

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN  
DE SNEPPE  
GEMEENTE KORTEMARK

---

Startnota – maart 2024



# COLOFON

---

## Gemeentelijk RUP

De Sneppe  
RUP\_32011\_214\_00013\_00001  
Startfase: startnota  
Maart 2024

## Initiatiefnemer

Gemeente Kortemark  
Stationsstraat 68  
B-8610 Kortemark  
tel.: 051/57.51.34  
contactpersoon: Gwendoline Vermeire – Ruimtelijk Planner  
omgevingsloket@kortemark.be  
www.kortemark.be

## Opdrachthouder

Bvba Adoplan  
Oudenaardsesteenweg 344  
8500 KORTRIJK  
tel.: 056 90 50 00  
Zaakvoerder: Bart Willaert  
Ruimtelijk planner: Thibault Bouckaert  
office@adoplan.be  
www.adoplan.be

## Raadpleging publiek

Periode ter inzage: 01/03/2024-29/04/2024  
Participatiemoment: 02/04/2024

# INHOUD

---

<b>1.</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>9</b>
1.1	Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)? .....	9
1.2	Omschrijving van de opdracht .....	10
<b>2.</b>	<b>Bestaande toestand .....</b>	<b>11</b>
2.1	Situering van het plangebied .....	11
2.1.1	Macroniveau .....	11
2.1.2	Mesoniveau .....	12
2.2	Afbakening van het plangebied .....	12
2.3	Ruimtegebruik/reikwijdte .....	13
2.3.1	Historisch gegroeide context .....	13
2.3.2	Invulling van het plangebied .....	14
2.4	Fotoreportage van plangebied .....	16
<b>3.</b>	<b>Plannings- en beleidscontext.....</b>	<b>21</b>
3.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) .....	21
3.1.1	Strategische visie Beleidsplan Vlaanderen (BRV) .....	23
3.2	Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) .....	23
3.2.1	Gewenste Nederzettingsstructuur .....	25
3.3	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) .....	27
3.3.1	Deelruimtes .....	27
3.3.2	Richtinggevend deel .....	28
3.4	Gemeentelijk Mobiliteitsplan .....	35
3.4.1	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen .....	35
3.4.2	Werkdomein B – Verkeersnetwerken .....	36
3.4.3	Inrichtingsprincipes .....	37
3.4.4	Parkeren .....	38
3.4.5	Openbaar vervoer .....	38
3.4.6	Fietsverkeer .....	40
3.4.7	Voetgangers .....	40
3.4.8	Trage wegen .....	41
<b>4.</b>	<b>Juridische context.....</b>	<b>42</b>
4.1	Basisgegevens .....	42
4.2	Verordeningen .....	42
4.3	Verordende plannen .....	43
4.4	Juridische ruimtelijke structuur .....	44
4.4.1	Goedgekeurde vergunningen .....	44
4.4.2	Wegenstructuur .....	45

4.4.3	Water .....	45
4.4.4	Erfgoed .....	46
4.4.5	Natuur .....	47
<b>5.</b>	<b>Planopties.....</b>	<b>49</b>
5.1	Alternatieven.....	49
5.1.1	Locatie-alternatief.....	49
5.1.2	Nul-alternatief: Bestaande toestand.....	49
5.1.3	Inrichtingsalternatief I: KMO-zone.....	50
5.1.4	Inrichtingsalternatief II: gemeenschaps-of sportvoorzieningen.....	51
5.1.5	Inrichtingsalternatief: wonen .....	53
5.2	Wonen.....	53
5.2.1	Ambities.....	53
5.2.2	Conceptuele visie.....	55
5.2.3	Inrichtingsvoorstel 1.....	59
5.2.4	Inrichtingsvoorstel 2.....	61
5.2.5	Wonen.....	63
5.2.6	Landschappelijke inrichting.....	65
5.2.7	Doorwaadbaarheid .....	66
5.2.8	Ontsluiting en parkeren .....	67
<b>6.</b>	<b>Methodiek voor de beoordeling van mogelijke milieueffecten .....</b>	<b>70</b>
6.1	Toepassingsgebied .....	70
6.2	Beoordeling van mogelijke milieueffecten.....	70
6.2.1	Werkwijze .....	70
6.3	relevante disciplines.....	71
<b>7.</b>	<b>Beoordeling van de mogelijke milieueffecten .....</b>	<b>72</b>
7.1	Disciplines bodem en water .....	72
7.1.1	T.o.v. juridisch planologische toestand .....	72
7.1.2	T.o.v. Referentiesituatie .....	72
7.1.3	Effectbespreking.....	74
7.1.4	Conclusie .....	74
7.2	Discipline biodiversiteit .....	74
7.2.1	T.o.v. juridisch planologische toestand .....	74
7.2.2	T.o.v. referentiesituatie .....	74
7.2.3	Effectenbespreking.....	76
7.2.4	conclusie.....	76
7.3	Disciplines landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.....	76
7.3.1	T.o.v. juridisch planologische toestand .....	76
7.3.2	T.o.v. referentiesituatie .....	76
7.3.3	Effectenbespreking.....	77
7.3.4	conclusie.....	77
7.4	Disciplines mens – mobiliteit.....	77
7.4.1	T.o.v. juridisch planologische toestand .....	77
7.4.2	T.o.v. referentiesituatie .....	77
7.4.3	Effectenbespreking.....	80

7.4.4	conclusie .....	81
7.5	Disciplines mens – ruimtelijke aspecten .....	81
7.5.1	T.o.v. juridisch planologische toestand .....	81
7.5.2	T.o.v. referentiesituatie .....	81
7.5.3	Effectenbespreking .....	84
7.5.4	conclusie .....	84
7.6	Disciplines mens – gezondheid (inc. lucht en geluid) .....	84
7.6.1	T.o.v. juridisch planologische toestand .....	84
7.6.2	T.o.v. referentiesituatie .....	84
7.6.3	Effectenbespreking .....	86
7.6.4	conclusie .....	86
7.7	Disciplines mens – veiligheid.....	86
7.7.1	T.o.v. juridisch planologische toestand .....	86
7.7.2	Effectenbespreking .....	87
7.7.3	conclusie .....	87
7.8	discipline klimaat.....	87
7.8.1	T.o.v. juridisch planologische toestand .....	87
7.8.2	T.o.v. referentiesituatie .....	87
7.8.3	Effectenbespreking .....	88
7.8.4	conclusie .....	88
7.9	interactie van effecten.....	88
7.10	Grensoverschrijdende effecten.....	88
<b>8.</b>	<b>Ruimtelijk veiligheidsrapport.....</b>	<b>89</b>
8.1	Ontheffing van opmaak ruimtelijk veiligheidsrapport .....	89
<b>9.</b>	<b>Bijlagen .....</b>	<b>90</b>

---

# KAARTEN, FOTO'S, FIGUREN, TABELLEN, SCHEMA'S

---

## Foto's

Foto 1:	Zicht op te behouden kantoorgebouw.....	16
Foto 2:	Woning naast inrit droogloods.....	16
Foto 3:	Voormalige inrit droogloods vanuit Sneppestraat.....	17
Foto 4:	Voormalige droogloods.....	17
Foto 5:	Voormalige brandweg richting Oogstweg.....	17
Foto 6:	Voormalige brandweg vanaf Oogstweg.....	17
Foto 7:	Zicht op de voormalige blusvijver.....	17
Foto 8:	Zicht op groene zone.....	17
Foto 9:	Doorsteek en groene zone.....	18
Foto 10:	Zicht op groene zone vanuit traag net.....	18
Foto 11:	Doorsteek en groene zone.....	18
Foto 12:	Groene zone aan kant Schreneweg.....	18
Foto 13:	Zicht op bedrijf en parking Schreneweg.....	18
Foto 14:	Verkaveling Schreneweg met mogelijke doorsteek.....	18
Foto 15:	Koutermolen gezien vanuit Koutermolenstraat, ter hoogte van kruispunt met Schreneweg.....	19
Foto 16:	Silo Bruynooghe vanuit Koutermolenstraat.....	19
Foto 17:	Sneppestraat vanaf kruispunt met Koutermolenstraat.....	19
Foto 18:	Doorsteek naar F. Deprezstraat.....	19
Foto 19:	Silo Bruynooghe vanuit Sneppestraat.....	19
Foto 20:	Doodlopend einde Sneppestraat.....	19
Foto 21:	Koer Bruynooghe in Sneppestraat.....	20
Foto 22:	Doodlopend deel Sneppestraat.....	20
Foto 23:	Aanleg nieuwe verkaveling tov site Bruynooghe in de Sneppestraat.....	20
Foto 24:	Te behouden kantoor en loods.....	20
Foto 25:	Te behouden kantoorgebouw.....	58
Foto 26:	Voorgevel te behouden loods.....	58
Foto 27:	Voorbeeld van wonen aan een park. (Kasteelpark Viteux, De Pinte).....	63
Foto 28:	Voorbeeld van wonen aan een park. (Kasteelpark Viteux, De Pinte).....	63
Foto 29:	Voorbeeld van parkappartementen (Wilhelminapark, Tilburg).....	63
Foto 30:	Voorbeeld van wonen aan een autoluwe, groene en collectieve ruimte (Den Indruk, Brugge).....	64
Foto 31:	Voorbeeld van hedendaagse dorpsarchitectuur (Dascottelei).....	64
Foto 32:	Rijwoningen in een groene omgeving (Suikerpark Veurne).....	64
Foto 33:	Voorbeeld van collectieve groene ruimte (Dubbele Haagjes, Kortrijk).....	64
Foto 34:	Voorbeeld van gedeelde bergruimte met overdekte ontmoetingsruimte (Volkstuinen, Ninove).....	65
Foto 35:	Voorbeeld van gestapelde woning boven rijwoningen (Suikerpark, Veurne).....	65
Foto 36:	Collectieve groene ruimte (Buurtpark Vanhoornelaan, Moorsele).....	66
Foto 37:	Voorbeeld van informele groene zone (Zeemanstuin, Gent).....	66
Foto 38:	Mogelijke speelelementen over beek of wadi (De Beemden, Landen).....	66
Foto 39:	Gemaaide graspaden (locatie onbekend).....	66

Foto 40:	Voorbeeld van wadi met oversteek naar collectieve groene ruimte (Suikerpark, Veurne)	67
Foto 41:	Voorbeeld van een uitgeruste trage wegverbinding (Oude Spoorweg, Gent-De Pinte)	67
Foto 42:	Voorbeeld van groene parkeerplaatsen	69
Foto 43:	Illustratie van tweesporenbeton (locatie onbekend)	69

## Figuren

Figuur 1:	Situering van Kortemark op macroniveau, topografische kaart	11
Figuur 2:	Situering van op mesoniveau, topografische kaart	12
Figuur 3:	1 <sup>e</sup> luchtfoto + situering plangebied (toestand: 1971)	13
Figuur 4:	2 <sup>de</sup> luchtfoto + situering plangebied (toestand: 1979-1990)	13
Figuur 5:	3 <sup>de</sup> luchtfoto + situering plangebied (toestand 2000-2003)	13
Figuur 6:	4 <sup>de</sup> luchtfoto + situering plangebied (toestand 2008)	13
Figuur 7:	5 <sup>de</sup> luchtfoto + situering plangebied (toestand: 2015)	14
Figuur 8:	6 <sup>de</sup> luchtfoto + situering plangebied (toestand 2022)	14
Figuur 9:	Visualisatie van het ruimtegebruik binnen het plangebied	15
Figuur 10:	Situering positie van de genomen foto's t.h.v. de contouren van het plangebied	16
Figuur 11:	Deelruimten in West-Vlaanderen in het PRS West-Vlaanderen	24
Figuur 12:	Middenruimte (PRS-WV)	25
Figuur 13:	Selectie van hoofddorpen en woonkernen in West-Vlaanderen (PRS-West-Vlaanderen)	26
Figuur 14:	Centrum-as en lobben (GRS Kortemark)	28
Figuur 15:	Gewenste ruimtelijke structuur: wonen (GRS Kortemark)	30
Figuur 16:	Gewenste ruimtelijke structuur: mobiliteit (GRS Kortemark)	32
Figuur 17:	Gewenste ruimtelijke structuur: deelruimte Kortemark (GRS Kortemark)	33
Figuur 18:	Ruimtelijke ontwikkelingen (Mobiliteitsplan Kortemark)	36
Figuur 19:	Wegencategorisering (Mobiliteitsplan Kortemark)	37
Figuur 20:	Gewenst openbaar vervoersnet (Mobiliteitsplan Kortemark)	39
Figuur 21:	Fietsvoorzieningen (Mobiliteitsplan Kortemark)	40
Figuur 22:	Trage wegennetwerk (Mobiliteitsplan Kortemark)	41
Figuur 23:	Uitsnede gewestplan (herbevestigd door RUP Koutermolen) met juridisch-planologische context in geval nul-alternatief	49
Figuur 24:	Situering plangebied t.o.v. bedrijven en kmo's	50
Figuur 25:	Situering plangebied t.o.v. bestaande gemeenschapsvoorzieningen en sportfaciliteiten	51
Figuur 26:	Nood aan betere verbinding tussen plangebied en sport- en voorzieningencluster aan de dorpsas	52
Figuur 27:	Inrichtingsalternatief III: wonen	53
Figuur 28:	Groene assen	55
Figuur 29:	Groene ring	55
Figuur 30:	Concept: uitbreiden trage wegennet	56
Figuur 31:	Ontsluiting via Schreveweg	56
Figuur 32:	Ontsluiting naar de Sneppestraat	57
Figuur 33:	Dubbele ontsluiting naar Sneppestraat	57
Figuur 34:	Situering te behouden gebouwen	58
Figuur 35:	Verskillende parallelle bouwvelden	59
Figuur 36:	Geclusterde bouwvelden	59
Figuur 37:	Inrichtingsvoorstel 1	60
Figuur 38:	Inrichtingsvoorstel 2	62
Figuur 39:	Inrichtingsscenario 1: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Sneppestraat	67

Figuur 40:	Inrichtingsscenario 2: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Snekpestraat. .	67
Figuur 41:	Inrichtingsscenario 1: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Schreneweg. ....	68
Figuur 42:	Inrichtingsscenario 2: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Schreneweg. ...	68
Figuur 43:	Inrichtingsscenario 1: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar zowel Schreneweg als Snekpestraat.....	69
Figuur 44:	Situering van de vooropgestelde wandelroute (Google Maps). ....	78
Figuur 45:	Situering van de vooropgestelde fietsroute – richting treinstation (Google Maps). ....	78
Figuur 46:	Situering van de voorgestelde openbaarvervoersopties – BUS – (DeLijn.be).....	79
Figuur 47:	Situering van de voorgestelde ontsluitingsroute richting bovenlokaal wegennet (Google Maps).....	80
Figuur 48:	BPA Koutermolen .....	82
Figuur 49:	BPA Koutermolen Gedeeltelijke Herziening .....	83

## Tabellen

Tabel 1:	Basisgegevens juridische context van het plangebied. ....	42
Tabel 2:	Verordeningen voor het plangebied.....	42
Tabel 3:	Verordende plannen voor het plangebied .....	44
Tabel 4:	Vergunningen in het plangebied.....	44
Tabel 5:	Buurt- en voetwegen in het plangebied .....	45
Tabel 6:	Waterelementen in het plangebied .....	46
Tabel 7:	Bouwkundig erfgoed in het plangebied.....	46
Tabel 8:	Landschappelijk erfgoed in het plangebied .....	46
Tabel 9:	Archeologisch erfgoed in het plangebied .....	47
Tabel 10:	Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied .....	47
Tabel 11:	Vlaamse beschermingszones in het plangebied.....	48



# 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 Sneppe' in de gemeente Kortemark, overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening.

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

## 2. BESTAANDE TOESTAND

### 2.1 SITUERING VAN HET PLANGEBIED

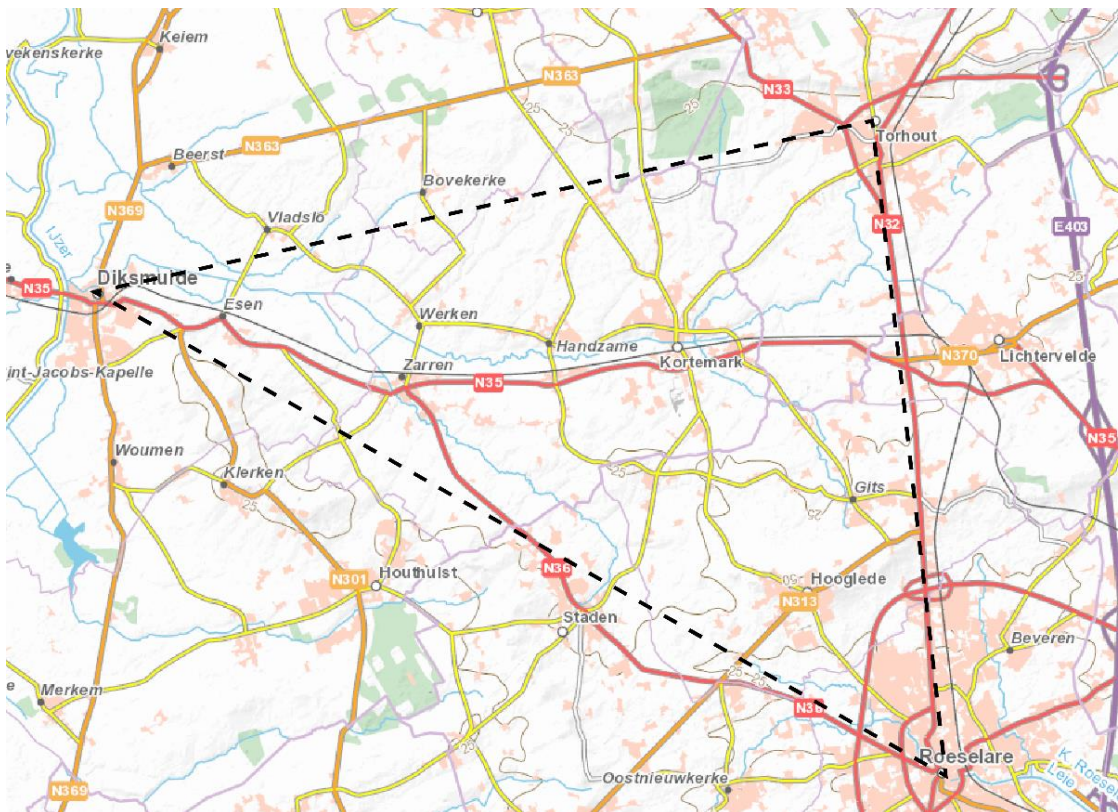
→ Zie kaartenbundel: situering op de topografische kaart

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 van Kortemark op macroniveau, topografische kaart.



## 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: 1<sup>e</sup> luchtfoto + situering plangebied (toestand: 1971)



Figuur 4: 2<sup>de</sup> 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: 3<sup>de</sup> luchtfoto + situering plangebied (toestand 2000-2003)



Figuur 6: 4<sup>de</sup> 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 Sneppestraat 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: 5<sup>de</sup> luchtfoto + situering plangebied (toestand: 2015)



Figuur 8: 6<sup>de</sup> 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.

## 2.3.2 Invulling van het plangebied

- ➔ Zie kaartenbundel: situering op de luchtfoto
- ➔ Zie kaartenbundel: situering op het GRB (2019)

Het deelgebied van het RUP kent een oppervlakte van ca. 42.009 m<sup>2</sup> cfr. het GRB en kan als volgt opgedeeld worden:

- Zone Bedrijfsgebouwen

De aaneenschakeling van bedrijfsgebouwen op het terrein neemt een ruimte in van 20.394m<sup>2</sup> cfr. het GRB. Deze gebouwen ontsluiten op de Sneppestraat via twee relatief ruime bedrijfskoeren. Deze hebben samen een oppervlakte van 2.467m<sup>2</sup> cfr. het GRB.

- Zone Wonen

De woonkavels aan de zijde van de Sneppestraat tellen samen 6.673m<sup>2</sup> cfr. 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 8.542m<sup>2</sup> 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 9: Visualisatie van het ruimtegebruik binnen het plangebied

## 2.4 FOTOREPORTAGE VAN PLANGEBIED



Figuur 10: Situering positie van de genomen foto's t.h.v. de contouren van het plangebied.



Foto 1: Zicht op te behouden kantoorgebouw.



Foto 2: Woning naast inrit droogloods





Foto 3: Voormalige inrit droogloods vanuit Snepestraat.



Foto 4: Voormalige droogloods



Foto 5: Voormalige brandweg richting Oogstweg



Foto 6: Voormalige brandweg vanaf Oogstweg.



Foto 7: Zicht op de voormalige blusvijver.



Foto 8: Zicht op groene zone.



Foto 9: Doorsteek en groene zone.



Foto 10: Zicht op groene zone vanuit traag net.



Foto 11: Doorsteek en groene zone.



Foto 12: Groene zone aan kant Schreveweg.



Foto 13: Zicht op bedrijf en parking Schreveweg.



Foto 14: Verkaveling Schreveweg met mogelijke doorsteek.



Foto 15: Koutermolen gezien vanuit Koutermolenstraat, ter hoogte van kruispunt met Schreneweg.



Foto 16: Silo Bruynooghe vanuit Koutermolenstraat.



Foto 17: Sneppestraat vanaf kruispunt met Koutermolenstraat.

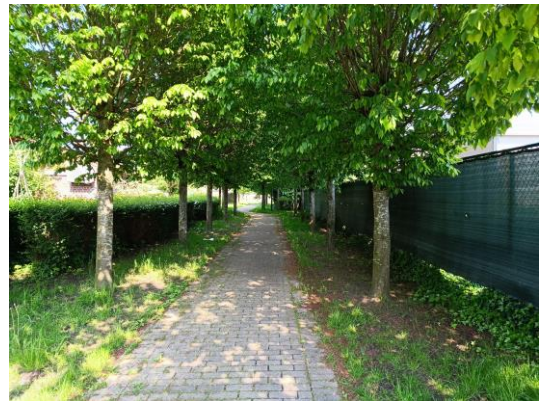


Foto 18: Doorsteek naar F. Deprezstraat.



Foto 19: Silo Bruynooghe vanuit Sneppestraat.



Foto 20: Doodlopend einde Sneppestraat.



Foto 21: Koer Bruynooghe in Sneppestraat.



Foto 22: Doodlopend deel Sneppestraat.



Foto 23: Aanleg nieuwe verkaveling tov site Bruynooghe in de Sneppestraat.



Foto 24: 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 verbindingfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau;
- de eisen vanuit het gebruik als toegangverlenende 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)

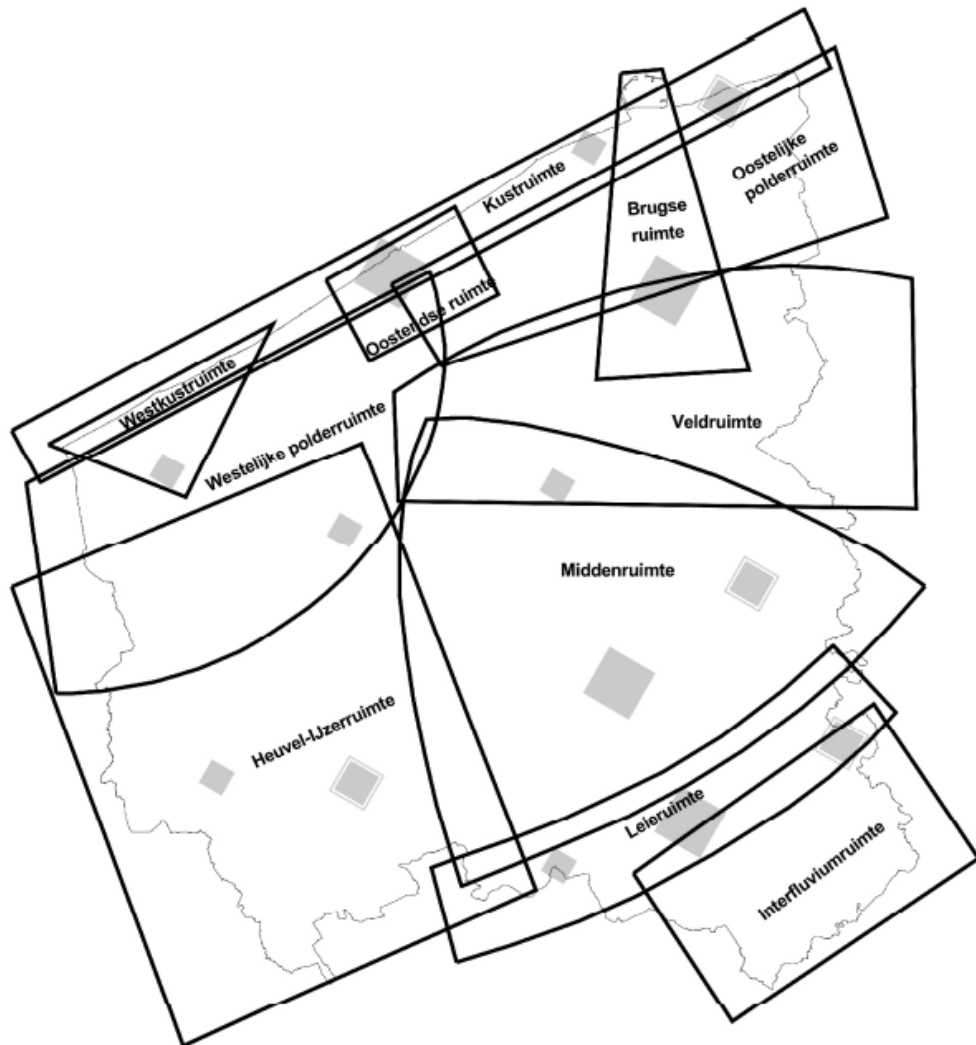
Het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS) is op 6 maart 2002 door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening goedgekeurd. In 2014 werd een eerste partiële herziening van het PRS West-Vlaanderen goedgekeurd. Op 26 september werd een tweede partiële herziening definitief vastgesteld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

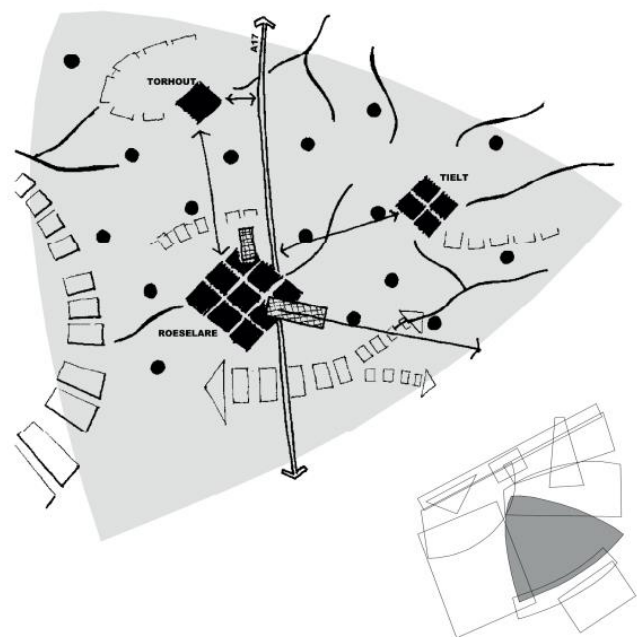
begrensd door de rug van Westrozebeke, in het noorden door de overgang zandleem-zandstreek en in het zuiden door de Leievallei. De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Middenruimte: Ardooië, Dentergem, Harelbeke, Hoogledede, Ichtegem, Ingelmunster, Izegem, Koekelare, Kortemark, Kortrijk, Kurne, Ledegem, Lendeledede, Lichtervelde, Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Roeselare, Ruiseledede, Staden, Tielt, Torhout, Wevelgem, Wielsbeke, Wingene, Zonnebeke.



Figuur 11: 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 opgevaardeerd worden. De verkeersontsluiting kan geoptimaliseerd worden. Tot slot wordt groot belang gehecht aan het vrijwaren van structurerende heuvelruggen, open ruimteverbindingen, beekvalleien en bosgebieden.





Figuur 12: Middenruimte (PRS-WV)

### 3.2.1 Gewenste Nederzettingsstructuur

#### 3.2.1.1 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.

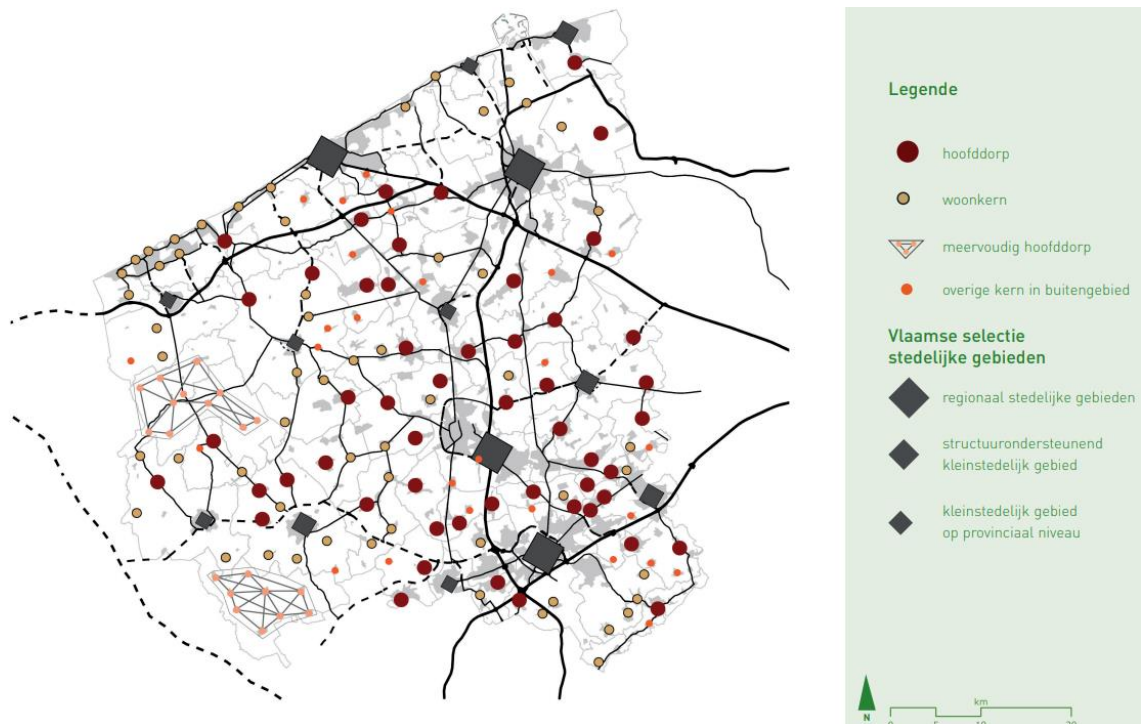
Binnen deze laatste categorie zijn er:

- **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;
- **Herlocalisatiehoofddorp:** deze kernen krijgen de mogelijkheid tot een lokaal bedrijventerrein, indien een herlocalisatie 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: herlocalisatiehoofddorp (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 13: Selectie van hoofddorpen en woonkernen in West-Vlaanderen (PRS-West-Vlaanderen).

### 3.2.1.2 Bindend gedeelte

Onder het hoofdstuk 3.5 wordt een selectie van de gewenste ruimtelijke structuur voor verkeer en vervoer gegeven. Daarbij wordt de N35 vanaf de N301 in Diksmuide tot oprit 9 naar de E403 aangehaald. Deze weg loopt ook doorheen Kortemark. De N35 wordt beschouwd als een secundaire weg van de eerste categorie.

## 3.3 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.

### 3.3.1 Deelruimtes

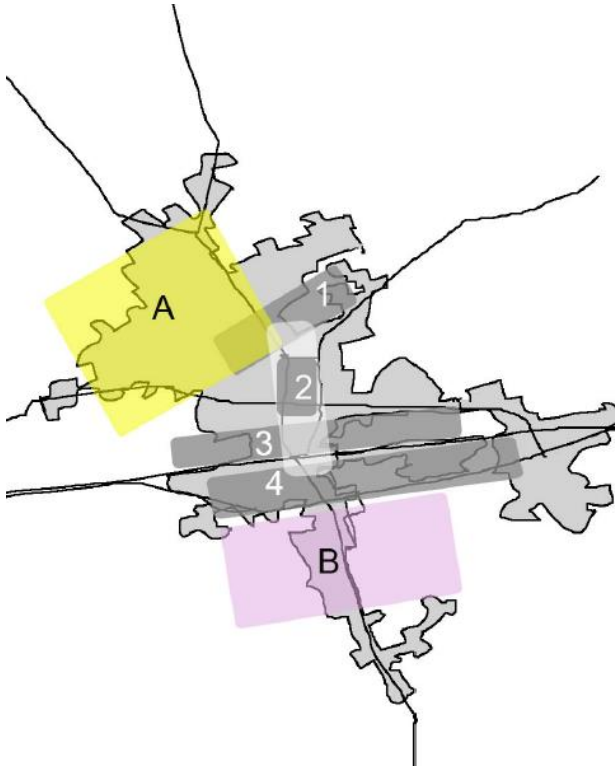
Op basis van verschillende analyses worden in het GRS verschillende gebieden onderscheiden die door hun opbouw als samenhangende gehelen kunnen worden beschouwd. Het gaat daarbij om vijf openruimtegebieden, twee 'samenhangende gehelen' en de kern Kortemark. Kortemark beschikt over het sterkst uitgebouwde 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 groenteverwerkende 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 Sneppe 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 Stationstraat en het gemeentehuis tot het station. De relatieve uitgestrektheid van dit centrum heeft als voordeel dat zowat alle belangrijke publieke en semi-publieke 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:

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



Figuur 14: Centrum-as en lobben (GRS Kortemark).

### 3.3.2 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'.

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

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

### 3.3.2.2 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.

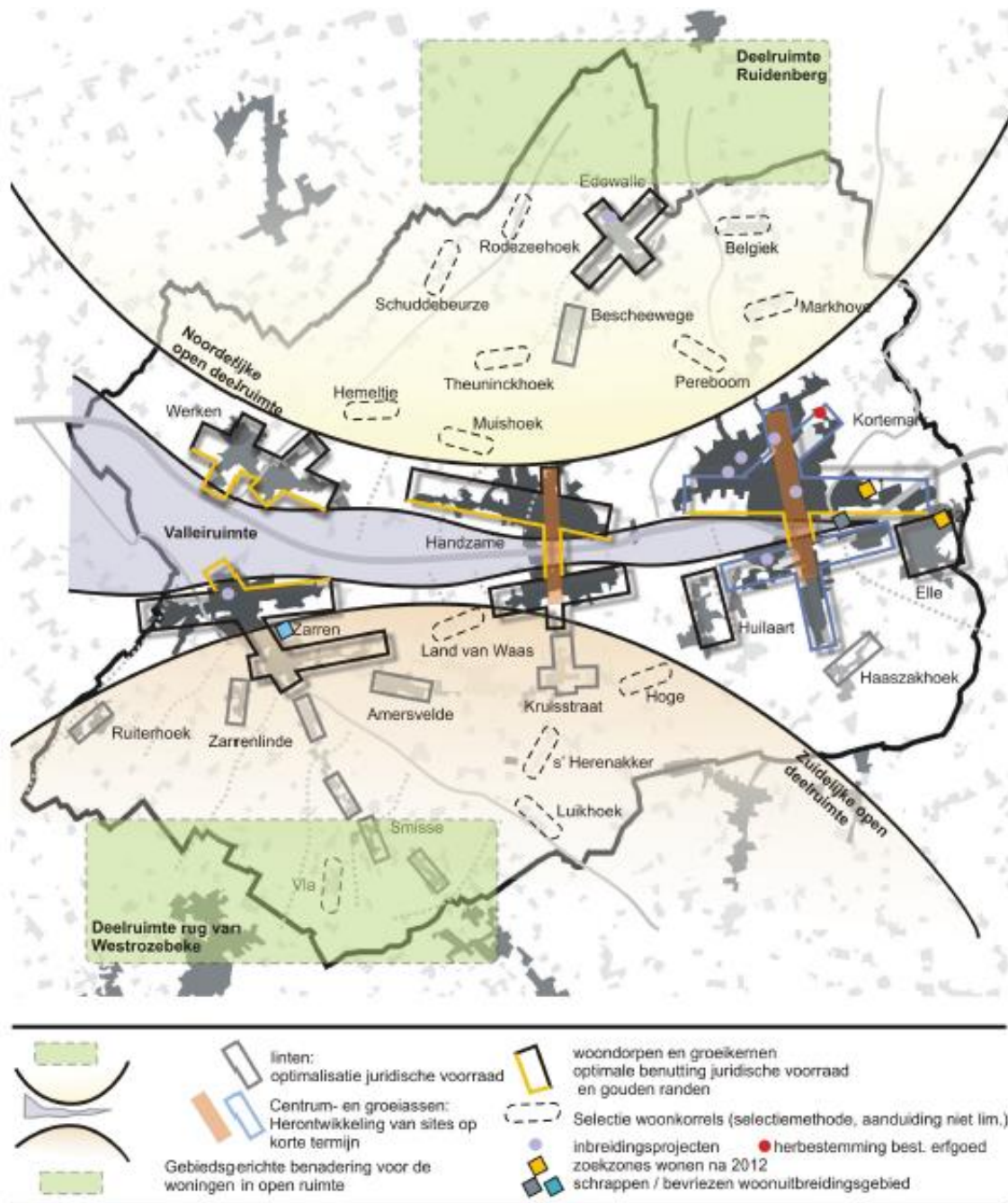
### 3.3.2.3 Gewenste ruimtelijke structuur – wonen

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 15: 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, inijk 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.

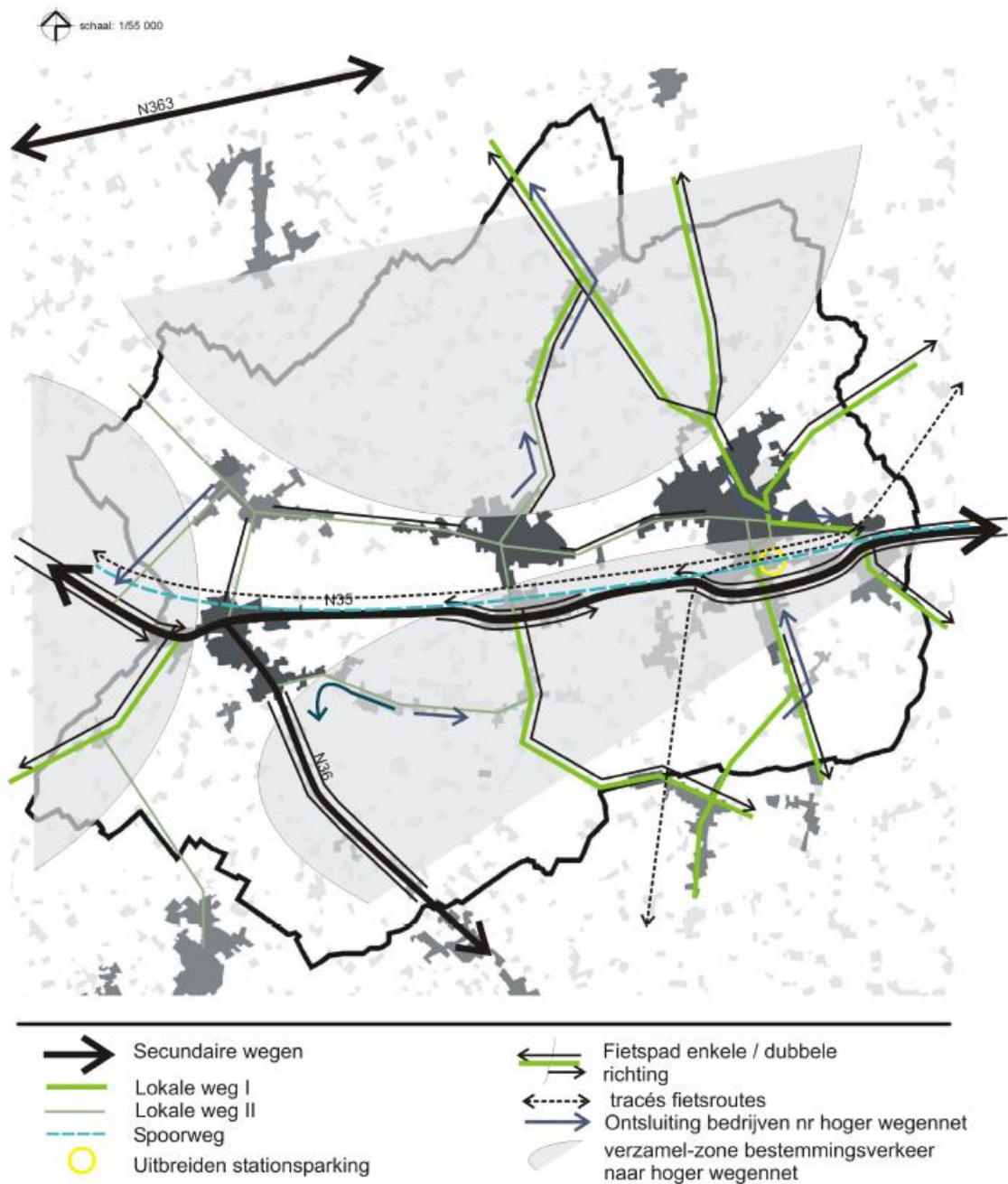
#### 3.3.2.4 Gewenste ruimtelijke structuur - mobiliteit

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

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

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

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



Figuur 16: Gewenste ruimtelijke structuur: mobiliteit (GRS Kortemark)

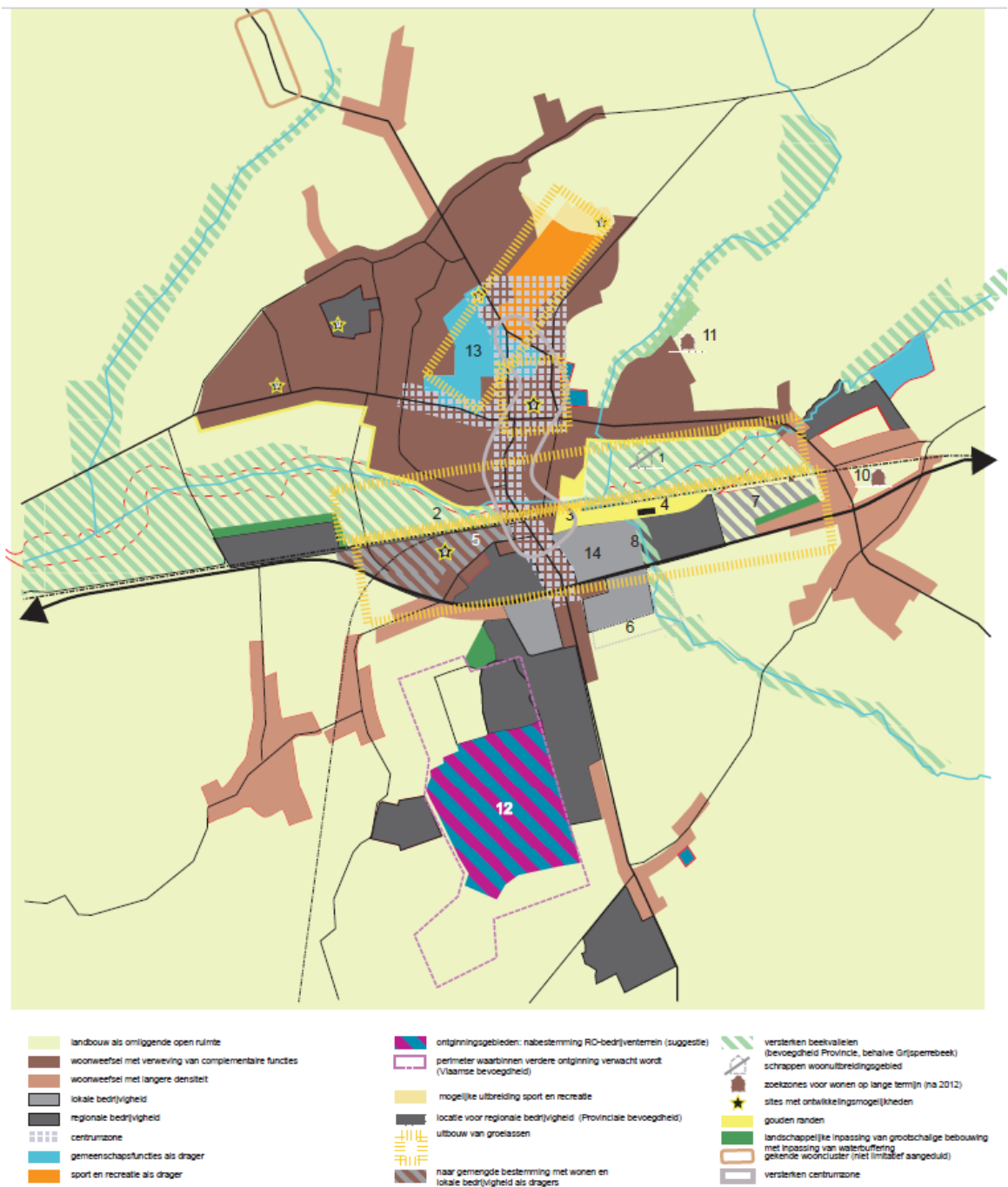
Op de structuurschets hierboven worden de gewenste ontwikkelingen aangegeven;

- Ten zuiden van de staatsbaan wordt de voorkeur gegeven aan een afwerking van de Voshoek 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 uitbreidbaar 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 Voshoek.

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 17: 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.

## 3.4 GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Het eerste mobiliteitsplan van de gemeente Kortemark werd door de provinciale auditcommissie (PAC<sup>2</sup>) conform verklaard op 15 mei 2000. Het plan werd in 2008-2009 een eerste maal geactualiseerd conform de richtlijnen van de Vlaamse overheid. In 2016 werd een tweede actualisatieronde doorgevoerd. Aan de hand van de sneltoets werd geopteerd om een eerder beperkte actualisatie door te voeren. De herwerking van het mobiliteitsplan werd besproken in de GBC (In de GBC of gemeentelijke begeleidingscommissie zetelen vertegenwoordigers van de hogere overheden bevoegd voor mobiliteit en de gemeentelijke vertegenwoordigers. De GBC maakt dossiers rond mobiliteit op).

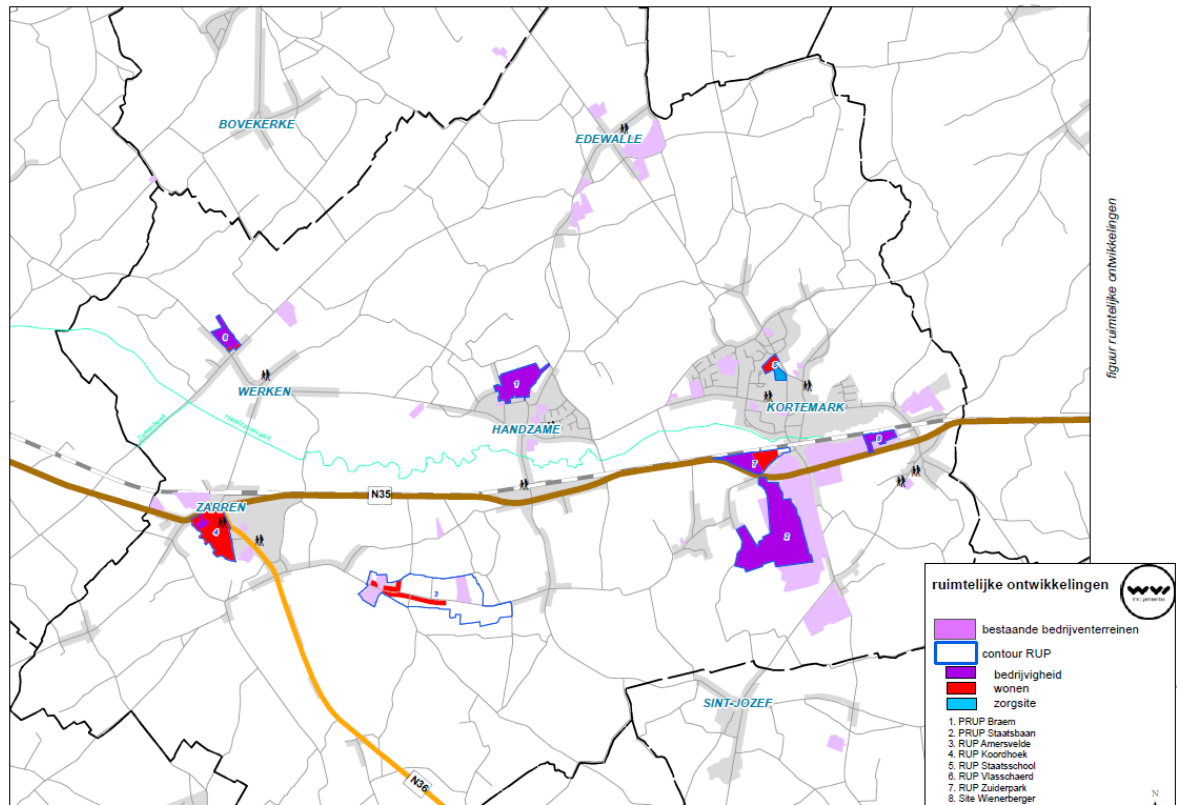
Het plan bestaat uit een beleidsscenario waarbij de gemeente focust op het uitbouwen van een verkeersveilige en- leefbare gemeente. Daarvoor moet doorgaand en vrachtverkeer ontraden worden om de gemeente te doorkruisen. Om de verschillende kernen van de gemeente te vrijwaren van dat (zwaar) doorgaand verkeer wordt actief samengewerkt met de verschillende buurgemeenten en politiezones. Ook de veiligheid van de zachte weggebruikers primeert altijd in geval van conflict tussen voertuigen en zachte weggebruikers. Het STOP-principe, met stappen en trappen als eerste twee actiedomeinen, is een belangrijk principe binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Naast het beleidsscenario zijn er ook drie werkdomeinen en een actieplan. Het mobiliteitsplan doet evenwel geen bindende uitspraken over toekomstige ontwikkelingen. Het brengt louter advies uit bij de mobiliteitsaspecten van deze mogelijke ontwikkelingen.

### 3.4.1 Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen

In het eerste werkdomein wordt een overzicht gegeven van ontwikkelingen in de gemeente op ruimtelijk vlak. Die ontwikkelingen worden in de tekst opgedeeld in drie programma's;

- Wonen
- Bedrijvigheid
- Andere verkeersgenererende activiteiten



Figuur 18: Ruimtelijke ontwikkelingen (Mobiliteitsplan Kortemark)

### 3.4.2 Werkdomein B – Verkeersnetwerken

In het tweede werkdomein werden de verschillende verkeersnetwerken per modus en de daaraan verbonden maatregelen uitgewerkt. Zoals eerder vermeld is een van de belangrijkste doelstellingen in het mobiliteitsplan het verminderen van zwaar en doorgaand verkeer. Verschillende centrumstraten in de kern van Kortemark kennen op vandaag een hoge parkeerdruk. Het scheiden van kort- en langparkeerders is een uitdaging voor deze kern. Naast verkeersleefbaarheid speelt uiteraard ook de veiligheid op de wegen een belangrijke rol. Dit resulteert in een aangepast snelheidsbeleid.

Via de wegcategorisering wordt geprobeerd om aan alle wegen op grondgebied van de gemeente een gewenste functie te koppelen. In het mobiliteitsplan wordt de nadruk voornamelijk gelegd op de selecties op lokaal niveau. De selecties op hoger niveau liggen, zoals eerder vermeld vast via het RSV en PRS. Deze wegen hebben een functie op respectievelijk internationaal en nationaal niveau.

Bij de secundaire as van categorie I primeert het verbinden van stedelijke gebieden en stedelijke gebieden met hoofddorpen. Het verzamelen en toegang geven zijn bijkomende functies.

Bij de wegen van categorie II primeert de verzamel functie op bovenlokaal niveau. Bij de wegen van categorie III primeert de verbinding van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op bovenlokaal niveau. De gemeente zal de overige wegen verder opdelen in lokale selecties. Bij lokale wegen van categorie I primeert het verbinden op lokaal niveau. Verzamelen van verkeer en toegang geven zijn bijkomende functies. Bij een lokale weg van categorie II daarentegen primeert het verzamelen van het verkeer. De overige wegen fungeren in hoofdzaak op vlak van toegang geven.

Voor Kortemark gelden volgende selecties:

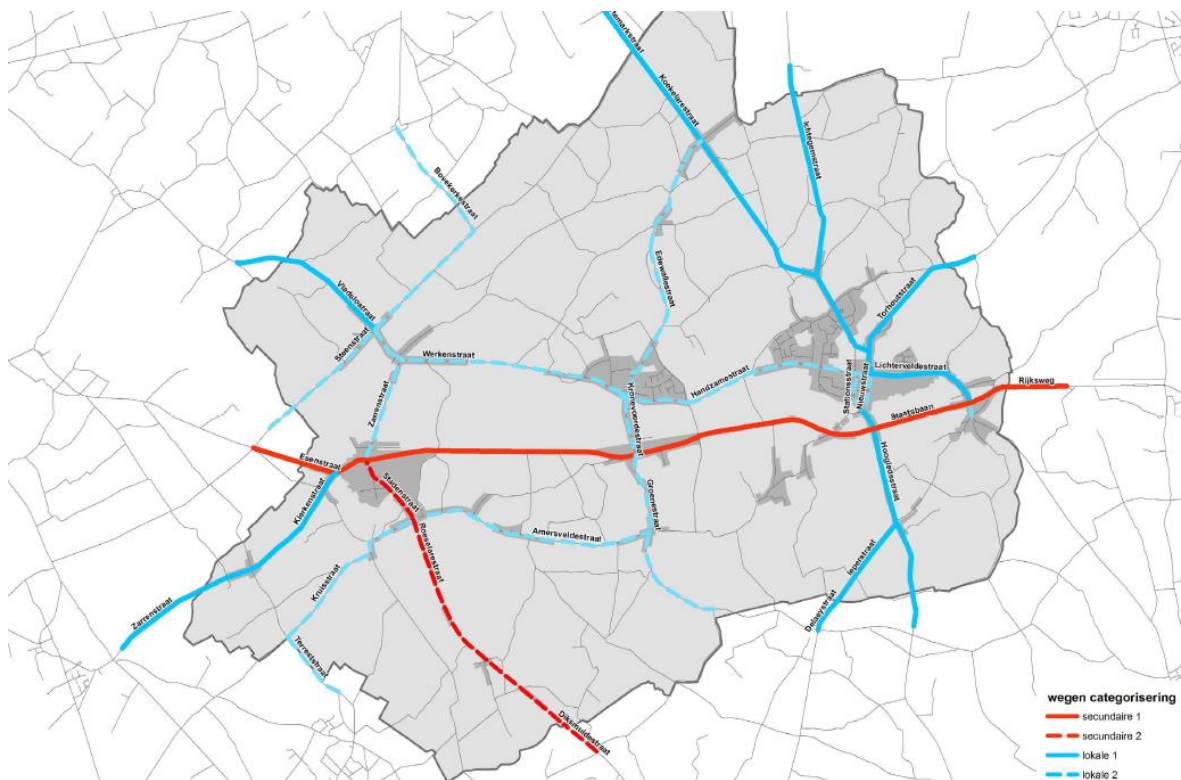
Hogere selectie: geen

Secundaire selectie:

- Secundaire weg type I: N35
- Secundaire weg type II: N36
- Secundaire weg type III: geen

Lokale selectie:

- Lokale weg type I: Ichtegemstr., Koekelarestr., Torhoutstr., Lichterveldestr., Hoogledestr., Ieperstr., Vladlostr. en Klerkenstr.
- Lokale weg type II: Gitsstr. (van N35 tot Ieperstr.), Stationstr., Nieuwstr., Handzamestr., Edewallestr., Kronevoordestr., Groenestr., Werkenstr., Zarrenstr., Amersveldestr., Kruisstr., Steenstr. en Bovekerkestr.
- Lokale weg type III: overige wegen.



Figuur 19: Wegencategorisering (Mobiliteitsplan Kortemark)

### 3.4.3 Inrichtingsprincipes

Binnen het mobiliteitsplan werden ook een aantal inrichtingsprincipes naar voor geschoven voor de wegen waar de gemeente voor bevoegd is. De bevoegdheid voor primaire en secundaire wegen ligt bij de hogere overheden.

Volgende globale inrichtingsprincipes voor lokale wegen werden vooropgesteld:

- lokale wegen type I:
  - snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom.
  - binnen bebouwde kom aanliggende fietspaden of gemengd verkeer in functie van intensiteiten en omgevingskenmerken.
  - buiten de bebouwde kom streven naar de aanleg van vrijliggende fietspaden.
  - belangrijke kruispunten dienen afdoende beveiligd te worden.
  - rijbaan voldoende breed zodat 2 bussen kunnen kruisen (in geval 2 rijrichtingen) lokale weg type II.

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom.
- rijbaan voldoende breed zodat 2 bussen kunnen kruisen (in geval 2 rijrichtingen).
- fietsinfrastructuur aanbrengen op verbindingen met een hoog fietspotentieel en/of indien geen alternatieve fietsroute voorhanden is.
- lokale wegen type III
  - snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom.
  - fietsinfrastructuur aanbrengen op verbindingen met een hoog fietspotentieel.
  - verdere specificering naar aanleiding van studie functietoekenningsplan voor landbouwwegen in de Westhoek.

### 3.4.4 Parkeren

Hoewel dat eerder werd onderzocht werd er toch geen globale, afgebakende blauwe zone ingevoerd. Er werd geopteerd om per handelszaak van Groot-Kortemark en op aanvraag enkele parkeerplekken te voorzien van een beperkte parkeertijd. Op de markt en aan het gemeentehuis van de kern van Kortemark werden meerdere parkeerplekken voorzien van beperkte parkeertijd. Voornamelijk in de Handzamestraat, waar de Sneppestraat op uitkomt is de parkeerdruk erg hoog. Dit zou komen door het langparkeren van leerkrachten in het MMI.

### 3.4.5 Openbaar vervoer

Net zoals in de rest van Vlaanderen dient er in Kortemark gestreefd te worden naar een zo optimaal mogelijk netwerk in functie van de bediening van de kernen en een snel en comfortabel vervoer tussen de gemeenten. Binnen het woon-werkverkeer kan het gebruik van het openbaar vervoer nog sterk in aandeel stijgen. Promotie van het openbaar vervoer naar scholieren en werknemers is belangrijk om het gebruik te doen toenemen.

Het vervoersmodel in Vlaanderen draaide in eerste instantie om basismobiliteit. Dit is een model waarbij onafhankelijk van de grootte van de vraag openbaar vervoer wordt aangeboden. Bovendien zet de overheid vooral in op openbaar vervoer om mobiliteit in Vlaanderen te garanderen, en geen andere vervoermiddelen zoals collectieve taxi's en buurtbussen. Met basisbereikbaarheid verschoof de Vlaamse regering vanaf 2021 de klemtoon naar basisbereikbaarheid. Dat gaat niet meer uit van het aanbod, maar van de vraag. Zo wil de overheid een efficiënt systeem creëren waarin combimobiliteit een belangrijke rol speelt:

- Openbaar vervoer behoudt zijn centrale rol
- voor de voor- & natrajecten wil de overheid ook andere vervoermiddelen inzetten, zoals deelfietsen en autodelen.

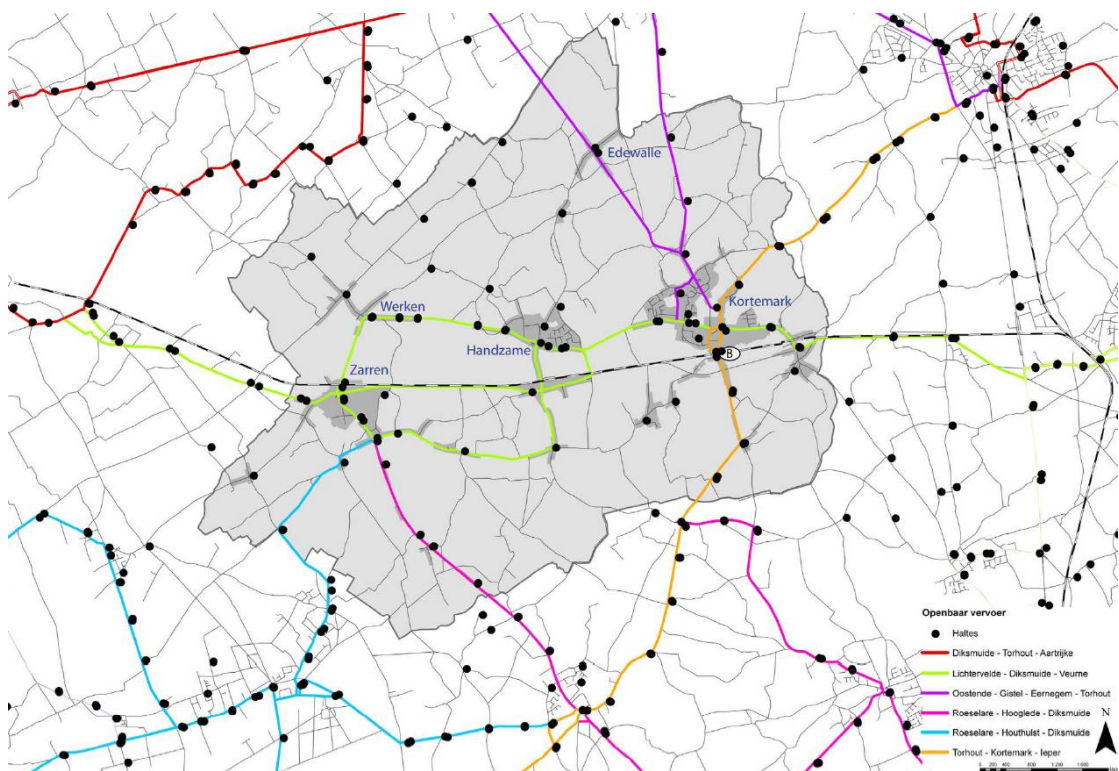
Basisbereikbaarheid wordt opgebouwd met lijndiensten in en naar gebieden met voldoende vervoerpotentieel en met alternatieve vervoeroplossingen in gebieden waar onvoldoende vraag is voor een verantwoorde exploitatie van lijndiensten. De inspraak en beslissing voor de steden en gemeenten ligt in de vervoersregioraden op het niveau aanvullende net en vervoer op maat.

De implementatie van basisbereikbaarheid over Vlaanderen werd gerealiseerd na de invoering en evaluatie van proeftuinen. Deze situeerden zich in de regio's Mechelen, Aalst en de Westhoek. Voor de regio Westhoek werd de vervoersregioraad samengesteld. Een technische werkgroep heeft toen een overzicht opgesteld van het bestaande vervoersaanbod met een knelpuntenanalyse.

Kortemark beschikt over een treinstation. De spoorlijn 73 De Panne - Landen/Gent passeert te Kortemark. Er stopt één trein per uur per rijrichting. Er is aansluiting van bus op trein dankzij volgende buslijnen:

- buslijn 30 verbindt Roeselare over Houthulst met Diksmuide.
- buslijn 31 verbindt Roeselare over Hooglede met Diksmuide.
- buslijn 32 geeft verbinding tussen Lichtervelde en Diksmuide.
- buslijn 40 geeft verbinding tussen Torhout en Ieper over Kortemark.

De buslijnen 30 en 31 zijn functionele lijnen afgestemd op schoolverkeer met een beperkt aantal ritten per dag. Op grondgebied Kortemark passeren ze in hoofdzaak doorheen Zarren. Buslijn 32 heeft een betere frequentie en passeert een 8-tal keren per rijrichting per dag door Kortemark. De buslijn doorkruist de gemeente van oost naar west. De buslijn 40 biedt minstens 1 rit per uur per rijrichting aan. Op schooldagen zijn er extra bussen voor en na de schooltijden. De bus rijdt via het station van Kortemark en bedient enkel de oostelijke kant van de gemeente.

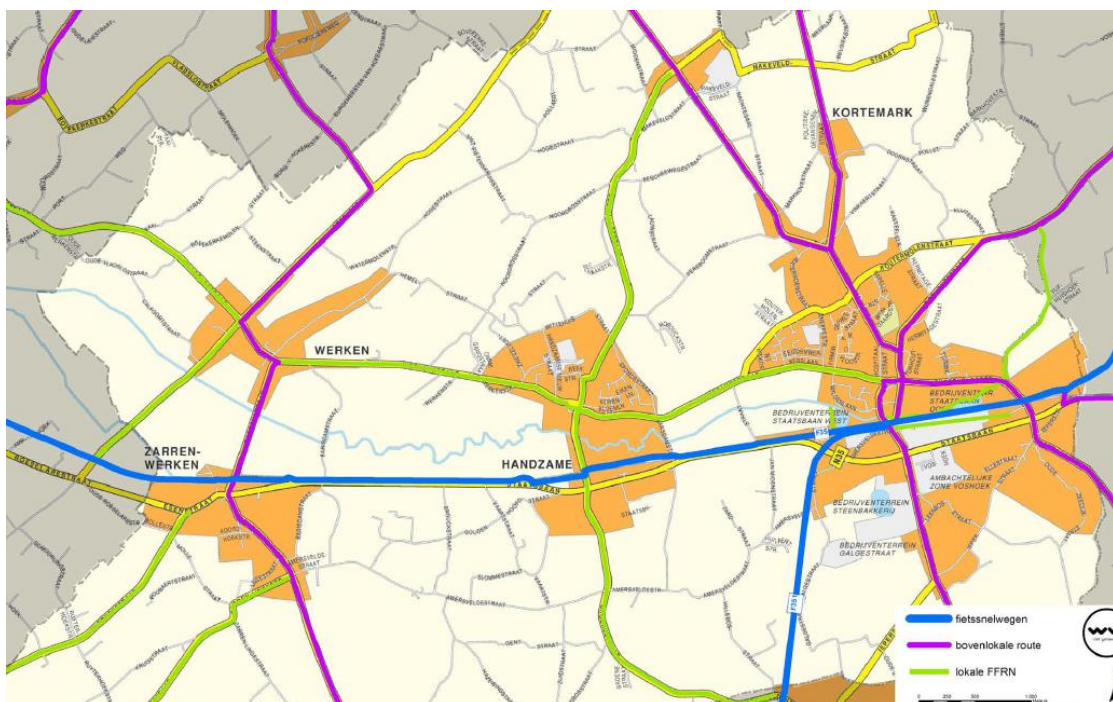


Figuur 20: Gewenst openbaar vervoersnet (Mobiliteitsplan Kortemark).

Daarnaast passeren er nog twee belbussen door de gemeente, nl. belbus Diksmuide – Kortemark en de belbus Kortemark - Koekelare – Ichtegem – Torhout. Beide belbusgebieden bedekken het volledige grondgebied van de gemeente Kortemark. De belbus Diksmuide - Kortemark ontsluit naast grondgebied Kortemark ook nog Esen en verbindt naar het station van Diksmuide. De andere belbus rijdt via Koekelare-centrum, Ichtegem-centrum en ontsluit de zuidkant van Torhout tot aan het station van Torhout. Een betere aansluiting met Roeselare, en meer bepaald de ziekenhuizen van Roeselare, is volgens het Mobiliteitsplan wenselijk.

### 3.4.6 Fietsverkeer

Op provinciaal niveau werd een bovenlokale fietsrouten netwerk uitgetekend. Er werden fietssnelwegen en bovenlokale functionele routes geselecteerd. Fietssnelwegen zijn van belang voor het afleggen van lange afstanden. Daarnaast werden trajecten geselecteerd die de fietsrelaties op bovenlokaal niveau moeten verbeteren. Op gemeentelijk vlak werd dit netwerk aangevuld met enkele lokale fietsverbindingen. Er werd in hoofdzaak aandacht besteed aan de (ontbrekende) fietsrelaties met deel- en buurgemeentes. Ter ontsluiting van het station werden nog bijkomende fietsrelaties ingetekend waarbij gestreefd wordt naar de uitbouw van een fietsknooppunt aan het station. Voor de inrichting van de fietsinfrastructuur langsheen de geselecteerde wegen geldt het Vademecum Fietsvoorzieningen van de Vlaamse Overheid als standaard. In de buurt van het plangebied werd de Handzamestraat, waar de Sneppestraat op uitkomt, geselecteerd als deel van dat lokaal fietsrouten netwerk.



Figuur 21: Fietsvoorzieningen (Mobiliteitsplan Kortemark).

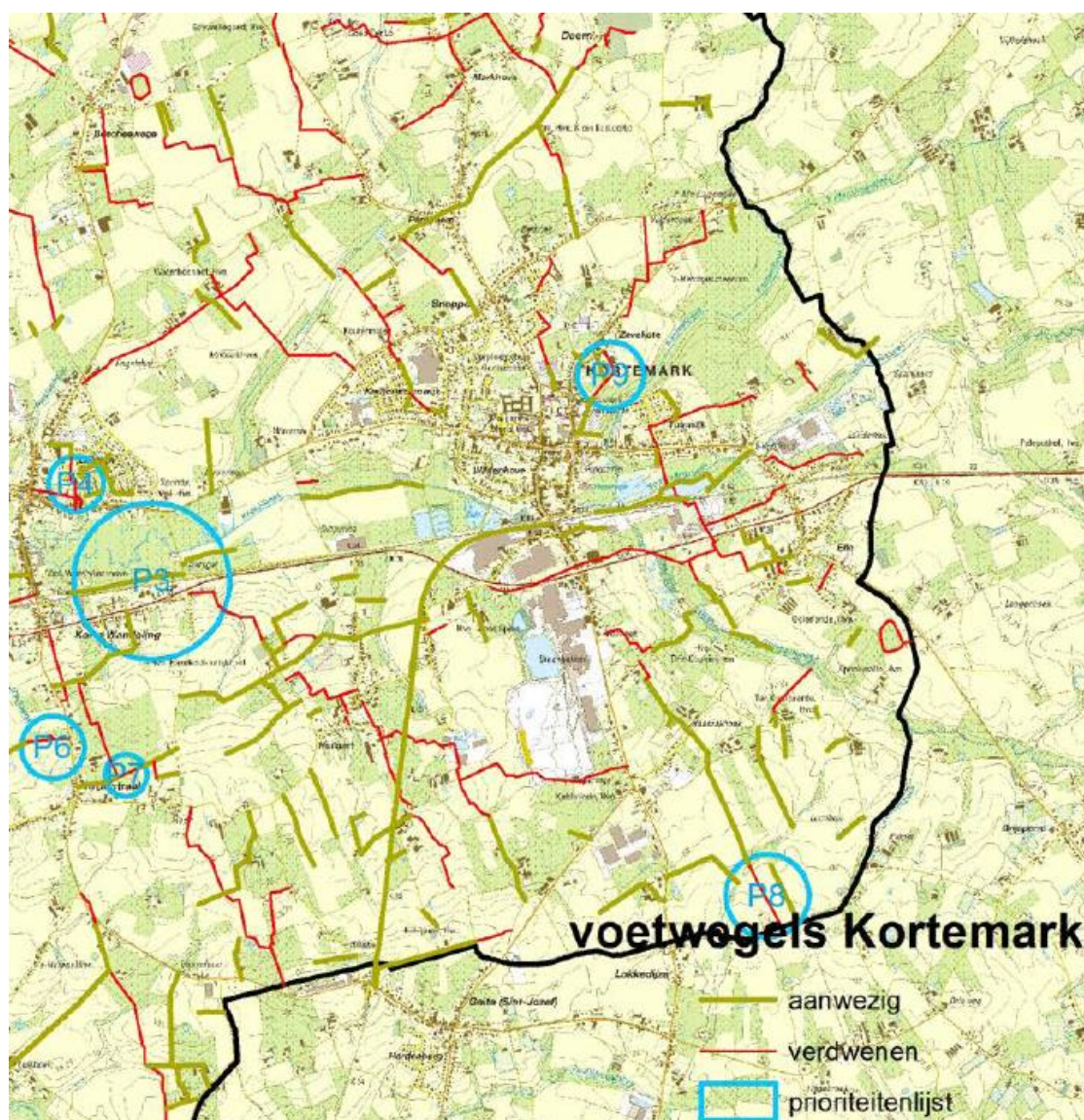
### 3.4.7 Voetgangers

De meeste verplaatsingen binnen de kernen van de gemeente Kortemark kunnen te voet afgelegd worden. Om die verplaatsingen te voet nog aantrekkelijker te maken, moeten de kernen op maat van voetgangers worden ingericht. Binnen de kernen moeten meer doorsteken en paadjes voorzien worden. Deze vormen directe en verkeersveilige verbindingen tussen de verschillende wijken en voorzieningen. In het kader hiervan doet het mobiliteitsplan uitspraak over drie aspecten: doortochten, schoolomgevingen en trage wegen. Het veiliger maken van de doortocht van de N36 en de N35 werden reeds afgerond. In het kader van het aspect schoolomgevingen werd er eerst voornamelijk aan sensibilisering en educatie gedaan. Verder richtte het beleid zich op het herkenbaarder maken van zebra-paden en schooltoegangen.



### 3.4.8 Trage wegen

Het derde aspect is de uitbouw van een netwerk van trage wegen. Dit om de verplaatsing met de fiets of te voet te promoten. Er werd op basis van de Atlas der Buurtwegen uit 1843-45 een inventaris opgemaakt door het Regionaal Landschap IJzer en Polder. De gemeente heeft daarna (al in 2009) een 9-tal actiepunten vastgelegd die prioritair zullen worden aangepakt. Deze actiepunten werden vastgelegd op basis van recreatieve ontsluitingen en uitbreiding van recreatieve netten. Ook werd nagegaan of er wegels in aanmerking komen die gebruikt kunnen worden voor woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer en als verkeersveilig alternatief voor verkeersaders. De gemeente had de intentie om elk jaar minstens een van de buurtwegels opnieuw open te stellen.



Figuur 22: Trage wegennetwerk (Mobiliteitsplan Kortemark).

# 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 VERORDENINGEN

- ➔ Zie kaartenbundel: situering op het gewestplan
- ➔ Zie kaartenbundel: situering op bestaande BPA's en RUP's
- ➔ Zie kaartenbundel: situering t.a.v. de Atlas der Buurtwegen

Gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Gewestelijke verordening van 29.04.1997 inzake wegen voor voetgangersverkeer;</li><li>▪ Gewestelijke verordening van 08.07.2005 inzake openluchtrecreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven;</li><li>▪ Gewestelijke verordening van 05.06.2009 en gewijzigd op 18.02.2011 inzake toegankelijkheid;</li><li>▪ Gewestelijke verordening van 05.07.2013 en gewijzigd op 15.07.2016 inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater;</li><li>▪ Gewestelijke verordening van 09.06.2017 inzake breedband.</li></ul>
Provinciale stedenbouwkundige verordeningen	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Provinciale verordening van 23.07.2008 inzake het overwelven van baangrachten.</li></ul>
Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Gemeentelijke verordeningen van 29.05.2001 inzake rioolaansluiting en hemelwaterputten.</li></ul>

Tabel 2: Verordeningen voor het plangebied

## 4.3 VERORDENDE PLANNEN

- ➔ Zie kaartenbundel: situering op het gewestplan
- ➔ Zie kaartenbundel: situering op bestaande BPA's en RUP's
- ➔ Zie kaartenbundel: situering t.a.v. de Atlas der Buurtwegen

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 agrarisch gebied (HAG)	Het volledige plangebied wordt aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied.
Inventaris bouwkundig erfgoed	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	Binnen de contour van het plangebied bevinden zich geen waterlopen.
Buurt- en voetwegen	Grenzend aan het plangebied komen verschillende buurt- en voetwegen voor. Ten oosten ligt de buurtweg n° 5, die gelijkloopt met de huidige Sneppestraat. Deze mondt in het zuiden uit op de buurtweg n°3 die vandaag als de Handzamestraat gekend is. Verder naar het noorden lag de buurtweg n°24, op vandaag de Koutermolenstraat. Buurtweg n° 5 en n°24 werden ook verbonden door voetweg n° 65. Deze verbinding werd op verschillende plaatsen omgeleid, maar is over het algemeen nog toegankelijk.
Bekkenbeheersplan	Niet van toepassing

Tabel 3: Verordende plannen voor het plangebied

## 4.4 JURIDISCHE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

### 4.4.1 Goedgekeurde vergunningen

Vergunningsnummer	Vergunningsnaam
	Aanvraag omgevingsvergunning stedenbouwkundige handelingen met architect: slopen van bestaande gebouwen/ondergrondse constructies/opbraak bijhorende verhardingen, rioleringen en afsluitingen.

Tabel 4: Vergunningen in het plangebied

## 4.4.2 Wegenstructuur

### 4.4.2.1 Gewestwegen

Binnen-en grenzend aan- het plangebied komen er geen gewestwegen voor.

### 4.4.2.2 Lokale wegen

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

### 4.4.2.3 Buurt- en voetwegen

Atlas der Buurtwegen (1841-1850) en wijzigingen	<p><u>Grenzend aan het plangebied komt de volgende buurtweg voor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Buurtweg nr. 5:</u> Ten oosten van het plangebied loopt gelijk met de huidige Sneppestraat. Deze mondt in het zuiden uit op de buurtweg nr.3 die vandaag als de Handzamestraat gekend is. Verder naar het noorden lag de buurtweg nr.24, op vandaag de Koutermolenstraat. Buurtweg nr. 5 en nr. 24 werden ook verbonden door voetweg nr. 65.</li></ul> <p><u>Voetweg nr. 65:</u> Deze verbinding werd op verschillende plaatsen omgeleid, maar is over het algemeen nog toegankelijk.</p>
---	--

Tabel 5: Buurt- en voetwegen in het plangebied

## 4.4.3 Water

➔ Zie kaartenbundel: situering t.a.v. overstromingsgevoelige gebieden

Beschermszones 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 2017 (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.
<b>Signaalgebieden</b> (decreet Integraal Waterbeleid 2003)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen signaalgebieden voor.

Tabel 6: Watarelementen in het plangebied

## 4.4.4 Erfgoed

### 4.4.4.1 Bouwkundig erfgoed

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

<b>Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed</b> (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.
<b>Beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten</b> (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 7: Bouwkundig erfgoed in het plangebied

### 4.4.4.2 Landschappelijk erfgoed

<b>Vastgestelde Inventaris Houtige Beplantingen met Erfgoedwaarde en Inventaris Historische Tuinen en Parken</b> (decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde Inventaris Houtige Beplantingen met Erfgoedwaarde en de Inventaris Historische Tuinen en Parken.
<b>Vastgestelde landschapsatlas</b> (decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde landschapsatlas.
<b>Beschermde landschappen</b> (Decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen beschermde landschappen voor.

Tabel 8: Landschappelijk erfgoed in het plangebied

#### 4.4.4.3 Archeologisch erfgoed

<b>Gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt</b> (Vaststelling d.d. 01.01.2017 door agentschap Onroerend Erfgoed)	Ten noorden van het plangebied bevindt zich 'gebied 4159'.
<b>Vastgestelde inventaris archeologische zones</b> (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde inventaris archeologische zones.
<b>Beschermde archeologische sites</b> (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen –en grenzend aan- de het plangebied komen er geen beschermde archeologische sites voor.

Tabel 9: Archeologisch erfgoed in het plangebied

#### 4.4.5 Natuur

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

##### 4.4.5.1 Internationaal of Europees niveau

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

Tabel 10: Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied

##### 4.4.5.2 Vlaams niveau

<b>Historisch permanente graslanden</b> (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.
<b>Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) = grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO)</b>	Binnen een straal van 2 kilometer ten opzichte van het plangebied bevinden zich geen historisch permanente graslanden, VEN-gebieden of GEN (Grote Eenheid Natuur).

<b>Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) = natuurverbindings- en natuurverwevingsgebieden</b> (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Binnen een straal van 2 kilometer ten opzichte van het plangebied bevinden er zich geen IVON-gebieden.
<b>Bosreservaten</b> (Bosdecreet 1990)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er geen bosreservaten voor.
<b>Duinreservaten</b> (Duinendecreet 1993)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er geen beschermde duinen voor.
<b>Natuurreservaten</b> (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied komen er geen natuurreservaten voor.

Tabel 11: Vlaamse beschermingszones in het plangebied



# 5. PLANOPTIES

---

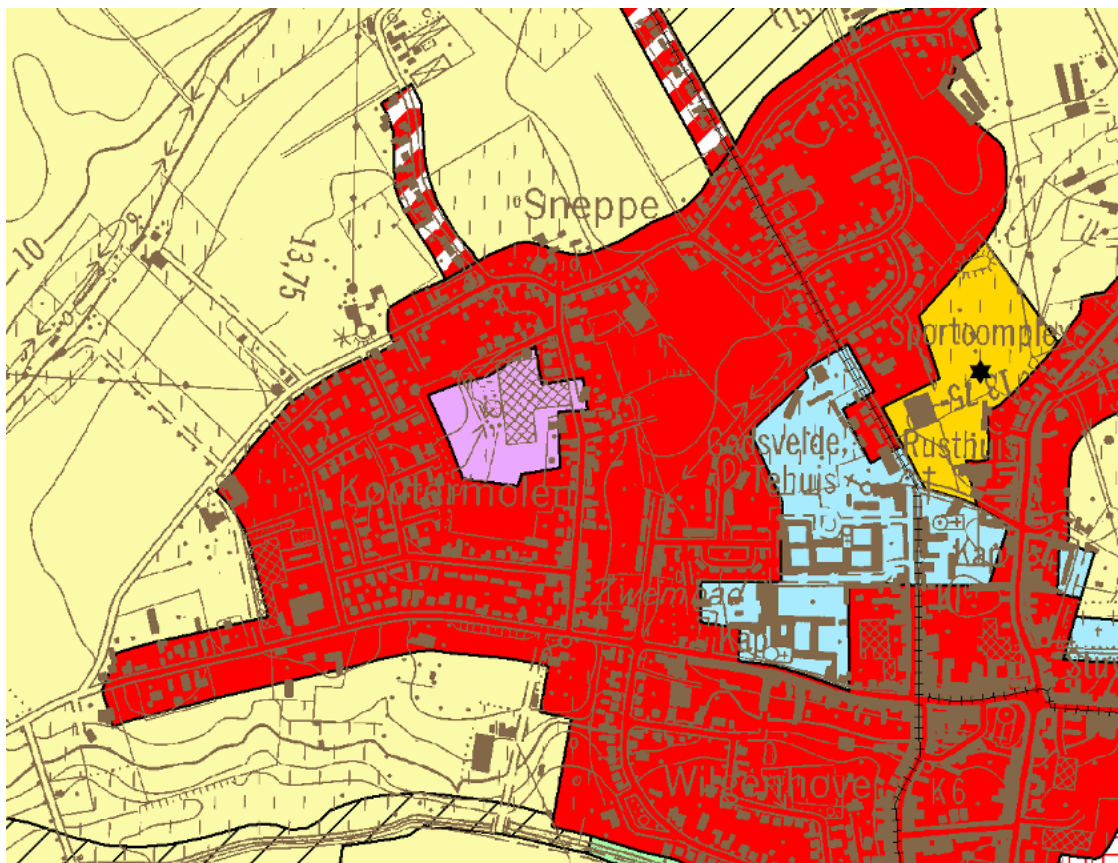
## 5.1 ALTERNATIEVEN

### 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 23: Uitsnede gewestplan (herbevestigd door RUP Kortermolen) met juridisch-planologische context in geval nul-alternatief.

Binnen deze startnota worden nog drie inrichtingsalternatieven aangekaart:

- 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.



Figuur 24: 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 25: Situering plangebied t.o.v. bestaande gemeenschapsvoorzieningen en sportfaciliteiten.

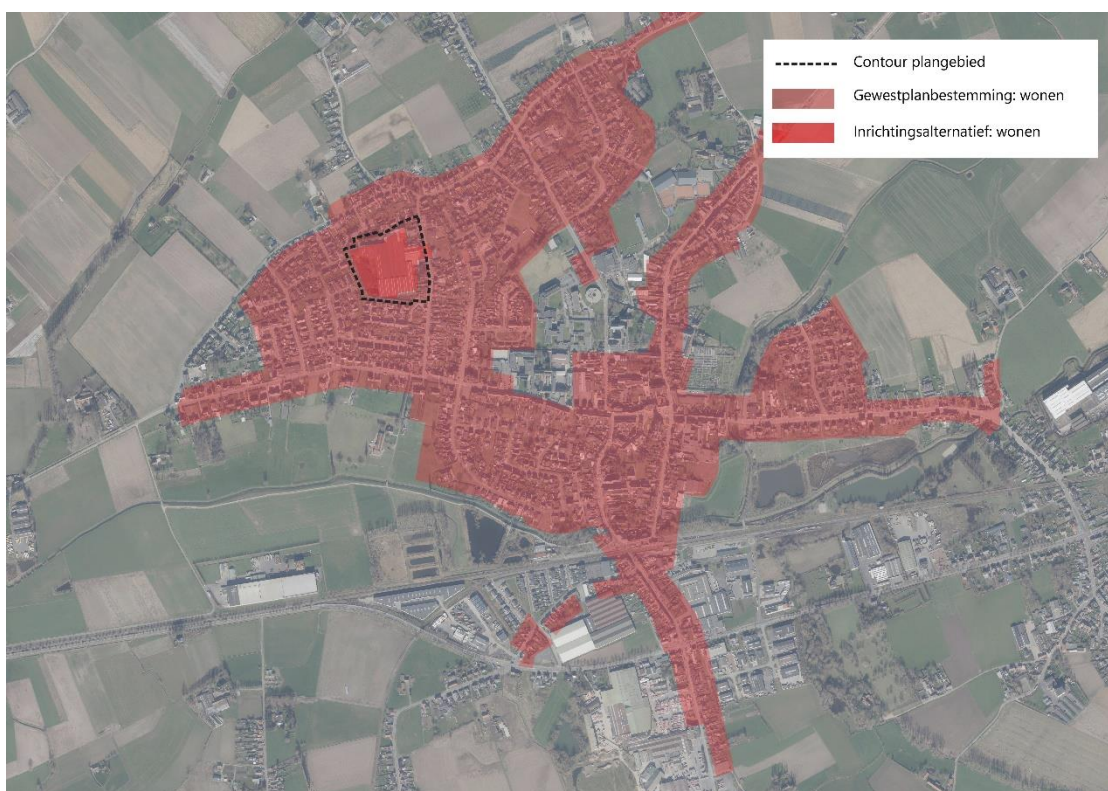
Betere trage verbindingen tussen het plangebied en de omliggende wijk met de centrale dorps-as zijn evenwel bijzonder wenselijk. Een mogelijkheid daartoe bevindt zich tussen de Desire Mergaertstraat en de Ichtegemstraat. Op die manier raakt het westen van Kortemark beter verbonden met de sport- en voorzieningencluster.



Figuur 26: Nood aan betere verbinding tussen plangebied en sport- en voorzieningencluster aan de dorpsas.

## 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.



Figuur 27: Inrichtingsalternatief III: wonen

## 5.2 WONEN

### 5.2.1 Ambities

Volgende ambities worden nagestreefd:

#### 1. 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 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.

## **2. Ontharden**

De terreinbezetting (gebouwen en verhardingen) van het bedrijf bedroeg ongeveer 70%. Een volgende 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 6.000m<sup>2</sup> minder verharde oppervlakte aanwezig zal zijn ten opzichte van de huidige situatie.

## **3. Inzetten op doorwaadbaarheid**

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

## **4. 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.

## **5. 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 een aantal concepten of principes opgesteld om een heldere visie te gaan ontwikkelen voor dit plangebied. De concepten zijn deel van het ontwerpend onderzoek dat een uitwerking krijgt door middel van inrichtingsscenario's. Deze inrichtingsscenario's zullen in een latere fase (voorontwerp) vertaald worden naar een grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften. We pinnen ons nog niet vast op één scenario maar er worden telkens verschillende mogelijkheden geformuleerd die finaal zullen leiden tot 2 scenario's van inrichting.

### 5.2.2.1 Groen als structurerend principe

In elk concept wordt uitgegaan van het behoud en opwaardering van de bestaande vegetatie en vijver (voormalige waterbuffer van het bedrijf). In elk concept wordt ook uitgegaan van het uitbreiden van het bestaande groen met een centrale groene as. Deze as trekt het groen door doorheen de site, vanaf de bestaande groene zone tot aan de Snejpestraat. Deze centrale as kan ook de trage verbinding vanaf de Snejpestraat naar de Koutermolenwijk herbergen.

Er werd verder onderzocht hoe de centrale groenstructuur kan worden aangevuld. Dit kan enerzijds door een aantal parallelle groenstructuren ten noorden en zuiden van de centrale as waarop de woonentiteiten kunnen worden geënt. Anderzijds kan ook een groene ringstructuur ervoor zorgen dat elke woonentiteit op een natuurlijke wijze met de omgeving is verweven.



Figuur 28: Groene assen



Figuur 29: Groene ring

### 5.2.2.2 Doorwaadbaarheid

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



Figuur 30: Concept: uitbreiden trage wegennet.

### 5.2.2.3 Ontsluiting

Ook op vlak van ontsluiting werden verschillende mogelijkheden onderzocht. Er zou kunnen worden ontsloten worden via de Schreveweg naar de Koutermolenstraat, naar de Sneppestraat of naar één van de omliggende wegen in de woonwijk. De ambities stellen 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.

Een ontsluitingsmogelijkheid is het ontsluiten via de Schreveweg. Deze weg komt rechtstreeks op de Koutermolenstraat uit. Voor deze Koutermolenstraat werd de ambitie geuit om deze beter uit te rusten. Deze mogelijkheid zou ervoor zorgen dat de Sneppestraat minder wordt belast.



Figuur 31: Ontsluiting via Schreveweg.



Daarnaast wordt ook een ontsluiting via de Sneppestraat weerhouden. 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. Er wordt in de heraanleg van de Sneppestraat een knip voorgesteld waardoor het verkeersintensiteit in de Sneppestraat (ook na realisatie van de woonwijk) ten allen tijde lager zal liggen dan in de huidige situatie.

Bij een ontsluiting via de Sneppestraat zijn er twee mogelijkheden die zullen worden onderzocht. Enerzijds kan de site via een centrale toegang langsheen het voormalige kantoorgebouw van het bedrijf worden ontsloten. Een andere mogelijkheid bestaat uit een ontsluiting via twee lussen naar twee uitritten aan de Sneppestraat. Zo wordt het verkeer binnen de toekomstige ontwikkeling verdeelt waardoor er voor een autoluwer karakter wordt gezorgd.



Figuur 32: Ontsluiting naar de Sneppestraat



Figuur 33: Dubbele ontsluiting naar Sneppestraat

Ook een combinatie van de verschillende mogelijkheden wordt niet uitgesloten. Een noordelijke lus van de wijk kan dan ontsluiten naar de Schrevelweg en het zuidelijk deel kan worden ontsloten op de Sneppestraat.

#### 5.2.2.4 Hergebruik bestaande architectuur

De hoofdtoegang tot het terrein wordt geflankeerd door het oorspronkelijke kantoorgebouw met achterliggend een markante bakstenen loods. Beide gebouwen zullen worden behouden en bieden nog enigszins een link naar het bedrijfsverleden van de site.

De gebouwen aan de 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 34: Situering te behouden gebouwen.



Foto 25: Te behouden kantoorgebouw



Foto 26: Voorgevel te behouden loods

### 5.2.2.5 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 in te vullen. Een betere menging van woontypologieën kan zorgen voor 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 is natuurlijk afhankelijk van voorgaande keuzes. Wordt er geopteerd voor centrale (groene) as(sen), dan ontstaan er meerdere aparte bouwvelden. Wordt er gekozen voor een groene gordel dan wordt het wonen eerder centraal en als één geheel georganiseerd. In beide situaties wordt er gezocht naar een manier om op een efficiënte en leefbare manier toch een hogere woondensiteit te behalen. 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 35: Verschillende parallelle bouwvelden



Figuur 36: Geclusterde bouwvelden

### 5.2.3 Inrichtingsvoorstel 1

Vanuit de verschillende concepten werden twee mogelijke inrichtingsscenario's ontwikkeld. Beide scenario's vertrekken 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.

In het eerste scenario wordt er uitgegaan van een centrale groen-as doorheen het 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 Koutermolenwijk en de Sneppestraat. Parallel aan de centrale as bevinden er zich ten noorden en zuiden nog twee groene structuren. De ca. 20 meter brede groenzones (de centrale en een noordelijke) kunnen opgeladen worden met waterinfiltratiezones, die tegelijk als spelelement kunnen fungeren. De aanleg van kleine (speel)heuvels is ook een van de mogelijkheden. Dit zijn elementen die ook mogelijk zijn op de ongeveer 80m lange dries-structuur in het zuiden. Deze groenzones worden begrensd door de gevels van de woningen. Op deze manier ontstaat vrij snel een afgewerkt geheel, dat ook in de toekomst als uniform geheel gehandhaafd kan blijven.

In dit scenario worden drie verschillende woontypologieën voorzien. Er worden in het zuiden en noorden van de site 23 grondgebonden woningen voorzien met parking (of carport) op eigen terrein. Daarnaast zijn er ook 26 kleinere grondgebonden woningen voorzien, waarvoor collectieve parkeerruimtes worden aangelegd. Elk van deze woningen kijkt uit op een collectieve groene ruimte. Ten slotte worden er aan de kant van het bestaande bosje meergezinswoningen gebouwd. Het gaat hier om gebouwen met telkens 3 volledige bouwlagen. Op deze manier kunnen er 36 appartementen worden gerealiseerd. Parking voor bewoners van deze gebouwen moet ondergronds worden opgelost. In dit scenario worden 85 wooneenheden gerealiseerd. Zo krijgt de site een woondichtheid van ca. 26 wooneenheden per hectare.



<b>Legende</b>
1 Hergebruik kantoorgebouw
2 Hergebruik loodsen
3 Toegang ondergrondse parkings en bergingen
4 Bovengrondse parkeerplaatsen
5 Parkwonen
6 Grondgebonden eengezinswoningen
7 Grondgebonden eengezinswoningen met autostalplaats
8 Bestaande vijver
9 Opwaardering bestaand bos met paden en speelelementen
<b>Overzicht</b>
Grondgebonden woningen: 26
Woningen met carport: 23
Meergezinswoningen: 36

Figuur 37: Inrichtingsvoorstel 1

## 5.2.4 Inrichtingsvoorstel 2

Ook dit tweede scenario gaat uit van het behoud van de bestaande groene structuur. De groene zone wordt door middel van een centrale groene as verbonden met de Sneppestraat aangevuld met een groene ringstructuur. De site wordt ook 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 het 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 wegje in twee sporen beton. Parkeren is niet toegelaten in het binnengebied.

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.

In dit scenario zijn er twee woontypologieën aanwezig. Enerzijds worden er 43 grondgebonden woningen voorzien met collectieve parkeerruimtes achteraan en deels ondergronds. Anderzijds worden hier ook twee appartementsgebouwen opgetrokken van 3 bouwlagen. Dit resulteert in 48 wooneenheden. Op deze manier kunnen 95 wooneenheden worden ontwikkeld. Zo krijgt de site een woondichtheid van ca. 29 wooneenheden per hectare.



Figuur 38: Inrichtingsvoorstel 2

## 5.2.5 Wonen

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 de twee inrichtingsvoorstellen worden drie woontypologieën voorgesteld: stapelwonen, parkwonen (meergezinswoningen) en grondgebonden eengezinswoningen (al dan niet met overdekte autostalplaats).

### 5.2.5.1 Parkwonen

Elk voorstel vertrekt vanuit open ruimte. Deze kan beschouwd worden als een groene long voor de ruimere omgeving. Die open ruimte is hier geen restruimte 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 voor de bouw van meergezinswoningen. Bij het eerste inrichtingsscenario gaat dit om ca. 36 wooneenheden die rechtstreeks op het bosje uitkijken. In het tweede voorstel kunnen ca. 48 wooneenheden worden ontwikkeld die aan één kant uitkijken op het bosje en aan de andere zijde op de collectieve binnentuinen. In beide voorstellen wordt uitgegaan van drie volwaardige bouwlagen.



Foto 27: Voorbeeld van wonen aan een park. (Kasteelpark Viteux, De Pinte)



Foto 28: Voorbeeld van wonen aan een park. (Kasteelpark Viteux, De Pinte)



Foto 29: Voorbeeld van parkappartementen (Wilhelminapark, Tilburg)

### 5.2.5.2 Grondgebonden woningen

Het grondgebonden, individuele wonen in een 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 eerste voorstel worden de gevels naar de collectieve groene ruimtes georiënteerd zodat een meteen afgewerkt architecturaal geheel ontstaat. In dit voorstel werden 26 grondgebonden woningen voorzien zonder private autostalplaats. Daarnaast werden er ook 23 woningen met een overdekte autostalplaats voorzien.

In het tweede 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 30: Voorbeeld van wonen aan een autoluwe, groene en collectieve ruimte (Den Indruk, Brugge)



Foto 31: Voorbeeld van hedendaagse dorpsarchitectuur (Dascottelei)



Foto 32: Rijwoningen in een groene omgeving (Suikerpark Veurne)



Foto 33: Voorbeeld van collectieve groene ruimte (Dubbele Haagjes, Kortrijk)





Foto 34: Voorbeeld van gedeelde bergruimte met overdekte ontmoetingsruimte (Volkstuinen, Ninove)

### 5.2.5.3 Stapelwoningen

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



Foto 35: Voorbeeld van gestapelde woning boven rijwoningen (Suikerpark, Veurne)

### 5.2.6 Landschappelijke inrichting

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



Foto 36: Collectieve groene ruimte (Buurtpark Vanhoornelaan, Moorsele)



Foto 37: Voorbeeld van informele groene zone (Zeemanstuin, Gent)



Foto 38: Mogelijke speelelementen over beek of wadi (De Beemden, Landen)



Foto 39: Gemaaide graspaden (locatie onbekend)

## 5.2.7 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 aan op het bestaande trage netwerk tussen de woningen in de omliggende verkavelingen. Door oversteekjes over de 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 40: Voorbeeld van wadi met oversteek naar collectieve groene ruimte (Suikerpark, Veurne)



Foto 41: Voorbeeld van een uitgeruste trage wegverbinding (Oude Spoorweg, Gent-De Pinte)

## 5.2.8 Ontsluiting en parkeren

Binnen deze startnota werden reeds twee inrichtingsscenario's voorgesteld. Bij die inrichtingsvoorstellen werd in eerste instantie uitgegaan van een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Snejpestraat. Maar in het kader van verder onderzoek zullen ook andere mogelijkheden worden bekeken.

Een eerste mogelijkheid is de ontsluiting, zoals deze bij de inrichtingsvoorstellen naar voor kwam, via de Snejpestraat. Dit kan door middel van één of twee uitritten naar de Snejpestraat. In het geval van twee uitritten ontstaan er op de site twee aparte lussen die ervoor kunnen zorgen dat het verkeer binnen het plangebied zich zal verdelen. In dit scenario zijn er 51 bovengrondse parkeerplaatsen voorzien. Daarnaast zijn er 23 woningen die ook een overdekte autostalplaats met oprit hebben. De meergezinswoningen aan de parkzijde kunnen boven een ondergrondse parkeerplaats worden gebouwd. In het andere scenario wordt de site ontsloten door middel van een kamstructuur. De bovengrondse parkeerplaatsen zijn zo ver mogelijk naar het oosten gepositioneerd, dichtbij de Snejpestraat, 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 39: Inrichtingsscenario 1: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Snejpestraat.

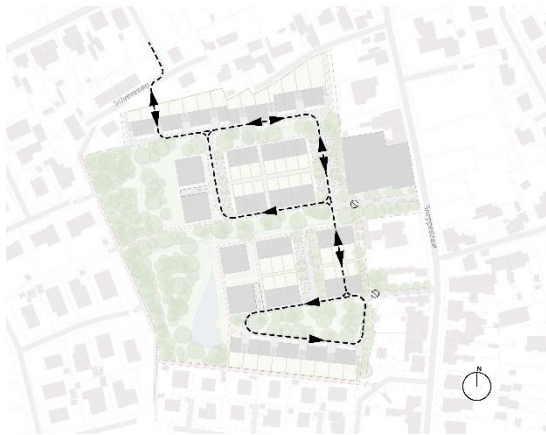


Figuur 40: Inrichtingsscenario 2: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Snejpestraat.

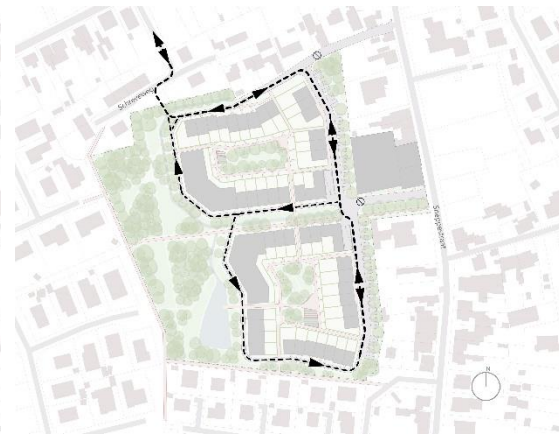
Een tweede mogelijkheid is een ontsluiting via de Schreveweg. Deze weg biedt een directe verbinding naar de Koutermolenstraat. Voor de Koutermolenstraat werd de ambitie geuit om deze op te waarderen tot een betere verbinding van en naar de kern van Kortemark. Het is daarbij de bedoeling dat de meer residentiële straten en wijken autoluwer worden.

Ook binnen het plangebied wordt ernaar gestreefd om de circulatie zoveel mogelijk aan de noordelijke en oostelijke zijde te concentreren zodat er een autoluwe wijk ontstaat. In het eerste scenario wordt vastgehouden aan de aparte lussen met éénrichtingsverkeer. Maar in dit geval zullen de lussen aan de oostzijde met elkaar verbonden worden. In dit scenario zijn er 51 bovengrondse parkeerplaatsen voorzien. Daarnaast zijn er ca. 23 woningen die een overdekte autostalplaats met oprit hebben. De meergezinswoningen aan de parkzijde kunnen boven een ondergrondse parkeerplaats worden gebouwd.

Ook in het andere scenario ontstaat door de verbinding naar de Schreveweg *de facto* een circulatie in verschillende lussen. Er wordt er ook hier naar gestreefd om gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk aan de randen te houden. Toch moet het ook hier mogelijk blijven om de woningen enigszins te bereiken. Ook hier worden de bovengrondse parkeerplaatsen zo ver mogelijk naar de randen gepositioneerd, om een zeer autoluwe wijk te creëren. Bovengronds worden er ca. 57 parkeerplaatsen voorzien. Ondergronds zijn er geclusterde parkeerplaatsen voorzien voor de meergezinswoningen en garageboxen en berggruimte voor de grondgebonden woningen. Deze kunnen hun garage en berggruimte bereiken via de woning. Ondergronds kunnen ca. 95 autostalplaatsen gebouwd worden.



Figuur 41: Inrichtingsscenario 1: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Schreveweg.



Figuur 42: Inrichtingsscenario 2: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Schreveweg.

Een derde mogelijkheid bestaat erin het gemotoriseerd verkeer te splitsen. Het noordelijke deel van het plangebied kan dan ontsluiten op de Schreveweg en het zuidelijke deel naar de Snejpestraat. In het geval van twee uitritten ontstaan er op de site twee aparte lussen die ervoor kunnen zorgen dat het verkeer binnen het plangebied zich zal verdelen. Het is in het geval van een mogelijke knip in de Snejpestraat van belang dat de lussen binnen het plangebied niet met elkaar verbonden worden om sluipverkeer doorheen het plangebied te vermijden.



Figuur 43: Inrichtingsscenario 1: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar zowel Schreveweg als Snejpestraat.

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



Foto 42: Voorbeeld van groene parkeerplaatsen.



Foto 43: Illustratie van tweesporenbeton (locatie onbekend)

# 6. METHODIEK VOOR DE BEOORDELING VAN MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

---

## 6.1 TOEPASSINGSGBIED

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

## 6.2 BEOORDELING VAN MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

### 6.2.1 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).

## 6.3 RELEVANTE DISCIPLINES

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

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

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

# 7. BEOORDELING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

---

## 7.1 DISCIPLINES BODEM EN WATER

### 7.1.1 T.o.v. juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied ingevuld als bedrijvigheid voorzien van een groenbuffer. Op vandaag is het plangebied nog steeds ingevuld als bedrijvigheid met groenbuffer. De juridisch planologische toestand en de referentiesituatie zijn dan ook gelijk.

### 7.1.2 T.o.v. Referentiesituatie

#### Hellingenkaart

→ Zie kaartenbundel: Situering op de hellingenkaart

Op de hellingenkaart is duidelijk te zien dat het RUP en zijn omgeving matig vlak zijn (hellingsgraad van 0% tot 5%). Het RUP kent geen duidelijke hellinggraad naar een welbepaalde richting.

#### Bodemtextuur

→ Zie kaartenbundel: Plangebied met bodemtextuur en waardevolle bodem

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 Sneppestraat, wordt weergegeven als antropogeen. De rest van het plangebied zou bestaan uit vochtig zand.

#### Waardevolle bodems

→ Zie kaartenbundel: Plangebied met bodemtextuur en waardevolle bodem

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

#### Verontreinigde bodems

→ Zie kaartenbundel: Plangebied met bodemdossiers OVAM

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



- Zie kaartenbundel: Plangebied met Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen en Overstromingsgevoelige gebieden (Watertoets 2017)

Binnen de contour van het plangebied komen geen waterlopen voor.

#### Overstromingsgevoeligheid

- Zie kaartenbundel: Plangebied met Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen en Overstromingsgevoelige gebieden (Watertoets 2017)

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.

#### Recent overstroomde gebieden

- Zie kaartenbundel: Plangebied met Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen en Overstromingsgevoelige gebieden (Watertoets 2017)

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.

#### Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

- Zie kaartenbundel: Plangebied met grondwaterstromingsgevoelige gebieden

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).

#### Infiltratiegevoelige gebieden

- Zie kaartenbundel: Plangebied met infiltratiegevoelige gebieden

Het volledige RUP bevindt zich in infiltratiegevoelig gebied.

#### Milieu-impacttoets VMM

- Zie kaartenbundel: Plangebied op milieu-impacttoetskaart

Om de impact van lozingen op basis van ecologische criteria te kunnen prioriteren werden zogenaamde milieu-impacttoetskaarten opgesteld. Aan de hand van deze kaarten wordt de prioriteit van rioleringswerken bepaald. De kaarten houden rekening met de aanwezigheid van: overstromingsgebieden, prioritair te onderzoeken bodems, ecologisch waardevolle gebieden en waterlopen, water voor de mens (drinkwater / zwemwater), bovenlopen van waterlopen.

Op basis van het voorkomen van bovenstaande type gebieden werd er per gebied een score berekend. Uit deze kaart blijkt dat het plangebied geen milieu-impactscore gekregen heeft. Dit betekent dat er geen impact is op het milieu door afvalwaterlozingen.

#### Zoneringsplan VMM

- Zie kaartenbundel: Plangebied op zoneringsplan VMM

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.

## 7.1.3 Effectbespreking

### T.o.v. Juridisch planologische toestand

#### Bodem

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

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

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

#### Water

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

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

## 7.1.4 Conclusie

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

# 7.2 DISCIPLINE BIODIVERSITEIT

## 7.2.1 T.o.v. juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied ingevuld als bedrijvigheid voorzien van een groenbuffer. Op vandaag is het plangebied nog steeds ingevuld als bedrijvigheid met groenbuffer. De juridisch planologische toestand en de referentiesituatie zijn dan ook gelijk.

## 7.2.2 T.o.v. referentiesituatie

#### Biologische waardering

➔ Zie kaartenbundel: Plangebied op biologische waarderingskaart – BWK (versie 2, 2020)

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

#### Speciale beschermingszones

→ Zie kaartenbundel: Plangebied met speciale beschermingszones

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

#### VEN en IVON gebieden

→ Zie kaartenbundel: Plangebied met historisch permanent grasland, VEN-gebieden en reservaten

Binnen een straal van 2 kilometer rond het plangebied of in het plangebied zijn geen historisch permanente graslanden, GEN (Grote Eenheden Natuur), GENO (Groten Eenheden Natuur in Ontwikkeling) of VEN-gebieden aanwezig.

#### Natuur- en bosreservaten

→ Zie kaartenbundel: Plangebied met historisch permanent grasland, VEN-gebieden en reservaten

Binnen een straal van 2 kilometer komen er geen bos- en/of natuurreservaten voor.

### 7.2.3 Effectenbespreking

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.

### 7.2.4 conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline biodiversiteit

## 7.3 DISCIPLINES LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

### 7.3.1 T.o.v. juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied ingevuld als bedrijvigheid voorzien van een groenbuffer. Op vandaag is het plangebied nog steeds ingevuld als bedrijvigheid met groenbuffer. De juridisch planologische toestand en de referentiesituatie zijn dan ook gelijk.

### 7.3.2 T.o.v. referentiesituatie

#### Bouwkundig erfgoed

➔ Zie kaartenbundel: Plangebied met bouwkundig erfgoed

Binnen het plangebied bevindt er zich op perceel 771C2 een boerenarbeiderswoning met stalletje dat is vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Net buiten het plangebied bevindt er zich nog een boerenarbeidershuis met stal en een moderne bungalow uit 1968 die zijn vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Ook Huis Rozendaal, op de hoek van de Sneppestraat en de Koutermolenstraat wordt beschouwd als vastgesteld bouwkundig erfgoed. Maar hiervan is de erfgoedkundige waarde onbestaand.

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

#### Landschappelijk erfgoed

➔ Zie kaartenbundel: Plangebied met landschappelijk erfgoed

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: Plangebied met archeologisch erfgoed

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

### 7.3.3 Effectenbespreking

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.

### 7.3.4 conclusie

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

## 7.4 DISCIPLINES MENS – MOBILITEIT

### 7.4.1 T.o.v. juridisch planologische toestand

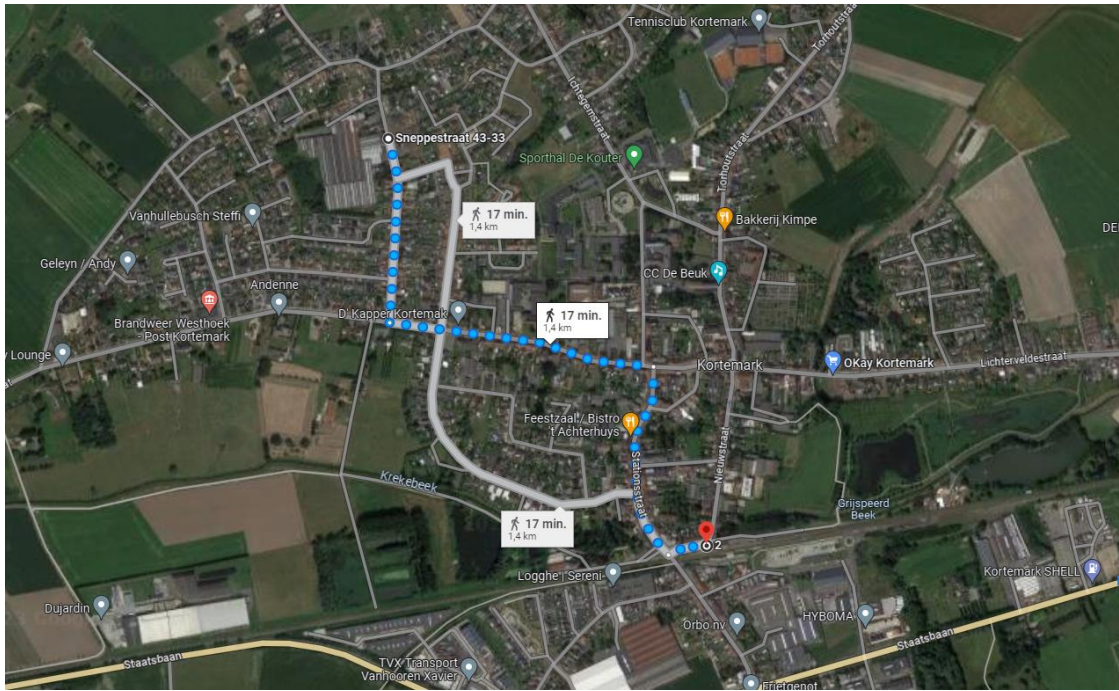
Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied ingevuld als bedrijvigheid voorzien van een groenbuffer. Op vandaag is het plangebied nog steeds ingevuld als bedrijvigheid met groenbuffer. De juridisch planologische toestand en de referentiesituatie zijn dan ook gelijk.

### 7.4.2 T.o.v. referentiesituatie

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

#### Bereikbaarheid voor voetgangers:

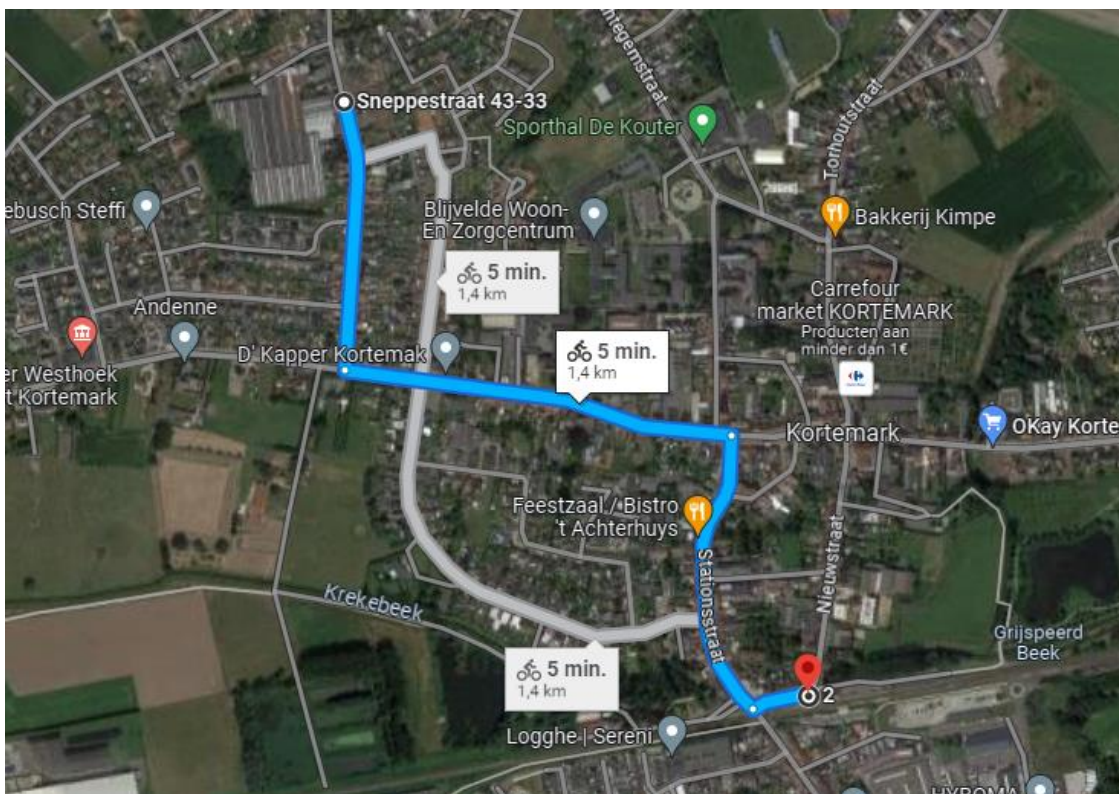
Het plangebied ligt in een gemeente dat bediend wordt door een bovenlokaal openbaar vervoersnetwerk, treinstation Kortemark. Daarom is het aangewezen de bereikbaarheid van de site na te gaan vanuit dat openbaarvoernetwerk. Het station ligt op 1,4 wandelkilometer van het plangebied.



Figuur 44: Situering van de vooropgestelde wandelroute (Google Maps).

Bereikbaarheid voor fietsers:

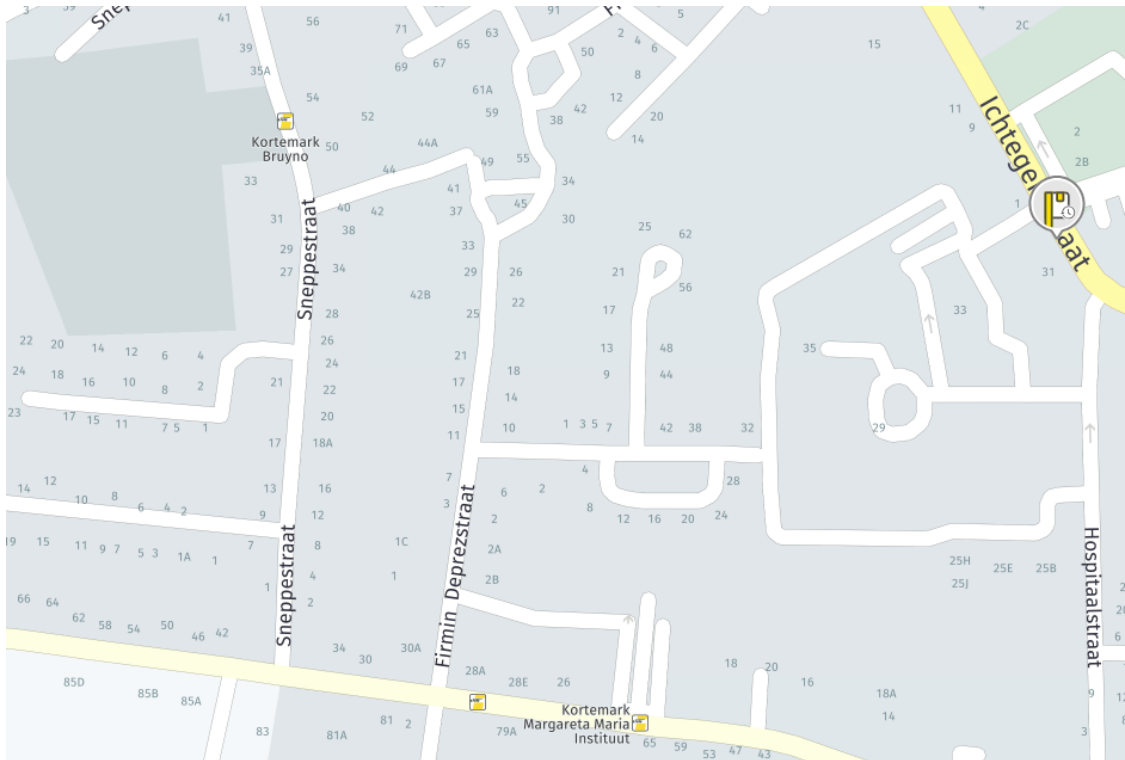
Het plangebied ligt, zoals hierboven vermeld, in een gemeente dat bediend wordt door een bovenlokaal openbaar vervoersnetwerk, treinstation Kortemark. Daarom is het aangewezen de bereikbaarheid van deze site na te gaan vanuit dat openbaarvoernetwerk. De fietsroute naar dat station is net als de wandelafstand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



Figuur 45: Situering van de vooropgestelde fietsroute – richting treinstation (Google Maps).

### Bereikbaarheid met het openbaar vervoer:

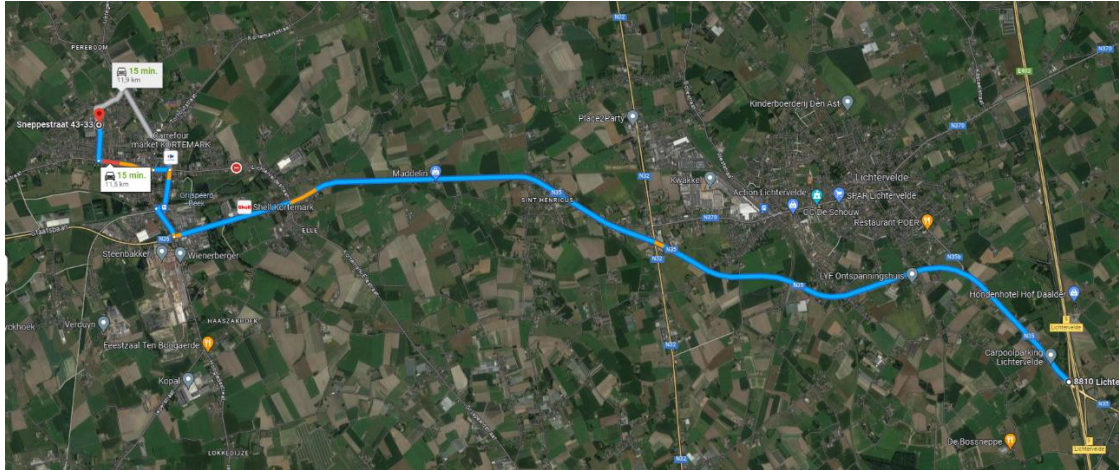
De functionerende bushalte die zich het dichtst bij het plangebied bevindt is de halte 'Kortemark Margareta Maria Instituut' (503340). Deze is terug te vinden op een wandelafstand van ongeveer 500 meter van de toegang tot het plangebied. Deze halte wordt nog enkel bediend door lijn 32 van Lichtervelde 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.



Figuur 46: Situering van de voorgestelde openbaarvervoersopties – BUS – (DeLijn.be)

### Bereikbaarheid met privaat vervoer:

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.



Figuur 47: Situering van de voorgestelde ontsluitingsroute richting bovenlokaal wegennet (Google Maps)

### 7.4.3 Effectenbespreking

#### Verkeersgeneratie

De ontwikkeling van een woonproject met vernieuwende woontypologie zal resulteren in een stijging van het aantal vervoersbewegingen.

#### *Huidige situatie:*

Binnen de contour van het plangebied bevindt zich een woonlint aan de zijde van de Sneppestraat. Deze situatie blijft planologisch ongewijzigd en zal dus worden herbevestigd. De rest van het plangebied is op vandaag een leegstaand bedrijf dat op drie plaatsen ontsluit op de Sneppestraat.

#### *Toekomstige situatie nav planvoornemen:*

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

- De planoptie voorziet de mogelijkheid tot de bouw van 95 (max.) wooneenheden. Als we rekening houden met een worst case autobezittingsgraad van 1,5 dan kan er gesteld worden dat er maximaal 143 personenvoertuigen of 285 vervoersbewegingen per dag kunnen gegenereerd worden.
- 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%. We kunnen dus rekenen dat er zowel tijdens de ochtend- en avondspits gemiddeld 15% van het totaal aantal vervoersbewegingen gegenereerd worden. Er kan dus gesteld worden dat er zich tijdens de ochtend en avondspits in het worst case scenario 43 bijkomende vervoersbewegingen zullen aanbieden op de Sneppestraat of de Schreveweg.
- In het geval van een gesplitste ontsluiting, deels naar Schreveweg en deels naar Sneppestraat, zullen ook de vervoersbewegingen verdeeld zijn. Het gaat dan om ca. 57% en 43% van de vervoersbewegingen die naar resp. de Schreveweg en de sneppestraat zullen ontsluiten.

#### *Effectenbespreking:*



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 285 vervoersbewegingen verspreid doorheen de dag. Rekening houdend met de ochtend- en avondspits in functie van woon-werkverkeer gerelateerde verplaatsingen, dan kunnen we uitgaan van ca. 43 bijkomende vervoersbewegingen.

Het aantal vervoersbewegingen per dag zal ongetwijfeld stijgen ten opzichte van de huidige situatie. Maar er moet wel rekening worden gehouden met het feit dat deze huidige situatie een vertekend beeld geeft. 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. Het plangebied zal een eigen, autoluw woonerf gaan vormen dat zijn ontsluiting kent naar de Schreveweg of de Snekpestraat. De ontsluiting op de Snekpestraat bevindt zich op 340 meter van de Handzamestraat, een weg van een hogere categorie, en is dus vrij goed ontsloten. De ontsluiting via de Schreveweg zorgt voor een directe link met de Koutermolenstraat. Deze straat zal worden opgewaarderd om een betere verbinding met de kern te gaan vormen.

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

#### 7.4.4 conclusie

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

## 7.5 DISCIPLINES MENS – RUIMTELIJKE ASPECTEN

### 7.5.1 T.o.v. juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied ingevuld als bedrijvigheid voorzien van een groenbuffer. Op vandaag is het plangebied nog steeds ingevuld als bedrijvigheid met groenbuffer. De juridisch planologische toestand en de referentiesituatie zijn dan ook gelijk.

### 7.5.2 T.o.v. referentiesituatie

#### Gewestplan

→ Zie kaartenbundel: Plangebied op 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: Plangebied met bestaande BPA's en RUP's





Figuur 49: BPA Koutermolen Gedeeltelijke Herziening

Herbevestigd agrarisch gebied

➔ Zie kaartenbundel: Plangebied met herbevestigd agrarische gebieden

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

→ Zie kaartenbundel: Plangebied op Atlas der Buurtwegen

Grenzend aan het plangebied komt de volgende buurtweg voor:

- Buurtweg nr. 5: Ten oosten van het plangebied loopt gelijk met de huidige Snejpestraat. 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.

### 7.5.3 Effectenbespreking

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 bied een meerwaarde op het 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 wordt op kaart, is op dit moment niet in landbouwgebruik.

Onderzoek naar flankerende maatregelen

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.

### 7.5.4 conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline mens – ruimtelijke aspecten

## 7.6 DISCIPLINES MENS – GEZONDHEID (INC. LUCHT EN GELUID)

### 7.6.1 T.o.v. juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied ingevuld als bedrijvigheid voorzien van een groenbuffer. Op vandaag is het plangebied nog steeds ingevuld als bedrijvigheid met groenbuffer. De juridisch planologische toestand en de referentiesituatie zijn dan ook gelijk.

### 7.6.2 T.o.v. referentiesituatie

#### Lucht

De luchtkwaliteit in Vlaanderen wordt in kaart gebracht door de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) voor volgende vier parameters:

- Fijnstof PM2.5 Interpolatie (afleiding van nieuwe datapunten) 2019
- Fijnstof PM10 Interpolatie 2019

- Stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) Interpolatie 2019
- Black Carbon (BC) Interpolatie 2019

#### Fijnstof PM<sub>2.5</sub> interpolatie 2021

- ➔ Zie kaartenbundel: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): fijn stof PM 2.5 (boven) en fijn stof PM 10 (onder)

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 21-25 microgram fijn stof PM<sub>2.5</sub>/m<sup>3</sup>. Deze concentratie ligt tegen de Europese grenswaarden aan.

#### Fijnstof PM<sub>10</sub> interpolatie 2021

- ➔ Zie kaartenbundel: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): fijn stof PM 2.5 (boven) en fijn stof PM 10 (onder)

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 26-30 microgram fijn stof PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup>. Dit betreft een normaal gemiddelde waarde binnen Vlaanderen.

#### Stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) interpolatie 2021

- ➔ Zie kaartenbundel: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): stikstof (boven) en roet – Black Carbon (onder)

De jaargemiddelde stikstofconcentratie ligt tussen de 26 en 30 microgram. De kaart toont een vrij homogeen beeld boven de woonwijk. Boven het landbouwgebied ten noorden van de wijk is de concentratie lager, tussen de 21 en de 25 microgram.

#### Black Carbon (BC) Interpolatie 2021

- ➔ Zie kaartenbundel: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): stikstof (boven) en roet – Black Carbon (onder)

Het plangebied ligt binnen een zone met gemiddelde 1.01-1.25 microgram BC/m<sup>3</sup>. Dit betreft een normaal gemiddelde binnen Vlaanderen.

#### Geluid

- ➔ Zie kaartenbundel: Plangebied op de geluidsbelastingskaart wegverkeer 2018 dag (boven), avond (midden) en nacht (onder)

Op de kaarten komt duidelijk naar voor dat de geluidsbelasting overdag het hoogst is ten oosten van het plangebied, in de richting van de kern van Kortemark. In de avond en 's nachts is de geluidsbelasting daar lager. Ter hoogte van het plangebied zelf is de geluidsbelasting vrij gemiddeld en homogeen. Ten noorden van het plangebied, in de meer landelijke omgeving van de Koutermolenstraat is de geluidsbelasting het laagst.

#### Atlas lichtpollutie

- ➔ Zie kaartenbundel: Plangebied op light pollution atlas (2020)

Op de kaart valt op te merken dat de lichtpollutie doorheen de jaren steeds verder aan het toenemen is. De egale kleur over de volledige plankaart toont aan dat er geen verschil in lichtpollutie heerst rondom het plangebied.

#### 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.

### 7.6.3 Effectenbespreking

#### 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 meer geluidshinder veroorzaken dan de bestaande situatie (zonder activiteiten) maar minder dan de voormalige meubelfabriek/schrijnwerkerij.

#### Licht

Onder de discipline licht kan er gesteld worden dat de mogelijks te integreren functies, namelijk wonen, een minimaal aantal bijkomende lichtbronnen met zich zullen meebrengen. Op de hierboven aangehaalde kaart valt er op te merken dat de contour binnen een zone is gesitueerd waarbij er over het algemeen al een bepaalde (egale) lichtvervuiling op te meten valt. Daarnaast wordt er geen abnormale overlast verwacht gezien de aard van de geplande woonvorm geen nachtactiviteiten worden verwacht.

### 7.6.4 conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline mens – gezondheid.

## 7.7 DISCIPLINES MENS – VEILIGHEID

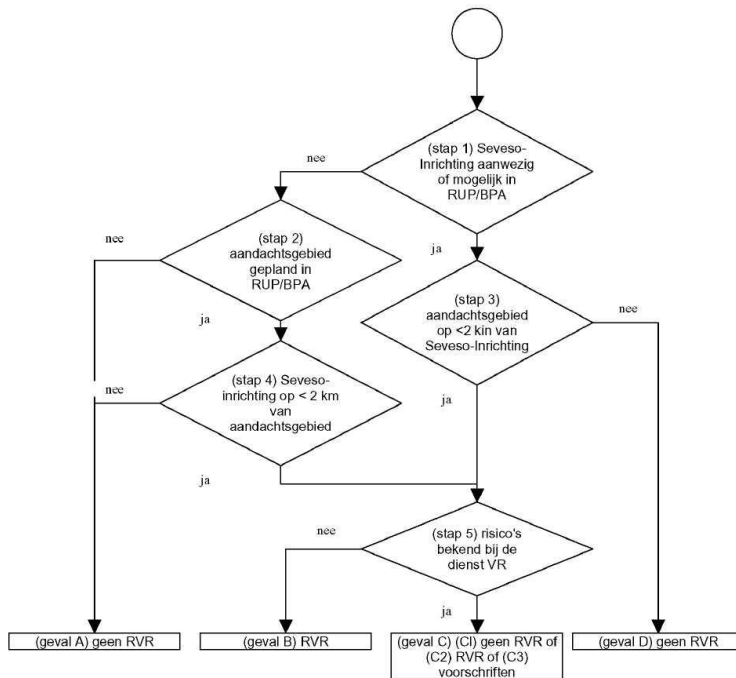
### 7.7.1 T.o.v. juridisch planologische toestand

➔ Zie kaartenbundel: Plangebied met SEVESO-inrichtingen

Binnen een straal van 2 kilometer zijn geen hogedrempel noch lagedrempel SEVESO-inrichtingen gelegen.

## 7.7.2 Effectenbespreking

Het RUP voorziet niet in het oprichten van SEVESO - inrichtingen. De bestemming heeft geen invloed op de gezondheid van de mens.



## 7.7.3 conclusie

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

## 7.8 DISCIPLINE KLIMAAT

### 7.8.1 T.o.v. juridisch planologische toestand

Volgens BPA Koutermolen (26/08/1992) is het plangebied ingevuld als bedrijvigheid voorzien van een groenbuffer. Op vandaag is het plangebied nog steeds ingevuld als bedrijvigheid met groenbuffer. De juridisch planologische toestand en de referentiesituatie zijn dan ook gelijk.

### 7.8.2 T.o.v. referentiesituatie

➔ Zie kaartenbundel: Plangebied op Hittestresskaart 2050 (boven) en 2100 (onder)

Op de kaart van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) wordt het actuele aantal hittegolfgaardagen gevolgd en is ook een prognose voor 250 en 2100 te zien. Het aantal hittegolfgaardagen zal sterk toenemen.

### 7.8.3 Effectenbespreking

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.

### 7.8.4 conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline klimaat.

## 7.9 INTERACTIE VAN EFFECTEN

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

## 7.10 GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN

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



# 8. RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT

---

## 8.1 ONTHEFFING VAN OPMAAK RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT

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

De beslissing uit de RVR toets werd opgenomen als bijlage.

## 9. BIJLAGEN

---