. De intensiteiten tijdens de ochtend- en avondspits in de verschillende delen van de straat zijn een stuk lager dan bij scenario 1 en 4. Bij scenario 2, met de knip ten noorden van de westelijke zijstraat van de Sneppestraat, wordt het bestemmingsverkeer het best verdeeld. Het gaat dan om een verhouding van 63,8% naar het noorden tegenover 36,1% naar het zuiden.

Bij scenario 5, met de dubbele ontsluiting wordt het bestemmingsverkeer het best verdeeld. Het gaat dan om een verhouding van 38,04% naar het noorden tegenover 61,9% naar het zuiden. Daarbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat daardoor een groot deel van de verkeersgeneratie niet op de snelste manier uit de wijk wordt afgeleid. De infrastructurele kost en meerdere keren wegenwerken (voor het verplaatsen van de knip in latere fase) moeten ook mee in rekening worden gebracht. Het lijkt er dan ook op dat scenario 2 de meest aangewezen mogelijkheid is.

Scenario		1	2	3	4	5
Richting Koutermolen-straat	Autobewegingen	/	354	382	554	211
	Ochtendspits	IN	/	5	5	7
		UIT	/	28	30	44
	avondspits	IN	/	24	26	38
		UIT	/	8	9	12
	Wooneenheden	/	126	136	197	75
Richting Handzame-straat	Autobewegingen	554	200	170	/	343
	Ochtendspits	IN	7	3	2	/
		UIT	44	16	14	/
	avondspits	IN	38	14	12	/
		UIT	12	5	4	/
	Wooneenheden	197	67	61	/	122

Tabel 11: Overzicht scenario's

10. Conclusie

In de ruimere omgeving van voorliggend plangebied primeert de verblijfskwaliteit op doorgaand verkeer. Zowel de Sneppestraat als de Schreveweg zijn geselecteerd als 'erftoegangswegen – wijk'. 'Erftoegangswegen' dienen zo vlot mogelijk te ontsluiten op wegen van een hogere categorie. In dit geval gaat het om de Handzamestraat of Koutermolenstraat. Deze zijn geselecteerd als 'ontsluitingswegen'. De dichtstbijzijnde weg van hogere categorie bij voorliggend plangebied is de Koutermolenstraat.

Wanneer de infrastructuur van de Schreveweg en de geplande infrastructuur voor de Sneppestraat in overweging worden genomen blijkt dat de Schreveweg met smaller profiel en 2 haakse bochten minder geschikt is voor de ontsluiting. In de Sneppestraat zullen de verkeerintensiteiten na de realisatie lager liggen dan de huidige intensiteiten. De intensiteiten zijn niet van die aard dat ze de woonerftypologie in het gedrang brengen.

Met betrekking tot het traag netwerk stellen zich voor de scenario's eerder weinig problemen. Het is wel zo dat er bij de scenario's waarbij het verkeer gespreid wordt over de Schreveweg en de Sneppestraat, of de ontsluiting verdubbelt wordt aan de Sneppestraat meer infrastructuur moet worden gerealiseerd. Deze extra infrastructuur zorgt ook voor meer interferentie met het traag net.

Bij scenario's 2,3 en 5 wordt het verkeer gelijkmatiger verdeeld. De intensiteiten tijdens de ochtend- en avondspits in de verschillende delen van de straat zijn een stuk lager dan bij scenario 1 en 4 die alle verkeer doorheen de volledige straat sturen. Bij scenario's 2 en 5 wordt het verkeer het gelijkmatigst verdeeld. De intensiteiten tijdens de ochtend- en avondspits in de verschillende delen van de straat zijn een stuk lager dan bij scenario 1 en 4.

Op basis van de in deze nota onderzochte elementen kan dan ook worden gesteld dat de nieuwe ontwikkeling het best kan worden ontsloten naar de Sneppestraat. De ontsluiting dient zich te oriënteren naar de Koutermolenstraat. Een knip om doorgaand verkeer te weren in deze omgeving kan idealiter worden gerealiseerd tussen Sneppestraat 33 en Sneppestraat 46. Bij dit scenario wordt het bestemmingsverkeer relatief goed verdeeld. Het gaat dan om een verhouding van 65% naar het noorden tegenover 35% naar het zuiden. Ten opzichte van de andere mogelijkheden is er in deze situatie het minste interferentie met het traag netwerk. Er is voor deze situatie dan ook het minste bijkomende infrastructuur noodzakelijk.