

STAD WAREGEM
RUP STATIONSOMGEVING



februari 2018, onderzoek tot Plan-Mer

COLOFON

Dit document is een publicatie van:

Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk
tel +32 56 24 16 16
rup@leiedal.be

stedenbouwkundig ontwerpers RUP:

Steven Hoornaert
Griet Lannoo
Veerle Cox

Milieudeskundige screening:

Stefaan Verreu

Opdrachtgever:

Stad Waregem

De Burgemeester:

Kurt Vanryckeghem

De Voorzitter van de Gemeenteraad:

Kurt Vanryckeghem

De stadssecretaris:

Guido De Langhe

Versie**Datum**

- Vraag adviesinstanties:	12/04/2017
- Adviesvraag:	21/04/2017
- Vraag tot ontheffing:	07/07/2017
- Uitstel van beslissing	04/08/2017
- adviesvraag 2	22/12/2017
-vraag tot ontheffing na tweede adviesvraag:	14/02/2018

INHOUDSOPGAVE

1.	OPMAAK GEMEENTELIJK RUP STATIONSOMGEVING.....	4
1.1.	INITIATIEFNEMER	4
1.2.	OPDRACHTHOUDER	4
1.3.	VOORWERP	4
1.4.	BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJING VAN HET PLAN	5
2.	INSCHATTING VAN MOGELIJKE AANZIENLIJKE MILIEUEFFECTEN (SCREENING).....	9
2.1.	BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN	9
2.2.	PLANALTERNATIEVEN	11
2.3.	BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN	13
2.4.	DE KENMERKEN VAN PLANNEN EN PROGRAMMA'S	45
3.	CONCLUSIE.....	45

**Deze screeningsnota moet samen gelezen worden met de
toelichtingsnota van het ontwerp (juli 2017)**

1. OPMAAK GEMEENTELIJK RUP STATIONSOMGEVING

1.1. INITIATIEFNEMER

Stad Waregem
Gemeenteplein 2
8790 Waregem

1.2. OPDRACHTHOUDER

Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10
8500 Kortrijk

1.3. VOORWERP

1.3.1. Het RUP is een plan

Het voorliggende plan is een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en valt onder de definitie plan zoals geformuleerd door het D.A.B.M.

1.3.2. Het RUP valt onder het toepassingsgebied

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

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

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

- Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het m.e.r.-besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 (zoals gewijzigd op 1 maart 2013), namelijk voor de rubriek 10b 'stadsontwikkelingsproject' en 10e 'aanleg van wegen' van bijlage III.
Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau, namelijk de stationsomgeving in Waregem ten noorden van de spoorlijn Kortrijk-Gent. Het plangebied is ca. 17 ha in oppervlakte en maakt volledig deel uit van het kleinstedelijk gebied van Waregem, afgebakend door een provinciaal RUP. Het RUP 'Stationsomgeving' bevestigt de verdere ontwikkeling van het plangebied als verweving van wonen en stedelijke functies nabij het IC-station als mobiliteitsknooppunt.
- Het RUP betreft geen plan, waar gelet op het mogelijk betekenisvolle effect op speciale beschermingszones, een passende beoordeling vereist volgens het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

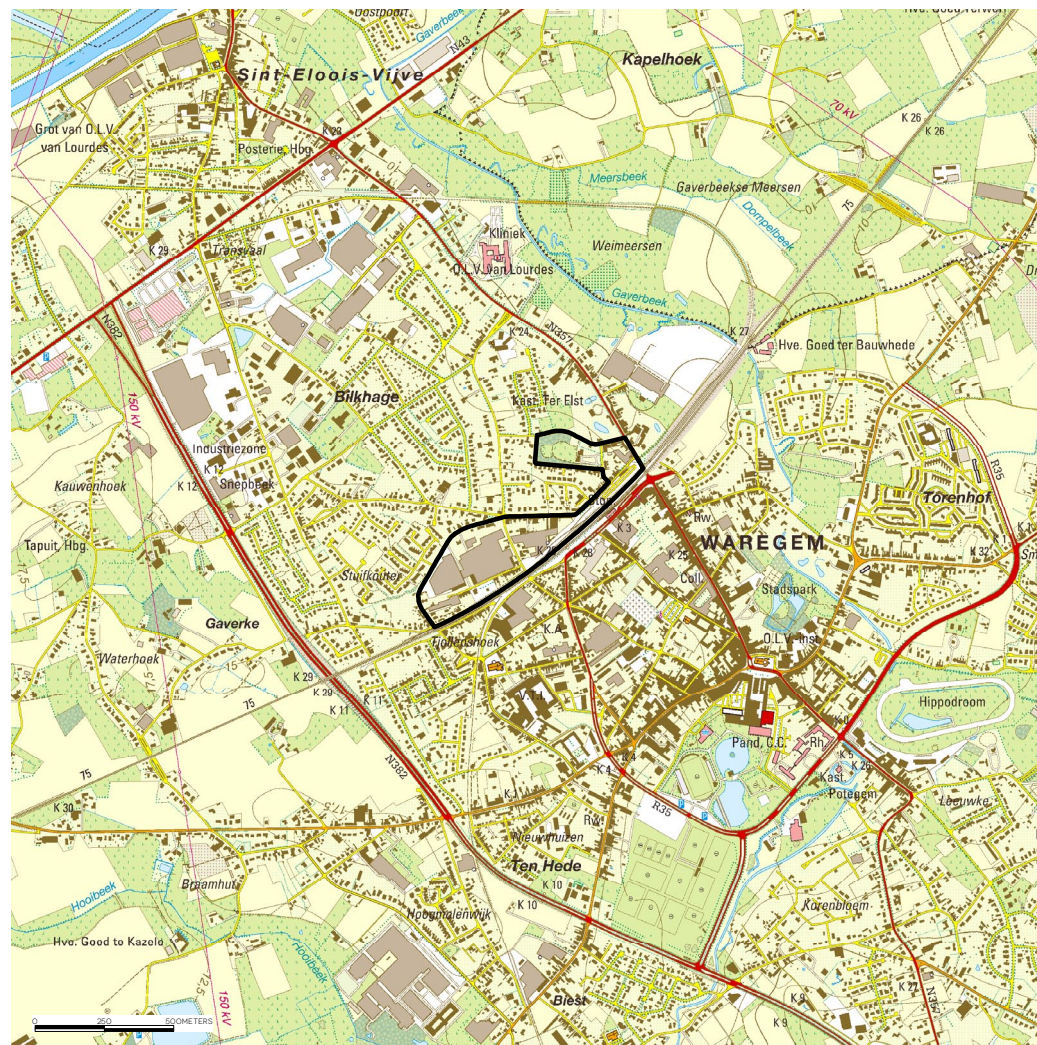
Daar het RUP niet van rechtswege onderworpen is aan de plan-MER-plicht, maar wel screeningsgerechtigd is, wordt voor betreffend plan op basis van een screening geoordeeld of het plan

aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

1.4. BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJING VAN HET PLAN

1.4.1. Ligging

Provincie	West-Vlaanderen
Arrondissement	Kortrijk
Gemeente	Waregem
Deelgemeenten	Waregem



1.4.2. Feitelijke toestand

Het plangebied, ongeveer 12 ha in oppervlakte, maakt deel uit van de stationsomgeving van Waregem en bevindt zich ten noorden van de spoorlijn Kortrijk-Gent. Het is een vrijwel volledig bebouwde omgeving en omvat 5 deelgebieden:

- bouwblok Fabrieksstraat - Hugo Verriestlaan: overwegend leegstaande fabriekspanden van het vroegere Sofinal
- bouwblok Felix de Ruyckstraat: voornamelijk woningen in een heterogeen woonweefsel met enkele handelszaken
- parking achterzijde station: NMBS-parking en fietsenstalling
- bouwblok Boulezlaan-Vijfseweg: voornamelijk woningen in een heterogeen woonweefsel met enkele handelszaken en kleine bedrijven
- parkgebied Koningin Fabiolalaan - Vandewoestijnelaan: park met kasteelvilla en bijgebouwen

Zie verder in het schetsontwerp onder 2 'Feitelijke toestand'.

1.4.3. Uitgangspunten en doelstellingen

Dit RUP wordt opgemaakt ter uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Waregem, definitief goedgekeurd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen op 19 april 2007. Het RUP voorziet in een passende bestemming voor de noordelijke stationsomgeving van Waregem en legt ook de randvoorwaarden voor de inrichting van de vijf deelgebieden binnen het RUP vast.

Binnen dit plangebied bevindt zich de site Fabrieksstraat, die op heden bestemd is voor bedrijvigheid, maar reeds enkele jaren geen industriële activiteiten meer herbergt en grotendeels leeg staat. Rekening houdende met de nabijheid van het station van Waregem en de omliggende woonzones biedt deze site de opportuniteit om het om te vormen tot stedelijk reconversieproject

met wonen en andere stedelijke functies. In dit RUP worden de gewenste bestemming en inrichtingsprincipes voor dit reconversieproject vastgelegd.

In het RUP worden ook ruimtelijke uitspraken geformuleerd voor de publieke ruimte achteraan (= noordelijke zijde) het station dat op vandaag volledig wordt ingepalmd door de stationsparking. In de toekomst wenst de stad hier tot een kwaliteitsverbetering te komen. In het RUP zal daarom ook de mogelijkheid worden geboden om hier een bouwproject met stedelijke functies op te richten, met ondergronds parkeren, waardoor ter hoogte van de noordelijke stationsuitgang ruimte vrijkomt voor de aanleg van een volwaardig plein met ruimte voor groen, voetgangers, fietsers waarbij ook een nieuwe fietssnelweg wordt geïntegreerd.

Ter hoogte van de Vijfseweg wordt langs het spoor een projectzone voor stedelijke functies voorzien met een nieuw gebouw tot 5 bouwlagen voor kantoren, handel en diensten die in relatie staan met de stationsomgeving.

In het RUP worden ook de gewenste bestemming en inrichting voor de bestaande bouwblokken tussen de Boulezlaan, de Koningin Fabiolalaan, Ter Elststraat en de Vijfseweg behandeld. Voor het park met de kasteelvilla aan de Vandewoestijnelaan wordt ook een mogelijke herinrichting onderzocht als wonen in het park.

Zie verder in het schetsontwerp onder 5 'Ontwerpend onderzoek'.

1.4.4. Voorgeschiedenis en eventueel al genomen beslissingen

Er is één BPA Waregem 85 'Fabrieksstraat' (2004) gelegen binnen het plangebied van het RUP dat het gewestplan omzet naar ambachtelijke bedrijvigheid en zone voor kantoren en diensten. Het plangebied is volledig opgenomen binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied van Waregem (provinciaal RUP, 2012). Het RUP is grotendeels in overeenstemming met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Waregem (19 april 2007) en de opties

van de afbakening als stedelijk gebied. Een afwijking wordt in de toelichtingsnota en deze mer-screeningsnota verder gemotiveerd. Voor de site van de Fabrieksstraat (Sofinal) werd met de Vlaamse regering een Brownfieldconvenant afgesloten (2014). Het plangebied is geen voorwerp van een vroegere plan-MER of een project-MER.

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

Het RUP vormt de juridische basis en het ruimtelijk kader voor de verdere ontwikkeling van de stationsomgeving van Waregem met een verweving van stedelijke functies binnen de schaal van Waregem en de nabijheid van een reizigersstation.

Het RUP vormt het kader voor volgende activiteiten:

- reconversie van de vroegere bedrijfssite van Sofinal naar een dens woonproject met ruimte voor diverse woontypologieën, beperkte nevenfuncties en groene infrastructuur
- behoud van het wonen binnen de huidige bouwblokken met ruimte voor een menging met andere stedelijke functies
- een projectzone voor stedelijke functies als kantoren, handel en diensten in functie van de stationsomgeving
- ondergrondse parkeergarage en beperkte bovengrondse parkeermogelijkheden
- een herinrichting van het stationsplein als publieke ruimte met de beperkte parking
- afbakening van projectzones die als één project gepland en gerealiseerd worden
- continuïteit van bedrijfs- en handelsactiviteiten die verenigbaar zijn met het woonweefsel
- aanleg van buurtgroen en verbindingen voor wandelaars en fietsers, inclusief een fietssnelweg naast het spoor

- de inrichting van een park met de kasteelvilla met een beperkte mogelijkheid tot bouwen in het park
- waardering en behoud van het bouwkundig erfgoed

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

Het RUP geeft uitvoering aan het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Waregem (Deputatie 19 april 2007) en de afbakening van het kleinstedelijk gebied Waregem (ministerieel besluit van 16 oktober 2012).

Er zijn diverse plannen en ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied van Waregem zoals de Zuidboulevard, de opwaardering van de Gaverbeek, bouwprojecten voor handel en kantoren, herontwikkeling van Groenbek als bedrijventerrein ... Deze projecten kaderen binnen de beleidsopties van het ruimtelijk structuurplan en de afbakening om de stedelijke groei op een stedenbouwkundige verantwoorde manier te organiseren. Er is dan ook geen rechtstreekse interactie tussen deze diverse plannen en programma's.

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

Het plangebied is gelegen op meer dan 10 km van de grens met Frankrijk of Wallonië.

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

1.4.8. Fase van opmaak van het plan of programma

		Datum goedkeuring
startnota	x	september 2014
schetsontwerp	x	april 2017
voorontwerp		juli 2017
ontwerp		

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

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

1.4.10. Bijdrage van het plan tot oplossingen van bestaande milieuproblemen

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

De bodemverontreiniging wordt aangepakt binnen het kader van het bodemdecreet en de afspraken binnen het bronvieldconvenant.

Het RUP biedt tevens een opportuniteit voor de ontwikkeling van de stationsomgeving met een focus op verdichting, verweving, bereikbaarheid met aandacht voor duurzaamheid, trage verbindingen en voldoende groen op buurt- en wijkniveau.

1.4.11. Reeds geraadpleegde studies, bronnen, milieugegevens...

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

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

Naast de geldende wetgeving en reglementering (zoals bodemdecreet, Vlarem, integraal waterbeleid, stedenbouwkundige verordeningen...), dragen de stedenbouwkundige voorschriften bij tot het voorkomen en beperken van de potentiële hinder, aantasting en verstoring van de omgeving.

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

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

2. INSCHATTING VAN MOGELIJKE AANZIENLIJKE MILIEUEFFECTEN (SCREENING)

2.1. BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

2.1.1. Algemene methodiek

De screening van de milieueffecten verloopt in drie stappen:

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

verwacht wordt, worden verder uitgewerkt. Voor deze effectdisciplines wordt de referentiesituatie beschreven. Daarna worden de ingrepen en hun effect beschreven, aangevuld met remediërende maatregelen en eventuele leemten in de kennis.

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

2.1.2. Ingrepeffectschem

Voor de screening van de milieueffecten worden in een "ingrepeffectschem" de mogelijke activiteiten die op basis van het gemeentelijk RUP kunnen worden uitgevoerd bekeken op potentiële milieuhinder. Deze worden getoetst aan de verschillende effectdisciplines. De hinder kan van tijdelijke of permanente aard zijn en zal in die zin ook verschillend beoordeeld worden. De disciplines waar mogelijk een negatief effect verwacht wordt, worden dan verder in 2.3. uitgewerkt.

Beschrijving ingreep in tijd en ruimte			Eerste afweging ten opzichte van de effectdisciplines												
Ingreep	Omvang	Duur	Gezondheid van de mens	Ruimtelijke ordening	Biodiversiteit, flora en fauna	Energie en grondstof-fenvoorraad	Bodem	Water	Atmosfeer en klimatologische factoren	Geluid	Licht	Stoffelijke goederen en cultureel erfgoed	Landschap	Mobiliteit	
Nieuwe stadsprojecten met diverse stedelijke functies en programma's		P	N*	N*	N	N*	N*	N*	N*	N*	N*	N*	N	N*	
Wonen in het centrum met (beperkte) nevenfuncties		P	N*	N*	/	N	N	N*	N*	N	N	N*	N	N*	
Handel, diensten en openbare voorzieningen in stedelijke kern		P	N	N	/	N	N	N	N	N	N	N	N	N*	
Kleinschalige bedrijvigheid binnen het stedelijk weefsel		P	N*	N*	/	N	N	N	N	N	N	N	N*	N*	
Inrichting van het stationplein en organisatie van het parkeren met nieuwe ondergrondse parking		P	N*	N*	N	N	N	N*	N*	N*	N	N*	N	N*	
Aanleg van openbaar domein, trage verbindingen en groen ruimte		P	N	N*	N*	N	N	N	/	N	/	N	N	/	
Inrichting van het park met kasteelvilla incl. een beperkt programma voor wonen in het park		P	N	N*	N*	N	N	N	N	N	/	N*	N*	N	

N: niet significant effect

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

S*: mogelijk significant effect – verder te onderzoeken

S: significant effect

T: tijdelijk effect

P: permanent effect

/: niet relevant

+: positief effect

2.2. PLANALTERNATIEVEN

2.2.1. Locatie-alternatieven

Het RUP Stationsomgeving is gericht op het beter ruimtelijk functioneren van de noordelijke zijde van het station in relatie met de mobiliteit. Hier stellen zich diverse opportuniteiten als mobiliteitsknooppunt en de mogelijkheid om een verlaten fabriekssite her in te vullen.

Zowel binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de stad Waregem als binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied worden de mogelijkheden en potenties van het plangebied onderkend, mits dit op een stedenbouwkundige verantwoorde manier kan gepland worden.

In een brownfieldsconvenant is opgenomen dat de stad Waregem een RUP opmaakt om de opportuniteiten en de knelpunten op een ruimtelijk verantwoorde manier aan te pakken.

Deze opportuniteiten en knelpunten zijn uiteraard verbonden met de specifieke locatie van het plangebied. De voorschriften van het gewestplan en de diverse BPA's en RUP's bieden niet langer garantie voor een verantwoord ruimtelijk beleid en beoordelingskader voor vergunningsaanvragen.

De stad Waregem heeft er voor geopteerd om het bestaande BPA 'Fabrieksstraat' via het RUP te wijzigen en de noordelijke stationsomgeving mee te nemen om tot één coherente ontwikkeling te komen die gelinkt is aan de nabijheid van een IC-reizigersstation.

Specifiek worden voor de stedelijke projecten op de Sofinal-site en op de NMBS-parking specifieke regels hiervoor vastgelegd binnen dit RUP.

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

2.2.2. Nulalternatief

In het nulalternatief blijven de voorschriften van het gewestplan (woongebied en parkgebied) en het BPA Fabrieksstraat (zone voor ambachtelijke bedrijven en kantoren) bestaan met weinig specifieke bepalingen die gericht zijn op de potenties van een stationomgeving. Dit biedt onvoldoende garantie voor een duurzaam ruimtelijk beleid zoals uitgewerkt binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en de afbakening van het kleinstedelijk gebied Waregem.

De stad wenst een nieuw en eenduidig ruimtelijk plan waarin alle opties voor deze stationsomgeving met een eigen dynamiek en ruimte voor extra woningen, groen en stedelijke functies. Uit het ontwerpend onderzoek binnen het RUP is een globale inrichtingsschets gekomen om het wonen op een goede manier samen te laten functioneren met nieuwe stedelijke functies. Hiervoor is, binnen de krijtlijnen van algemene principes, enige sturing nodig binnen de stedenbouwkundige voorschriften. Bij het nulalternatief blijven de huidige voorschriften gelden, wat voor onduidelijkheid zorgt binnen het concept van verweving van stedelijke functies en kwalitatief openbaar domein nabij het station.

De voormalige keuze om met het BPA de site Sofinal te behouden voor bedrijven, wordt nu op een onderbouwde manier bijgestuurd om beter gebruik te maken van de voordelen van een locatie nabij een mobiliteitsknooppunt. Zonder dit RUP is deze gewenste ontwikkeling niet mogelijk en wordt bedrijvigheid ontwikkeld op deze minder geschikte locatie.

In het nulalternatief is het ook moeilijk om het parkeren anders te organiseren en ondergronds te brengen zodat er bovengronds ruimte ontstaat voor kwalitatieve publieke ruimte met de aanleg van een fietssnelweg richting Kortrijk.

Binnen het RUP wordt ook een privaat parkgebied opgesplitst in een publiek park en een zone voor 'wonen in het park'. Dit draagt bij tot het invullen van de groenbehoefte op buurt- en wijkniveau.

Zonder een vernieuwende aanpak via het RUP, kunnen deze opties van het stadsbestuur niet gerealiseerd worden.

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

2.2.3. Uitvoeringsalternatieven

Het plangebied wordt ingedeeld in diverse zones:

- zone voor stedelijke functies (projectzone)
- zone voor gemengde functies
- zone voor wonen met beperkte nevenfuncties (projectzone)
- zone voor stationsplein en parking
- zone voor wonen in het park
- zone voor park

Daarnaast zijn er nog specifieke overdrukken als trage verbindingen en ontsluitingen.

Er blijven uiteraard andere invullingen mogelijk om het plangebied in te delen of in te richten, maar de bestemmingszones in het RUP zijn gebaseerd op een ontwerp onderzoek om bij de ontwikkelingen gebruik te maken van de multimodale mogelijkheden van een IC-reizigersstation.

De keuzes die het stadsbestuur gemaakt heeft, zijn goed onderbouwd, onder meer binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en de afbakening van het kleinstedelijk gebied. Bij de opmaak van het RUP wordt nagegaan welke principes het best worden vastgelegd binnen het bestemmingsplan en de voorschriften. Voor nieuwe en strategische ontwikkelingen worden nadere bepalingen uitgewerkt zoals de manier van ontsluiting en de verplichting van een inrichtingsstudie bij een vergunningsaanvraag.

De voorgenomen bestemmingen vormen een evenwichtig aanbod en sluiten aan bij de potenties van een stationsomgeving als een stedelijke groeipool met zowel een woonontwikkeling als een bundeling van nieuwe stedelijke functies als kantoren,

handel en diensten. Hierbij wordt expliciet voorzien om het parkeren voornamelijk ondergronds te brengen in de plaats van bovengronds waar de auto nu de voetganger verdringt. Het verder ontwikkelen van wonen is gewenst om de groei van nodige wooneenheden als gevolg van jonge gezinnen die zich in de stad willen vestigen, gezinsverdunding en vergrijzing binnen de eigen bevolking op te vangen. Hierbij wordt de keuze gemaakt om op korte termijn enkel die gebieden te ontwikkelen die binnen een stedelijk gebied gelegen zijn en een goede bereikbaarheid hebben om zo het aansnijden van open ruimte te vermijden. Een inrichtingsstudie dient telkens aandacht te besteden aan zorgvuldig ruimtegebruik en de nodige ruimtelijke kwaliteit zoals buurtgroen.

Een andere invulling en schikking van de categorieën woongebied, centrumfuncties, groen en publieke functies zou dan ook niet in overeenstemming zijn met de beleidsopties uit de structuurplanning.

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

2.3. BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

2.3.1. EFFECT OP DE GEZONDHEID EN DE VEILIGHEID VAN DE MENS

Referentiesituatie

Het plangebied omvat de stationsomgeving van Waregem ten noorden van de spoorlijn. De buurt is geëvolueerd naar een dicht bebouwde omgeving met weinig groen of publieke ruimte. De voormalige bedrijfsgebouwen van Sofinal domineren het deelgebied van de Fabrieksstraat, de NMBS-parking de zone langs het spoor en een gemengde woon- en commerciële ontwikkeling in de andere bouwblokken.

Het marktplein met ook het commercieel en administratief centrum van het Pand is gelegen op zo'n 600 m van het plangebied. Waregem vervult een duidelijke centrumfunctie t.o.v. de omliggende kernen. Alle voorzieningen zijn binnen een korte afstand aanwezig (scholen, rust- en verzorgingstehuis, handel, ontmoetingscentrum...). Hierdoor is Waregem een aantrekkelijke woonomgeving binnen een stedelijke context.

Het plangebied wordt begrensd door de spoorlijn Kortrijk-Gent die op een verhoogde berm ligt en sterk het beeld domineert. Het station van Waregem is een belangrijk IC-reizigersstation voor pendelaars en studenten en brengt een stedelijke dynamiek mee. Het plangebied ligt aan de achterzijde van het stationsgebouw en omvat een grote en langgerekte NMBS-parking voor betalend parkeren.

Tot de jaren '90 was het textielbedrijf Sofinal hier gevestigd tot

de verhuis naar het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem. Deze bedrijfsgebouwen staan sinds het faillissement rond 2000 al vele jaren leeg en wachten op een nieuwe invulling. De vroegere milieuvergunningen zijn dan ook vervallen. Eén gebouw is nog in gebruik als opslagruimte voor Nuyttens electrobedrijf.

Binnen de bouwblokken aan het station zijn nog een aantal kleine bedrijven of inrichtingen verweven in het woonweefsel met de nodige vergunningen, onder meer:

- Pol-Mar Plast, rolluiken en zonnewering
- ACI-Group, winkel en industriële rekken
- Himpe security, elektriciteitszaak
- H2O hand car wash
- BBMP, metam packaging and production
- Wind NV

In het plangebied is een park met kasteelvilla opgenomen waar de handel NV Wind in interieurtextiel is gevestigd in het hoofdgebouw en een aantal bijgebouwen.

De milieudienst van de stad Waregem meldt dat er regelmatige klachten zijn over zwerfvuil, onkruid, sluikestort, oneigenlijk gebruik, verwaarlozing, ongedierte als ratten, ... op de site van Sofinal met de leegstaande bedrijfsgebouwen.

Er zijn geen overige recente klachten bekend of vormen van overlast door geluid, reuk, lucht- of waterverontreiniging die binnen het plangebied aanwezig zijn. Er zijn geen verdere specifieke problemen bekend in relatie met het plangebied met betrekking tot risico's op gebied van gezondheid of veiligheid.

Er bevindt zich één SEVESO-inrichting op ongeveer 2 km van de site van Sofinal in het plangebied, nl. Progalys (lage drempel-productie van isolatie).

De ruime omgeving buiten het plangebied is overwegend stedelijk, met de spoorlijn als een belangrijke breuklijn. Ten zuiden is het commerciële centrum van Waregem met de Station- en de

Holstraat als belangrijkste winkelstraten, ten noorden zijn meer recente (deels sociale) verkavelingen gelegen. Het park met de kasteelvilla sluit buiten het plangebied aan bij een ander groen parkgebied 'Ter Elst' (eveneens privaat).

Vrijwel alle (reizigers)treinen stoppen in Waregem. De spoorlijn met zijn druk treinverkeer zorgt voor potentiële geluidshinder (zie verder bij de discipline geluid). Voor andere verkeershinder verwijzen we naar de discipline mobiliteit.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP wil in de eerste plaats een kader scheppen voor het ruimtelijk functioneren van de stationsomgeving van Waregem en deze randvoorwaarden aanduiden voor een gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De herinrichting van de NMBS-parking en het stationplein en de reconversie van de site Fabrieksstraat (Sofinal) vervullen hierbij een sleutelrol. Uitgangspunt hierbij is het versterken van de kerngebonden centrumfuncties t.h.v. het station waarbij een verweving van activiteiten binnen het woonweefsel kan voor zover de omgevingskwaliteit niet geschaad wordt.

De nabijheid van het station zorgt voor een grote potentie om de deelgebieden binnen het plangebied op te waarderen en het ruimtelijk rendement te verhogen. Hierbij wordt vooral gestreefd naar verdichting en kernversterking op een toplocatie met hoge knooppuntwaarde.

In de toelichtingsnota is het resultaat van een ontwerp onderzoek opgenomen om de noordelijke stationsomgeving te transformeren naar een aantrekkelijke stedelijke woon- en werkomgeving. Hierbij moet concreet worden ingezet op:

- het opladen van de toplocatie aan station en Vijfseweg (de toegangspoort tot centrum) met stedelijke functies,



LEGENDE



lage drempel



hoge drempel

- het creëren van een duurzame woonomgeving met hogere woningdichtheid op loopafstand van het station,
- het aanpakken van het parkeren in de stationsomgeving om de kwaliteit van de buitenruimte te verhogen,
- het realiseren van een vlottere en aangenaamere verbinding voor fietsers en voetgangers naar het station,
- het realiseren van een groene corridor als zachte verbinding naar station.

Enerzijds wordt de site Fabrieksstraat (Sofinal) omgevormd tot een levendig woonproject met een verscheidenheid aan woonvormen (zowel eengezinswoningen als appartementen) om zowel de vraag van jonge gezinnen, de impact van gezinsverdunding als van vergrijzing op te vangen. Een inrichtingsstudie bij de vergunningsaanvraag dient aandacht te besteden aan zorgvuldig ruimtegebruik, de sociale mix en de nodige ruimtelijke kwaliteit zoals voldoende buurt- en speelgroen. Een overdruk duidt een bouwzone aan voor gemengde (handels)functies.

Voor het deelgebied Fabrieksstraat worden in totaal 265 wooneenheden voorzien, waarvan 82 rijwoningen, 119 appartementen, 36 hoekappartementen en 28 wonen boven winkel. De nieuwe woningen voldoen aan alle comfort- en energie-eisen en dragen bij tot het moderniseren van het verouderd woningenbestand in de stad Waregem. Het geheel bevindt zich in een groene omgeving door semi-private tuinen en een openbaar park aan de zijde van de spoorweg. Hierdoor wordt een hoge woondichtheid van 40 woningen per ha gecombineerd met een groen en open ruimte.

Met de realisatie van een woonproject zullen uiteraard ook de gemelde problemen van zwerfvuil, ongedierte, verwaarlozing, ... door de omwonenden een einde nemen.

De huidige NMBS-parking wordt heringericht met meer ruimte voor wandelaars en fietsers en het inplanten van bomen en groene elementen. Het verlies aan parkeerplaatsen wordt dan

gecompenseerd door een ondergrondse parking.

Het RUP biedt ontwikkelingskansen voor economische activiteiten en werkgelegenheid bij een 'strip met stedelijke functies' aan de spoorlijn waar het accent ligt op nieuwe stedelijke economie en ondersteunende functies voor de stationgebruikers. Deze plek met een gebouw tot 5 verdiepingen fungeert dan als herkenbare toegangspoort tot Waregem vanuit de Vijfseweg.

Langs het spoor wordt dan op de huidige NMBS-parking een doorlopend lineair parkstrip uitgebouwd worden met hoogwaardige trage verbindingen naar het station zoals een fietssnelweg tussen Kortrijk, Waregem en Deinze. De uitbouw van zachte verbindingen komt vooral de verkeersveiligheid tegemoet maar creëert ook ontmoetingsplekken.

Voor het park met de kasteelvilla wordt uitgegaan om de handelsvestiging in onsamenhangende bijgebouwen te vervangen door een 'woonpark' met behoud van de kasteelvilla en de bouw van een meergezinswoning met een 20-tal appartementen in twee gebouwen. Binnen deze groene setting is een goede locatie voor zorgwoningen. Het westelijk deel van het park wordt dan publiek toegankelijk als gemeentelijk park en vult zo de groenbehoefte op wijkniveau in.

Specifieke activiteiten zoals handel kunnen binnen de bestemmingen 'zone voor stedelijke functies' en 'zone voor gemengde functies' voor zover ze verenigbaar zijn met het wonen. Milieubelastende, sterk verkeersgenererende activiteiten en groothandel... zijn niet toegestaan. De activiteiten mogen de draagkracht van de omgeving niet overschrijden.

In zone voor 'zone voor wonen met beperkte nevenfunctie' zijn nevenactiviteiten mogelijk.

Een bestaand bedrijf met opslagruimte in de Hugo Verrieststraat kan behouden blijven binnen een toekomstige fasering van het woonproject op de site van de Fabrieksstraat.

Kleinschalige bedrijven kunnen verder blijven functioneren binnen de bestaande bouwblokken aan het station. Vergunningsplichtige inrichtingen volgens de Vlare-indelingslijst dienen een

milieuvergunning (in de toekomst een omgevingsvergunning) te hebben. De Vlare II voorwaarden bevatten de voorschriften en normen om de hinder voor de omgeving te beperken tot een aanvaardbaar niveau. Bij de beoordeling wordt nagegaan in welke mate de activiteiten verenigbaar zijn met de omgeving en kunnen verdere voorwaarden worden opgelegd om de potentiële hinder te beperken.

Binnen het plangebied zijn geen SEVESO-bedrijven gelegen en worden geen SEVESO-activiteiten toegelaten. Er is voor het deelgebied 'Fabrieksstraat' een SEVESO-inrichting gelegen binnen de 2 kilometer. De dienst Veiligheidsrapportering zal dan ook advies gevraagd worden i.v.m. de veiligheidsaspecten.

Bij eerdere RUP's rond ditzelfde SEVESO-bedrijf kwam de dienst VR tot de conclusie dat er geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn voor de menselijke gezondheid en veiligheid.

De dienst Veiligheidsrapportering heeft in zijn advies de toetsing uitgevoerd op gebied van ruimtelijke veiligheidsrapportering en stelt vast dat de dienst voldoende elementen in handen heeft om de risico's in te schatten ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij het bedrijf 'Progalys' en te besluiten dat de inplanting van aandachtsgebieden te verzoenen is met de aanwezigheid van deze Seveso-inrichting.

Er stelt zich dus op het vlak van externe mensveiligheid geen probleem en er worden geen problemen verwacht inzake externe veiligheid.

Voor de aspecten van verkeersveiligheid verwijzen we naar de discipline mobiliteit.

Milderende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Aandacht voor functioneel groen
- Publiek maken van het park bij de kasteelvilla

Leemten in de kennis

- /

Aanzienlijk milieueffect

Nee

2.3.2. EFFECT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING

Referentiesituatie

Het plangebied omvat de stationsomgeving van Waregem ten noorden van de spoorlijn. De buurt is geëvolueerd naar een dicht bebouwde omgeving met weinig groen of publieke ruimte. De voormalige bedrijfsgebouwen van Sofinal domineren het deelgebied van de Fabrieksstraat, de NMBS-parking de zone langs het spoor en een gemengde woon- en commerciële ontwikkeling in de andere bouwblokken.

Het marktplein met ook het commercieel en administratief centrum van het Pand is gelegen op zo'n 600 m van het plangebied. Waregem vervult een duidelijke centrumfunctie t.o.v. de omliggende kernen. Alle voorzieningen zijn binnen een korte afstand aanwezig (scholen, rust- en verzorgingstehuis, handel, ontmoetingscentrum...). Hierdoor is Waregem een aantrekkelijke woonomgeving binnen een stedelijke context.

Het plangebied wordt begrensd door de spoorlijn Kortrijk-Gent die op een verhoogde berm ligt en sterk het beeld domineert. Het station van Waregem is een belangrijk IC-reizigersstation voor pendelaars en studenten en brengt een stedelijke dynamiek mee. Het plangebied ligt aan de achterzijde van het stationsgebouw en omvat een grote en langgerekte NMBS-parking voor betalend parkeren.

Tot de jaren '90 was het textielbedrijf Sofinal hier gevestigd tot de verhuus naar het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem. Deze bedrijfsgebouwen staan sinds het faillissement rond 2000 al vele jaren leeg en wachten op een nieuwe invulling. Eén gebouw is nog in gebruik als opslagruimte voor Nuyttens electrobedrijf. In het plangebied is een park met kasteelvilla opgenomen waar de handel NV Wind in interieurtextiel is gevestigd in het hoofdgebouw

en een aantal bijgebouwen.

De ruime omgeving buiten het plangebied is overwegend stedelijk, met de spoorlijn als een belangrijke breuklijn. Ten zuiden is het commerciële centrum van Waregem met de Stations- en de Holstraat als belangrijkste winkelstraat, ten noorden zijn meer recente (deels sociale) verkavelingen gelegen. Het park met de kasteelvilla sluit buiten het plangebied aan bij een ander groen parkgebied 'Ter Elst' (eveneens privaat).

Binnen het provinciaal structuurplan worden stedelijke gebieden knooppunten voor allerlei stedelijke ontwikkelingen en werd het station van Waregem geselecteerd als knooppunt voor regionaal openbaar vervoer.

Het plangebied valt binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied van Waregem. Naast de afbakeningslijn werden binnen dit provinciaal RUP nog vier deelplannen opgenomen (waarvan deel-RUP Blauwpoort vernietigd door de Raad van State).

In de toelichtingsnota van het provinciaal RUP streeft men bij de gewenste ruimtelijke structuur van het kleinstedelijk gebied naar een volwaardige stationsomgeving met goede band naar het centrum:

"In de stationsomgeving worden de potenties optimaal benut voor een verdichting met wonen, handels- en horecafuncties en kantoren/diensten. De stationsomgeving wordt uitgebouwd als een volwaardige stationsbuurt met een goede band naar het stadscentrum.

Aandachtspunt is de ontwikkeling van een volwaardig stationsplein als verblijfsgebied en toegang tot de stad; een plein dat drager is van horeca-activiteiten, handelsfuncties, diensten zodat een volwaardige en aantrekkelijke stationsbuurt gecreëerd wordt en voldoende parkeergelegenheid."

Op het gewestplan is het plangebied deels woongebied (huidige bouwblokken met woningen), zone voor milieubelastende bedrijven (Sofinal-site), zone voor gemeenschapsvoorzieningen (omgeving sporen en station met NMBS-parking) of parkgebied

(park met kasteelvilla).

Voor de site Sofinal werd een BPA WAR 080 'Fabrieksstraat' (23 november 2004) opgemaakt om dit om te vormen tot zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en voor kantoren. Ook in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt uitgegaan van een reconversie voornamelijk in de richting van kleine en middelgrote bedrijven, maar deze visie is vanuit de specifieke potenties van de plek, ondertussen bijgestuurd (zie verder).

De ruime omgeving buiten het plangebied is vrijwel integraal woongebied op het gewestplan; ten noordoosten achter de bebouwing van de Vijfseweg begint de open ruimte van de Gaverbeekse meersen (bestemming agrarisch gebied), waarin ook het Aquafin-waterzuiveringsstation is gesitueerd. Er is geen landbouw aanwezig in het plangebied.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan vermeldt:

In de stationsomgeving worden de potenties optimaal benut voor een verdichting met wonen, handel- en horecafuncties en kantoren/diensten. De stationsomgeving wordt uitgebouwd als een volwaardige stationsbuurt met een goede band naar het stadscentrum. Aandachtspunt is de ontwikkeling van een volwaardig stationsplein als verblijfsgebied en toegang tot de stad; een plein dat drager is van horeca-activiteiten, handelsfuncties en diensten zodat een volwaardige en aantrekkelijke stationsbuurt gecreëerd wordt. De achterzijde van het station wordt wenselijk geherstructureerd waarbij de ontwikkeling van parkeervoorzieningen, fietsenstallingen en verdichtingsprojecten best in een stedenbouwkundig ontwikkelingsbeeld wordt geïntegreerd.

De achterzijde van het station is een gebied waar herstructurering wenselijk is. De ontwikkeling van nieuwe parkeervoorzieningen en fietsenstallingen vormt een opportuniteit voor de herinrichting van het gebied. Deze kunnen ontwikkeld worden als een strip tussen de spoorlijn en de Boulezlaan. De fietsvoorziening op de oude spoorwegberm, die verschillende stadsdelen voor langzaam verkeer met het station verbindt, wordt hierin geïntegreerd. De mogelijkheid voor verdichting van deze strip met wonen en/of kantoren kan onderzocht worden. De stationsomgeving biedt mogelijkheden voor

verschillende verdichtingsprojecten. De ruimte tussen de Boulezlaan en de Roger Vansteenbruggestraat biedt mogelijkheden voor een verdichtingsproject met wonen, eventueel gemengd met kantoren. Het verdichtingsproject kan de stationsomgeving 'een nieuw gezicht' geven en kan fungeren als 'baken' vanaf de spoorlijn.

Fabrieksstraat: reconversie in functie van lokale bedrijvigheid, bestaande bedrijfsactiviteiten (ook niet-lokale bedrijvigheid) kan behouden blijven.

Er is weinig tot geen (openbaar) groen aanwezig in het plangebied met uitzondering van de private tuinen en 'park met een kasteelvilla'.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP wil in de eerste plaats een kader scheppen voor het ruimtelijk functioneren van de stationsomgeving van Waregem en deze randvoorwaarden aanduiden voor een gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De herinrichting van de NMBS-parking en het stationplein en de reconversie van de site Fabrieksstraat (Sofinal) vervullen hierbij een sleutelrol. Uitgangspunt hierbij is het versterken van de kerngebonden centrumfuncties t.h.v. het station waarbij een verweving van activiteiten binnen het woonweefsel kan voor zover de omgevingskwaliteit niet geschaad wordt.

De nabijheid van het station zorgt voor een grote potentie om de deelgebieden binnen het plangebied op te waarderen en het ruimtelijk rendement te verhogen. Hierbij wordt vooral gestreefd naar verdichting en kernversterking op een toplocatie met hoge knooppuntwaarde.

In de toelichtingsnota is het resultaat van een ontwerp onderzoek opgenomen om de noordelijke stationsomgeving te transformeren naar een aantrekkelijke stedelijke woon- en werkomgeving. Hierbij moet concreet worden ingezet op:

- het opladen van de toplocatie aan station en Vijfseweg (de

toegangspoort tot centrum) met stedelijke functies,

- het creëren van een duurzame woonomgeving met hogere woningdichtheid op loopafstand van het station,
- het aanpakken van het parkeren in de stationsomgeving om de kwaliteit van de buitenruimte te verhogen,
- het realiseren van een vlottere en aangenaamere verbinding voor fietsers en voetgangers naar het station,
- het realiseren van een groene corridor als zachte verbinding naar station.

Eenzijds wordt de site Fabrieksstraat (Sofinal) omgevormd tot een levendig woonproject met een verscheidenheid aan woonvormen (zowel eengezinswoningen als appartementen) om zowel de vraag van jonge gezinnen, de impact van gezinsverdunding als van vergrijzing op te vangen. Een inrichtingsstudie bij de vergunningsaanvraag dient aandacht te besteden aan zorgvuldig ruimtegebruik, de sociale mix en de nodige ruimtelijke kwaliteit zoals voldoende buurt- en speelgroen. Een overdruk duidt een bouwzone aan voor gemengde (handels)functies. Voor het deelgebied Fabrieksstraat worden in totaal 265 wooneenheden voorzien, waarvan 82 rijwoningen, 119 appartementen, 36 hoekappartementen en 28 wonen boven winkel. De nieuwe woningen voldoen aan alle comfort- en energie-eisen en dragen bij tot het moderniseren van het verouderd woningenbestand in de stad Waregem. Het geheel bevindt zich in een groene omgeving door semi-private tuinen en een openbaar park aan de zijde van de spoorweg. Hierdoor wordt een hoge woondichtheid van 40 woningen per ha gecombineerd met een groene en open ruimte. De nieuwe woonontwikkeling wordt ontsloten via de Hugo Verrieststraat, met uitzondering van de appartementen aan de Fabrieksstraat die voor een afscherming zorgen t.a.v. de spoorlijn.

De huidige NMBS-parking wordt heringericht met meer ruimte voor wandelaar en fietser en het inplanten van bomen en groene elementen. Het verlies aan parkeerplaatsen wordt dan

gecompenseerd door een ondergrondse parking.

Het RUP biedt ontwikkelingskansen voor economische activiteiten en werkgelegenheid bij een 'strip met stedelijke functies' aan de spoorlijn waar het accent ligt op nieuwe stedelijke economie en ondersteunende functies voor de stationgebruikers. Deze plek met een gebouw tot 5 verdiepingen fungeert dan als herkenbare toegangspoort tot Waregem vanuit de Vijfseweg.

De stationsomgeving kan dus zijn functie als 'bundeling van stedelijke functies' met de nodige voorzieningen behouden en verder op een dynamische manier verder ontwikkelen.

De deelgebieden binnen het RUP worden opgesplitst in:

- zone voor stedelijke functies-projectzone
- zone voor wonen met beperkte nevenfuncties (wonen als hoofdfunctie met nevenfunctie)
- zone voor gemengde functies (wonen en aanverwante functies zijn nevenschikt)
- zone voor stationsplein en parking

Het park met de kasteelvilla wordt opgesplitst in

- zone voor (openbaar) park
- zone voor wonen in het park

Hiermee wordt een vernieuwd stedenbouwkundig concept voor de stationsomgeving verankerd met het oog op een duurzame ruimtelijke ordening volgens de principes van het toekomstige Beleidsplan Ruimte Vlaanderen BRV.

Met deze categorieën wordt een dynamisch evenwicht gecreëerd tussen enerzijds het wonen op zich en anderzijds andere functies die inherent verbonden zijn aan het wonen in een functionele omgeving van het station met zijn vele potenties. Hierdoor ontstaat er een voldoende flexibiliteit om de stationsbuurt levendig te houden en anderzijds om de woonkwaliteit te kunnen garanderen.

In het GRS Waregem werd reeds een visie opgenomen om de stationsomgeving uit te bouwen tot een volwaardige stationsbuurt met een goede band naar het stadscentrum.

Hierbij werden enkele aandachtspunten opgesomd voor een verdere ontwikkeling of elementen voor verder onderzoek. Specifiek wordt gesteld dat *“in de Fabrieksstraat de reconversie van leegstaande bedrijfsgebouwen naar nieuwe bedrijfsfuncties gebeurt”*.

Deze ontwikkelingsvisie is door recente plannen en gewijzigde beleidsopties nu deels achterhaald. De stad Waregem wenst af te wijken van deze richtinggevende bepaling en de voormalige bedrijfssite van de Fabrieksstraat te herbestemmen tot hoofdzakelijk woongebied. Hiervoor wordt een stedenbouwkundig ontwikkelingsbeeld opgemaakt voor de ruime stationsomgeving waarin geplande projecten worden geïntegreerd en op elkaar afgestemd, zoals dit werd voorzien in het GRS Waregem.

De afwijking t.o.v. de richtinggevende bepaling van het GRS betreffende de reconversie van de site Fabrieksstraat wordt gemotiveerd op basis van het artikel 2.1.2 §3. van de Vlaamse Codex ruimtelijke Ordening:

“Het richtinggevend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan is het deel van het ruimtelijk structuurplan waarvan een overheid bij het nemen van beslissingen niet mag afwijken, tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De uitzonderingsgronden voor een afwijking worden uitgebreid gemotiveerd. Ze mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen.”

Hierna wordt de afwijking uitgebreid gemotiveerd omwille van volgende onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten:

- Ontwikkeling van het lokaal bedrijventerrein Groenbek i.p.v. site Fabrieksstraat
- Toepassing van de beleidsdoelstelling aangaande reconversie bij herziening Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

- Brownfieldconvenant voor de site Fabrieksstraat

Deze verschillende ontwikkelingen dateren elk afzonderlijk van enkele jaren ná de goedkeuring van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Waregem (dd. 19 april 2007) en konden dus niet voorzien worden bij de opmaak van het GRS.

Voor het project Waregem-Fabrieksstraat (Sofinal) werd een Brownfieldconvenant afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de actoren bij het voornoemde brownfieldproject, met name Santerra NV en de regisseurs: de stad Waregem, OVAM en het departement Ruimte Vlaanderen.

De aanvraag tot onderhandelingen omtrent de totstandkoming van een Brownfieldconvenant werd ingediend op 2 mei 2012. Het brownfieldconvenant werd definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 mei 2014. Dit kon niet voorzien worden bij de opmaak van het GRS Waregem (goedgekeurd op 19 april 2007).

Bij de ontwikkeling en de realisatie van de percelen wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- De herontwikkeling van de site beoogt een optimaal gebruik van de gronden.
- De site wordt herontwikkeld als woongebied
- De stad Waregem neemt hier de nodige stappen om de RUP-wijziging door te voeren. De stad Waregem geeft hiervoor Leiedal de opdracht. Het RUP voor dit projectgebied kan kaderen in een groter RUP die ook de stationsomgeving betreft.
- De ontwikkeling van het gebied tussen de spoorweg, de Hugo Verrieststraat en de Roger Vansteenbruggestraat wordt in zijn geheel bekeken.
- De dichtheid van het totale voormelde projectgebied tussen de Hugo Verrieststraat, de spoorweg en de Roger Vansteenbruggestraat is niet hoger dan 40 wooneenheden per hectare.

In de ruimtebalans zal er een verschuiving optreden van ruimte

voor bedrijvigheid naar ruimte voor wonen voor ca. 6 ha. Hiermee treedt het stelsel van planbaten en planschade in werking. De projectzone 'zone voor stedelijke functies' verandert van 'gemeenschapsvoorzieningen' naar categorie 'bedrijvigheid'. De groene parkbestemming wijzigt gedeeltelijk naar 'zone voor wonen in het park'.

Tevens worden de gerealiseerde verkavelingsvergunningen met bijhorende voorschriften opgeheven.

Milderende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Leemten in de kennis

- /

Aanzienlijk milieueffect

Nee

2.3.3. EFFECT OP DE BIODIVERSITEIT, FAUNA EN FLORA

Referentiesituatie

Waregem heeft een beperkt natuurareaal. Vooral de Leievallei en de Gaverbeek zijn de belangrijke structuren voor natuur, naast de bossen op de grens met Anzegem.

Het plangebied is, met uitzondering van het park bij de kasteelvilla grotendeels bebouwd en maakt deel uit van het stedelijk weefsel van Waregem ten noorden van de spoorlijn. Het openbaar groen is zo goed als afwezig. Het stadspark Casier nabij het centrum vormt het weinige openbare groen in de stad op ca. 400 m. Enkele woningen hebben een tuin waardoor er enkele groene accenten zijn binnen de bouwblokken aan het station.

Het plangebied wordt aangeduid op de biologische waarderingskaart, grotendeels als biologisch niet waardevol:

- ua + ui (geürbaniseerd gebied)

Het kasteelpark wordt aangeduid als biologisch waardevol:

- kpk +gml: kasteelpark en gemengd loofhout (kasteel en omgeving)

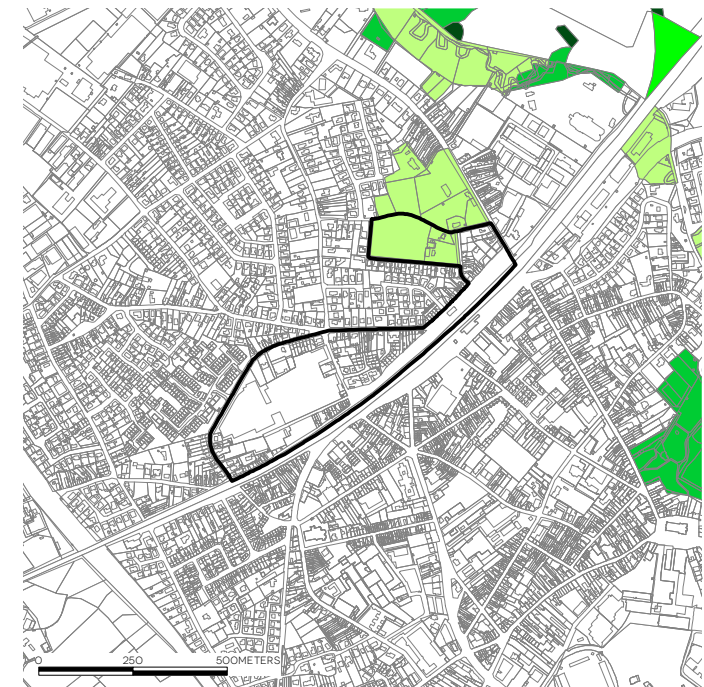
Het park bij de kasteelvilla bestaat uit twee gedeelten: een voortuin aan de villa en een parkgedeelte in Engelse landschapsstijl met een centraal gazon en een beboste rand waardoor een afgesloten indruk ontstaat. Er werd in het bosgedeelte een parking voor een 20-tal wagens aangelegd in functie van het textielinterieurzaak NV Wind.

De stad Waregem, samen met Leiedal en de Vlaamse milieumaatschappij, werken een intergemeentelijke en geïntegreerde visie uit op de Gaverbeekvallei gericht op een klimaatrobuste vallei met aandacht voor ecologie.

Op ca. 300 m liggen De Gaverbeekse meersen met de oude spoorwegberm met ontwikkelingskansen voor de natuur op de grens van Waregem met Zulte. Natuurpunt bouwt hier een natuurreservaat uit in de vallei van de Gaverbeek gericht op het

BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

BRON: INBO/AGIV, SEPTEMBER 2010



LEGENDE

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

herstel van vochtige biotopen.

De stad Waregem beschikt over een bomenbeleidsplan.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het plangebied is vrijwel volledig geurbaniseerd en met het RUP worden dan ook geen ecologische natuurwaarden of -potenties bedreigd.

Het RUP legt de krijtlijnen vast voor de ontwikkeling van de stationsomgeving als een samenhangend geheel waar de kwaliteit van de leefomgeving centraal staat. Diverse bouwprojecten worden voorzien om de stedelijke functies nabij het station een plaats te geven.

De oude Sofinal-site wordt ingenomen door een woonproject met een belangrijk aandeel open en groene ruimte en een groene parkstrip aan de Fabrieksstraat waar ook waterinfiltratie zijn plaats kan vinden met een natuurlijke aanleg van de oevers.

Het stationsplein en de huidige parking wordt omgevormd tot een groene strip langs de sporen tot aan de Vijfseweg met ruimte voor groen, bomen, fietsers en wandelaars.

Het kasteelpark wordt 'zone voor park' waar het bestaande groen en erfgoedwaarde behouden blijft. De bedoeling is dat het park een publiek toegankelijk park wordt voor de buurt. De aangelegde parking zal hierbij verdwijnen en terug in het park geïntegreerd worden. Hiermee wordt de behoefte aan buurt- en wijkgroen ingevuld voor de omwonenden.

Aan de straatzijde krijgt de omgeving van de kasteelvilla de bestemming een 'zone voor wonen in het park', dat privaat blijft met een 20-tal woningen in 2 nieuwe gebouwen.

Voor het openbaar groen geldt sinds 2015 een verbod op gebruik van pesticiden. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat bij inrichting, de aanleg en het beheer van groen ervoor gezorgd moet worden dat dit groen streekeigen, biodiversiteitsrijk en bij voorkeur bijenvriendelijk is.

De stad Waregem heeft ook een bomenbeleidsplan, dat de richtlijnen omvat voor het aanplanten van bomen binnen het openbaar domein. Het bomenbeleidsplan zal geconsulteerd worden bij de soortkeuze en het verder ontwerpen van de publieke ruimte.

Het groen in de tuinen kan ook een extra ecologische betekenis krijgen bij een natuurvriendelijk beheer en biedt extra kansen voor biodiversiteit, maar dit valt buiten het bestek van het RUP.

De grondwatergevoelige biotopen in de Gaverbeekse meersen liggen op een voldoende afstand om geen invloed te ondervinden van de geplande bouwprojecten in het plangebied.

Het agentschap Natuur en Bos stelt in zijn advies dat het RUP minder relevant is op gebied van natuur en het agentschap verder geen advies zal uitbrengen.

Milderende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Leemten in de kennis

- /

Aanzienlijk milieueffect

Nee

2.3.4. EFFECT OP ENERGIE- EN GRONDSTOFFENVOORRAAD

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP heeft geen betrekking op energievoorraad. Als maatregelen kunnen op projectniveau mogelijkheden benut worden van lokale hernieuwbare energie (zonnepanelen, kleine windturbines, warmtepompen, micro-warmtekrachtkoppeling...). Het RUP voorziet in ongeveer 250 nieuwe woningen die voldoen aan alle huidige en toekomstige energienormen. Ook het project voor stedelijke functies langs het spoor aan de Vijfseweg kan als een klimaatneutraal gebouw ontworpen worden. Vanaf 1 januari 2014 geldt de verplichting bij nieuwbouw bij woningen om hernieuwbare energie te integreren in het planconcept (met als alternatief een lager E-peil of te participeren in een hernieuwbaar energieproject). Vanaf 2021 geldt dat nieuwe gebouwen waar mensen verblijven dienen te voldoen aan de BEN-norm.

Aanzienlijk milieueffect

Nee

2.3.5. EFFECT OP DE BODEM

Referentiesituatie

Het plangebied is grotendeels verhard en bebouwd, door de bebouwing binnen de kern van Waregem. Een groot deel wordt ingenomen door de vroegere bedrijfsgebouwen van Sofinal. In de bouwblokken is de bebouwing eerder dens, binnen de verkavelingen vinden we meestal vrijstaande woningen met ruime tuinen. Enkel het kasteelpark is nog een onbebouwde ruimte van ca 1,5 ha.

Op de bodemkaart is het plangebied opgenomen als antropogene bodems en vochtig zand (Sdc, Scc, Zdp).

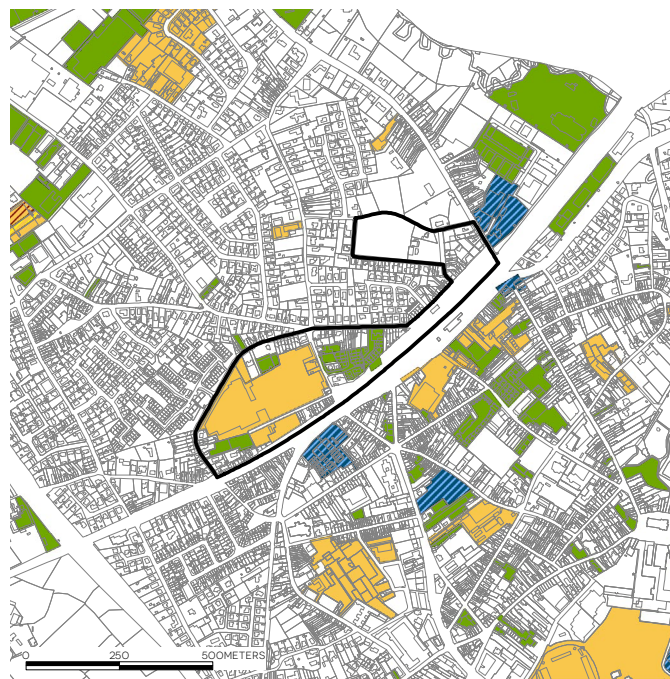
Historisch is er een sterke aanwezigheid van bedrijvigheid nabij het centrum van Waregem in nauwe relatie met het wonen (vlasbedrijven, ateliers, textiel...). Deze betekenen een mogelijk risico op historische bodemverontreiniging, die via de verplichting tot een oriënterend bodemonderzoek in kaart wordt gebracht.

Op het geoloket 'bodemsanering' van OVAM zijn diverse bedrijfssites binnen het plangebied opgenomen:

- dossiernr: 12036.0 conf: OBO,BBO laatste: OBO-2015 (site Sofinal)
- dossiernr: 63231.0 conf: OBO laatste: OBO-2014 (site Sofinal)
- dossiernr: 31374.0 conf: OBO laatste: OBO-2008 (site Pol-Marplast)
- dossiernr: 6396.0 conf: OBO laatste: OBO-2006 (bouwblok Boulezlaan)
- dossiernr: 26974.0 conf: OBO laatste: OBO-2007 (id)
- dossiernr: 10640.0 conf: OBO laatste: OBO-1999 (id)
- dossiernr: 15123.0 conf: OBO laatste: OBO-2001 (id)

BODEMONDERZOEKEN

BRON: OVAM (VIA WMS), DECEMBER 2016



LEGENDE

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

Via het webloket van OVAM bouwt de stad een verdere inventaris uit van mogelijke risicopercelen, waar een bodemonderzoek vereist is bij overdracht.

De bodemattesten beschikbaar bij de stad Waregem vermelden:

- Bodemattest perceel 516/A/2 (hoofdperceel) d.d. 08.08.2000: historische bodemverontreiniging die een ernstige bedreiging vormt, aanmaning tot uitvoeren beschrijvend onderzoek.
- Bodemattest perceel 512/M/2 d.d. 08.08.2000: historische bodemverontreiniging die geen ernstige bedreiging vormt, geen bodemsanering vereist.
- Bodemattest perceel 518/V d.d. 01.12.2008: historische verontreiniging niet tot stand gekomen op dit perceel, saneringsplicht bij veroorzaker

Voor het project Fabrieksstraat (Sofinal-site) werd een brownfieldconvenant afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de actoren bij het voornoemde brownfieldproject, met name Santerra NV en de regisseurs: de stad Waregem, OVAM en het departement Ruimte Vlaanderen.

De aanvraag tot onderhandelingen omtrent de totstandkoming van een Brownfieldconvenant werd ingediend op 2 mei 2012. Het Brownfieldconvenant werd definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 mei 2014.

Bij de ontwikkeling en de realisatie van de percelen wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- De herontwikkeling van de site beoogt een optimaal gebruik van de gronden.
- De site wordt herontwikkeld als woongebied.
- De stad Waregem neemt hier de nodige stappen om de RUP-wijziging door te voeren. De stad Waregem geeft hiervoor Leiedal de opdracht. Het RUP voor dit projectgebied kan kaderen in een groter RUP die ook de stationsomgeving betreft.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP wil in de eerste plaats de stationsomgeving van Waregem opwaarderen als een volwaardig deel van de stad dat gebruik maakt van de nabijheid van een belangrijk treinstation. Hierbij hoort een vorm van verweving tussen wonen en met andere functies en bedrijfsmatige activiteiten voor zover ze verenigbaar zijn met het wonen. Grootschalige bedrijvigheid is hier echter niet op zijn plaats.

De vastgestelde bodemverontreiniging op de diverse sites wordt volgens de resultaten van het bodemonderzoek aangepakt overeenkomstig het goedgekeurde bodemsaneringsproject. Uit het OVAM-geoloket blijkt dat diverse percelen opgenomen zijn in het bodeminformatieregister. OVAM heeft als taak de verdere afhandeling van de bodemsanering op te volgen en de saneringsverplichtingen desnoods aan te sporen om de nodige maatregelen te treffen.

Op de site Sofinal, een vroegere textielonderneming met veredeling werden de nodige bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit het beschrijvend bodemonderzoek blijkt een noodzaak om over te gaan tot een bodemsanering. Deze sanering moet nog gebeuren in functie van de reconversie en nabestemming. Deze site wordt met het RUP herbestemd naar woongebied voor het inrichten van een woonproject met een 250-tal woningen. De resultaten van het bodemonderzoek zullen dan ook getoetst moeten worden aan de normen voor categorie 3 (woongebied).

Binnen de bouwblokken aan het station blijven de economische activiteiten kleinschalig waarbij de kans op nieuwe risico-activiteiten voor bodemsanering beperkt is. De Vlaamse voorschriften omvatten maatregelen om bij gevaarlijke producten te vermijden dat er contact met de ondergrond is. Bij activiteiten op de Vlarebolijst dient een periodiek bodemonderzoek na te gaan of vervuiling van de bodem of het grondwater ontstaan is. Percelen

die op het register van verontreinigde gronden komen, worden verder opgevolgd door toepassing van het bodemdecreet.

Uiteraard is de regelgeving op het grondverzet van toepassing. Bij grondverzet > 200 m³ of op percelen opgenomen op het bodeminformatieregister dienen bodemstalen genomen te worden en bij afvoer een bodembeheerrapport opgemaakt om de bestemming van de grond in kaart te brengen. Verontreinigde grond dient vooraf te worden gereinigd.

In zijn advies stelt OVAM geen specifieke opmerkingen te hebben en geeft een aantal standaardopmerkingen mee. In een aanvullend advies merkt OVAM op dat na de sanering van de sites met bodemverontreiniging, een negatieve impact op de verspreiding van restverontreiniging niet uit te sluiten is door infiltratie van regenwater (zoals opgelegd door de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater). De mogelijke maatregelen om dit te voorkomen moet verder bekeken worden. *In de fase van het RUP kan nog niet ingegaan worden op dit aspect zonder het bodemsaneringsproject in alle details te kennen. In geval dit een effectief risico vormt, kan bij de vergunningsaanvraag een uitzondering gemotiveerd worden op de verplichting te infiltreren en als alternatief te bufferen voor een vertraagde afvoer. Dit aspect zal ook geformuleerd worden in de discipline water (zie verder).*

Milderende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Leemten in de kennis

- /

Aanzienlijk milieueffect

Nee

2.3.6. EFFECT OP HET WATER

Referentiesituatie

Watertoetskaart (besluit van de Vlaamse regering 1 juli 2014):

- grotendeels niet overstromingsgevoelig
- beperkt mogelijks overstromingsgevoelig (deel van het park bij de kasteelvilla)

In het plangebied zijn geen waterlopen. Het gebied watert via het gemengde rioleringsstelsel af naar de Gaverbeek (waterloop van 1° categorie) die doorheen Waregem loopt en verder in de Leie uitmondt. Het waterpeil in de Gaverbeek wordt geregeld door een vijftal stuwen.

De Gaverbeek blijft kritisch bij hoge piekdebieten en vormt een risico op wateroverlast, zowel stroomop- als stroomafwaarts. De Gaverbeek werd door de VMM gemodelleerd in een hydraulisch model om de overstromingsrisico's in kaart te brengen en te simuleren. De Gaverbeekse meersen op de grens van Waregem en Zulte vormen een groot overstromingsgebied dat onder water kan komen. Vroeger was er een aparte watering voor de Gaverbeek, maar deze werd ondertussen opgeheven.

Op basis van de vroegere watertoetskaarten:

- deels matig gevoelig en deels zeer gevoelig voor grondwaterstroming
- deels infiltratiegevoelig en deels niet infiltratiegevoelig

Op de kaart van de infiltrerbare bodems van de provincie West-Vlaanderen, staat het plangebied volledig aangeduid als goed infiltrerbaar. De droge zandgronden laten snelle infiltratie toe als het grondwater voldoende diep zit.

Op basis van zoneringsplan:

- Het bebouwd gebied is volledig opgenomen als centraal gebied (aangesloten op de collectieve zuivering)

De afwatering van Waregem verloopt via het gemeentelijk (hoofdzakelijk nog gemengd) rioleringsstelsel. Een Aquafin-collector in de Oosterlaan voert het afvalwater van Waregem af richting RWZI van Waregem, gesitueerd aan de rand van de Gaverbeekse meersen.

De stad Waregem beheert zijn riolen vanuit de eigen diensten met ondersteuning van de Watergroep en Aquafin (Riopact-gemeente).

Op ca. 300 m liggen De Gaverbeekse meersen met de oude spoorwegberm met ontwikkelingskansen voor de natuur op de grens van Waregem met Zulte. Natuurpunt bouwt hier een natuurreservaat uit in de vallei van de Gaverbeek met het herstel van vochtige biotopen.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP is bedoeld om de stationsomgeving van Waregem verder te ontwikkelen als een levendige stadswijk waar wonen nabij het station verweven wordt met een mix aan stedelijke functies en park als publiek groen.

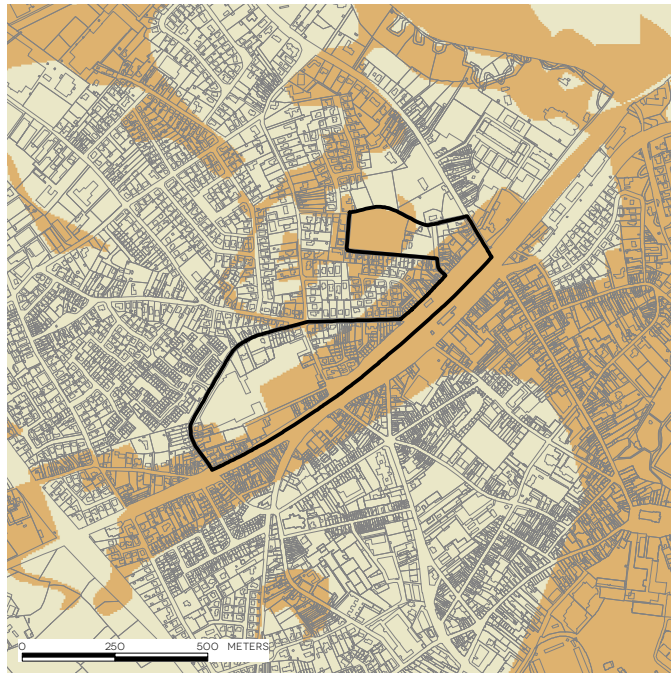
Er worden vrijwel geen bijkomende harde bestemmingen of bijkomende bouwmogelijkheden gecreëerd. Binnen het plan blijft de menging mogelijk met economische activiteiten en kerngebonden functies als horeca, diensten, handel, kleinschalige bedrijven...

Nieuwe grootschalige bedrijven zijn niet toegelaten, de huidige activiteiten kunnen behouden blijven.





Het gebied watert af in de richting van de Gaverbeek (waterloop 1° categorie), die uitmondt in de Leie. Voor de Gaverbeek blijft waterbeheer een aandachtspunt gezien de snelle afvoer van water vanuit het bovenstreams gedeelte en het beperkte verval op de Gaverbeek. De modellering van de Gaverbeek met een klimaatsscenario toont de perimeters van de gemodelleerde

GRONDWATERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN

BRON: VMM/AGIV, JULI 2006

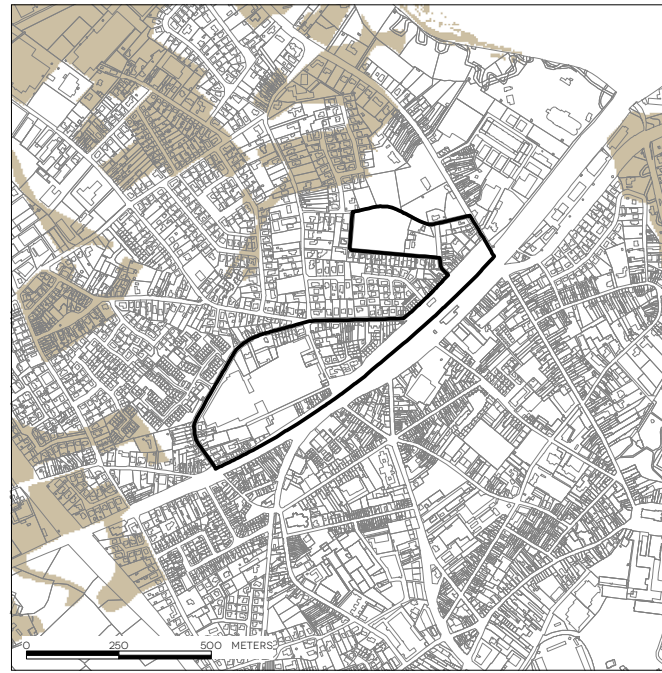


LEGENDE



-  geen informatie beschikbaar
-  zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1)
-  matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)
-  weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3)

MOEILIK INFILTRERBARE BODEMS

BRON: GISWEST (VIA WMS), DECEMBER 2016



LEGENDE

-  goed infiltrerbare bodems
-  moeilijk infiltrerbare bodems

overstroombare zones bij verschillende tijdsintervallen. De VMM onderzoekt verder diverse pistes om het risico op wateroverlast te beperken zoals lokale bescherming of extra berging... De stad Waregem, samen met Leiedal en de Vlaamse milieumaatschappij, werken een intergemeentelijke en geïntegreerde visie uit op de Gaverbeekvallei gericht op een klimaatrobuuste vallei met aandacht voor waterberging en lokale bescherming.

Een stedenbouwkundig voorschrift voorziet dat alle ruimtelijke ingrepen in overeenstemming dienen te zijn met de principes van het integraal waterbeheer. Alle handelingen in functie van het waterbeheer zijn toegelaten voor zover ze geen afbreuk doen aan de kwaliteit of het normale gebruik van de zone.

Er zijn geen bouw mogelijkheden in effectief overstromingsgevoelig of gebied. Met het RUP wordt gestreefd naar verdichting en versterking van de stedelijke functies. Zo wordt nabij het station op de huidige NMBS-parking een nieuw gebouw voorzien als strip met stedelijke functies (kantoren, handel, diensten...) en met een ondergrondse parkeergarage in 2 verdiepingen. Hierdoor kan de resterende parkeerruimte bovengronds beperkt worden en meer ruimte bieden voor groen en publieke ruimte voor de passanten. De site Fabrieksstraat (Sofinal-site) krijgt een woonbestemming als projectzone waar ruimte is voor ca. 250 nieuwe wooneenheden. Dit bouwproject resulteert in een groene omgeving door semi-private tuinen en een openbaar park aan de zijde van de spoorweg. Hierdoor wordt een hoge woondichtheid gecombineerd van 40 woningen/ha met een groene en open ruimte. Het aandeel verharde of bebouwde ruimte zal verminderen t.o.v. de huidige situatie waar de site volledig verhard is. Bij bouwprojecten geldt de stedenbouwkundige verordening voor hemelwater, infiltratie en buffering toegepast sinds 1 januari 2014. Woningen en andere gebouwen dienen in eerste instantie het water op te vangen in functie van herbruik voor laagwaardige

toepassingen.

Bij nieuwe verharding vanaf 40 m² wordt een vertraagde afvoer via infiltratie of buffering opgelegd. Indien infiltratie een optie is (afhankelijk van grondwaterpeilen), wordt een infiltratie opgelegd door de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. In zijn watertoetsadvies legt de provincie een buffervolume op van 330 m³ per ha verharde oppervlakte.

Het plangebied is gelegen in een gebied met een overwegend zandbodem, waar infiltratie mogelijk is, afhankelijk van de grondwaterstand. In het verder ontwerp van de projecten zal verder onderzocht worden hoe het waterconcept binnen de groene ruimtes kan geïntegreerd worden. Op de inrichtingsschets van de site in de toelichtingsnota bevindt zich in de centrale groenzone een wateropvang- en infiltratiebekken.

In een aanvullend advies merkt OVAM op dat na de sanering van de sites met bodemverontreiniging, een negatieve impact op de verspreiding van restverontreiniging niet uit te sluiten is door infiltratie van regenwater (zoals opgelegd door de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater). De mogelijke maatregelen om dit te voorkomen moet verder bekeken worden. In de fase van het RUP kan nog niet ingegaan worden op dit aspect zonder het bodemsaneringsproject in alle details te kennen. In geval dit een effectief risico vormt, kan bij de vergunningsaanvraag een uitzondering gemotiveerd worden op de verplichting te infiltreren en als alternatief te bufferen voor een vertraagde afvoer.

Verhandingen, zoals parkeerruimte worden bij voorkeur in waterdoorlatende materialen aangelegd, afwatering indien mogelijk bij voorkeur in een open grachtprofiel.

Er wordt in de 'zone voor stedelijke functies' aan de Vijfseweg een nieuwe ondergrondse parkeergarage voorzien in twee niveaus die mogelijks een invloed kan hebben op de grondwaterstromingen. Hiervoor zal verder een watertoets-advies van de Vlaamse milieumaatschappij vereist zijn. De grondwatergevoelige biotopen in de Gaverbeekse meersen liggen op een voldoende afstand om geen invloed te ondervinden van de geplande bouwprojecten in

het plangebied.

in de verdere projectontwikkeling binnen het plangebied zijn geen of beperkte ondergrondse constructie voorzien met effect op de grondwaterstromen.

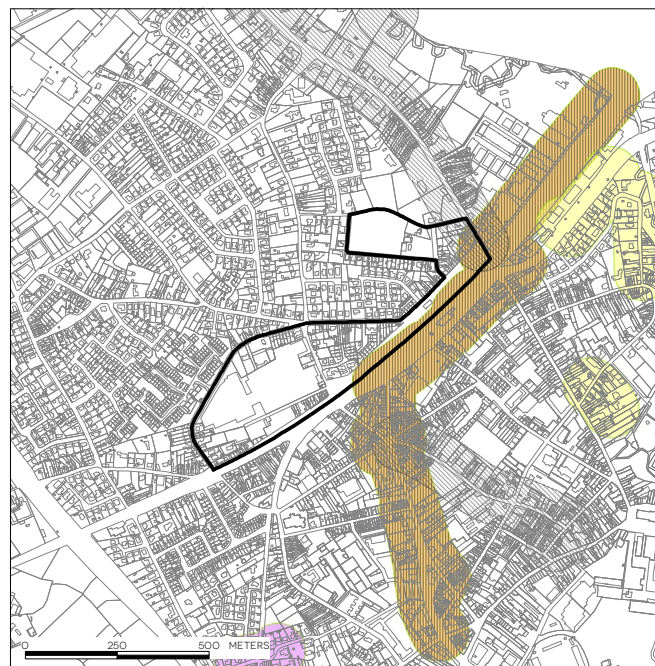
Het project Fabrieksstraat biedt ruimte voor ca. 250 nieuwe wooneenheden. Nieuwe woningen, kantoren en gebouwen zorgen voor huishoudelijk afvalwater en vuilvracht. Op de Sofinal-site (textielverdeling) was tot 1990 een belangrijke lozing van bedrijfsafvalwater. Met de omvorming naar 'zone voor wonen' worden nieuwe industriële debieten en vuilvrachten vermeden. De nieuwe woonontwikkeling op de Fabrieksstraat-site zal voorzien worden van een gescheiden rioleringsstelsel. Het afvalwater kan opgevangen worden in de riolering van de Fabrieksstraat en de Boulezlaan naar het Aquafin-zuiveringsstation. Dit RWZI heeft een voldoende capaciteit om deze vuilvracht op te vangen als er een voldoende scheiding is tussen afval- en hemelwater. Het hemelwater dat niet kan infiltreren zal in afwachting van een gescheiden stelsel nog op het gemengde stelsel lozen. De aanleg van een gescheiden stelsel in de Vijfseweg (project 18514) is op het bovengemeentelijk optimalisatieprogramma voorzien voor de periode 2018-2021.

In het park bij de kasteelvilla wordt een beperkte bouwmogelijkheid voorzien als 'wonen in het park' voor een 20-tal appartementen. De huidige bijgebouwen van de textielhandel worden hierbij afgebroken. Het afvalwater kan aangesloten worden op de riolering van de Vandewoestijnelaan. Het afvalwater wordt opgevangen in het (gemengde) rioleringsstelsel van Waregem dat aansluit op de collector naar het RWZI van Waregem op zo'n 500 m buiten het plangebied aan de Gaverbeek. In de toekomst moet de riolering van Waregem nog verder gerenoveerd worden tot een gescheiden stelsel. In afwachting zullen een aantal overstorten naar het oppervlaktewater nodig blijven.

Alle nieuwe bouwprojecten worden voorzien in een gescheiden afvoer. De lozing van afvalwater wordt geregeld

GEBIEDSDEKKEND UITVOERINGSPLAN

BRON: VMM (VIA WMS), DECEMBER 2016



LEGENDE

	Prio 1 - uitvoering 2015		Prio 6
	Prio 1 - uitvoering 2017		Prio 7
	Prio 2 - uitvoering 2021		Prio 8
	Prio 2 - uitvoering 2021		Prio 9
	Prio 3		Prio 10
	Prio 4		Prio groter dan 10
	Prio 5		niet geprioriteerd

via de milieuwetgeving en Vlarem. Nieuwe aansluitingen zullen gescheiden worden met een aparte regenwater- en afvalwateraansluiting, de correcte aansluiting wordt gecontroleerd bij de verplichte keuring van de private riolering. Het Gebiedsdekkend Uitvoeringsplan GUP, (goedgekeurd door de Vlaamse regering op 18 december 2015) voorziet de renovatie van de gemeentelijke riolering in de Stationsstraat en de Oosterlaan.

In zijn advies stelt de Vlaamse Milieumaatschappij dat met betrekking tot het grondwater het plan geen significante effecten verwacht worden mits de regelgeving wordt gerespecteerd. Het plan is dan ook in overeenstemming met de doelstellingen van het decreet integraal waterbeleid.

Milderende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Verhardingen bij voorkeur in waterdoorlatende materialen
- Ruimte voor voldoende waterinfiltratie binnen de groen- en parkzone op de site Fabrieksstraat en de Karel Van de Woestijnestraat

Leemten in de kennis

- /

Aanzienlijk milieueffect

Nee

2.3.7. EFFECT OP DE ATMOSFEER EN KLIMATOLOGISCHE FACTOREN

Referentiesituatie

De luchtkwaliteit in de regio Waregem is volgens het VMM-geoloket van een matig goede kwaliteit op basis van de resultaten 2010-2012: een totale index van 5, een gemiddelde PM10-concentratie van 26-30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tussen de 21 en 25 overschrijdingen per jaar van de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ fijn stof en een gemiddelde NO₂-concentratie van 21-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze resultaten wijzen op een verdere verbetering t.o.v. de vorige jaren.

Het plangebied omvat het noorden van het station met de aanpalende bouwblokken en de oude fabriekssite van Sofinal. Er zijn geen belangrijke emissiebronnen naar de lucht in de omgeving en de bedrijvigheid is lokaal. De milieudienst van de stad Waregem meldt geen klachten rond lucht- of stofhinder.

Voor het verkeer kan een diffuse bron zijn van luchtmissie gezien vele treinreizigers met de auto naar het station komen en de parking met circa 600 plaatsen. De Vijfseweg is een gewestweg met vooral lokaal verkeer naar het centrum vanaf de Gentseweg N43. Een wat verder gelegen bron van verkeersemissie zijn de gewest- en snelwegen, vooral de N382 en de R35 die op enkele honderden meter buiten het plangebied gelegen zijn. Beide kennen een druk doorgaand (vracht)verkeer. De snelweg E17 ligt op ca. 2 km en heeft minder invloed op de luchtkwaliteit van het plangebied. De stad Waregem heeft in 2015 een actualisatie gemaakt van zijn CO₂-uitstoot in kader van het Burgemeestersconvenant: In de periode 2005-2015 is de CO₂-uitstoot met 29% gedaald (daling van het energieverbruik van 11%). Het aandeel hernieuwbare energie in 6%.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Er zijn geen specifieke problemen naar luchtkwaliteit in relatie met het plangebied. De algemene maatregelen vanuit de diverse actieplannen naar lucht (fijn stof, NEC, groene mobiliteit, toepassing vlarem-normen, EPB...) resulteren op termijn in een verdere verbetering van de globale luchtkwaliteit in Vlaanderen. Met het RUP wordt de dynamiek van stedelijke functies geconcentreerd rond het station met een goede bereikbaarheid en knooppuntwaarde. De bestemming voor ambachtelijke bedrijvigheid op de site Sofinal wordt geschrapt en wordt een woonproject. De onmiddellijke omgeving van het station een vermenging van stedelijke functies die verenigbaar zijn met het woonweefsel in de omgeving. Binnen het plangebied kunnen enkel nog kleinschalige bedrijven zich vestigen. De kans op belangrijke bedrijfsmatige emissiebronnen naar de lucht zijn dan beperkt. Bedrijfsactiviteiten die ingedeelde inrichtingen zijn, dienen verder te voldoen aan de emissienormen voor lucht in Vlareem, eventueel aangevuld door de bijzondere vergunningsvoorwaarden. Stookinstallaties bij gebouwen dienen te voldoen aan de Vlareem-normen voor emissies naar de lucht.

Door inbreidingsprojecten kunnen nog ca. 250 nieuwe woningen extra gebouwd worden. Dit brengt een potentiële verhoging van de verkeersstromen met zich mee, maar met de optimale ligging nabij het station zijn er alternatieven voor de automobilititeit en zullen de nieuwe ontwikkelingen in de stationomgeving geen aanzienlijk verhoogde impact betekenen op de luchtkwaliteit. Het is wel van belang om mensen aan te sporen minder de eigen wagen te gebruiken, maar de parkeerplaatsen nabij het station zullen noodzakelijk blijven als multimodale hub. Bij het Fabrieksstraat-project komt een groene strip als openbaar park voor de bewoners. De uitbouw van deze groene ruimte draagt bij tot een groene infrastructuur met een positief effect op lucht- en omgevingskwaliteit. Ook een deel van het park bij de

kasteelvilla, waar nog een 20-tal appartementen mogelijk worden, blijft een groene long voor de omgeving.

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

Milderende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Aandacht voor klimaatadaptatie door groen-blauwe structuren

Leemten in de kennis

- /

Aanzienlijk milieueffect

Nee

2.3.8. EFFECT OP HET GELUID

Referentiesituatie

Het plangebied omvat de stationsomgeving van Waregem ten noorden van de spoorweg, met enerzijds de bedrijfsgebouwen van Sofinal en anderzijds bouwblokken aan het station met een menging van wonen en stedelijke functies. De voornaamste geluidsbron in de omgeving is vooral het spoorverkeer. De gewestwegen N382 en R35 liggen op ruime afstand, de N357 (Vijfseweg) heeft eerder lokaal verkeer.

De milieudienst van Waregem maakt geen melding van geluidsoverlast binnen het plangebied.

Op de geluidsbelastingkaart van LNE staan de lijnen van de gemodelleerde geluidscontouren. Door het spoor in ophoging, kan het geluid zich goed verspreiden en valt een deel van het plangebied binnen de grenzen waar een Lden van 60 dB(A) overschreden wordt overdag en 55 dB(A) 's nachts. Het effect van de gewestweg Vijfseweg (N357) blijft veeleer beperkt.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP bepaalt de verdere ontwikkelingsperspectieven voor het verder functioneren van de stationsomgeving als (mobiliteits) knooppunt voor Waregem met de nodige voorzieningen en ruimte voor activiteiten die verenigbaar zijn met de omgeving.

De bestemming voor bedrijvigheid op de site Sofinal wordt geschrapt en wordt een duurzaam woonproject, de omgeving van het station een vermenging van stedelijke functies die verenigbaar zijn met een stedelijk woonweefsel. Binnen het plangebied kunnen enkel kleinschalige bedrijven zich nog vestigen. De kans op belangrijke bronnen met lawaaihinder zijn dan beperkt. Bedrijfsactiviteiten die ingedeelde inrichtingen zijn, dienen verder te voldoen aan de emissienormen voor geluid in Vlarem, eventueel

aangevuld door de bijzondere vergunningsvoorwaarden. Bij het Sofinal-project komt een groene strip als openbaar park voor de bewoners. Ook een deel van het park bij de kasevilla, waar nog een 20-tal appartementen mogelijk worden, blijft een groene long en rustige plek voor de omgeving. De uitbouw van deze groene ruimte draagt bij tot een groene infrastructuur met een positief effect op de geluids- en omgevingskwaliteit. De grootste vorm van achtergrondlawaai komt uiteraard van de spoorweg, maar maatregelen zoals geluidsschermen om dit effect te milderen vallen buiten het bestek van dit RUP en dienen met Infrabel te worden bekeken. Bij nieuwbouw zoals het woonproject in de Fabrieksstraat wordt rekening gehouden om de woningen van voldoende geluidsisolatie te voorzien. De parkstrip vormt al een eerste afscherming die het geluid deels zal opvangen t.o.v. de achterliggende woningen.

Ook het nieuwe gebouw die een strip van stedelijke functies vormt aan de achterzijde van het spoor, met zijn vijf bouwlagen, zal een milderend effect hebben op het geluid van de treinen t.o.v. de achterliggende bouwblokken.

Het departement Omgeving, afdeling beleidsondersteuning bevoegd voor het beleid rond geluidshinder is in zijn advies van oordeel dat het plan mogelijke significante milieueffecten heeft als er niet voldoende geluidsisolatie wordt voorzien binnen een deel van de zone A. Indien de geluidsbelasting boven de Lden-niveau van 67 ligt, is een niet-woonbestemming wenselijk of dient bij elke bouwaanvraag voldoende isolatie te worden voorzien volgens de norm NBN 01-400-1.

Dit zal in het verder verloop van opmaak van het RUP bekeken worden en indien nodig zal een doorgedreven geluidsisolatie bij woongelegenheden opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

De dienst milieurapportage heeft op 4 augustus 2017 de stad in kennis gesteld van een 'uitstel van beslissing' en vraagt verdere

verduidelijking en aanpassingen aan het RUP en/of screening om aan te tonen dat er geen aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaakt worden met het RUP.

Specifiek wordt gewezen dat indien de geluidsbelasting boven een L-den niveau ligt van 67 dB, een niet woonbestemming wenselijk is of dat voldoende geluidsisolatie vereist is bij elke bouwaanvraag. De screeningsnota dient opnieuw voorgelegd te worden aan de dienst geluidshinder van het departement Omgeving voor een tweede advies

Voor de beoordeling wordt gebruik gemaakt van het significantiekader voor (spoor)wegverkeer uit het richtlijnenboek 'Geluid'. De parameter Lden wordt hierbij gebruikt als indicatie voor de mogelijke hinder waarbij het voortgebrachte geluid tijdens de avonduren en tijdens de nacht zwaarder in rekening gebracht wordt overeenkomstig de perceptie door de bewoners in de omgeving.

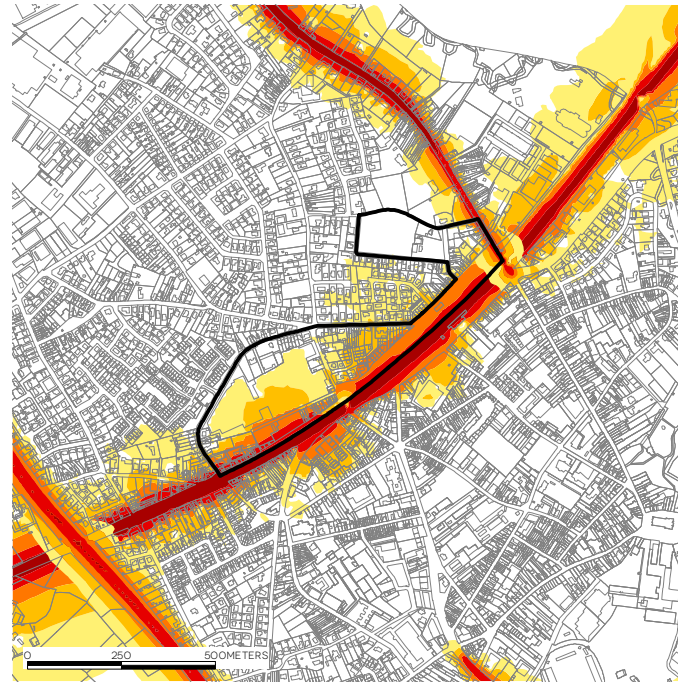
Nieuwe woningen dienen te voldoen aan de Belgische norm NBN S01-400-1 voor woongebouwen. Hierbij worden criteria voor gevelisolatie vastgelegd. De benodigde gevelisolatie hangt af van de hoeveel geluid die invalt op het gebouw. In de norm wordt een ondergrens opgelegd aan de isolatie die overeenkomt met een geluidsbelasting van 60dB(A) LAeq. Indien de geluidsbelasting hoger is, dient de isolatie verhoogd worden. De concrete wijze hiervoor (type beglazing, ventilatieroosters, materiaal in de muren, ...) maakt deel uit van het ontwerp van een gebouw en kan berekend worden.

Overeenkomstig de huidige van toepassing, zijnde Belgische norm NBN S01-400-1, is een voldoende gevelisolatie vereist om een akoestisch comfort van 34 dB(A) binnenskamers te bereiken, wat uitgedrukt wordt in een D_{Atr}-waarde (mate waarin de gevel het geluid reduceert).

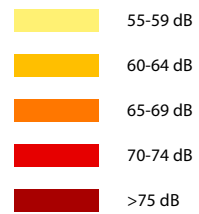
De minimale te bereiken D_{Atr} is 26 dB voor woonkamer, keuken, studeerruimte en slaapkamer. Uit de geluidsbelastingskaart van Ine kan afgeleid worden dat voor de woningen nabij het spoor een hogere D_{Atr} nodig kan zijn om een voldoende akoestisch comfort binnenskamers te bereiken.

GELUIDSBELASTINGSKAART-DAG

BRON: LNE, 2011

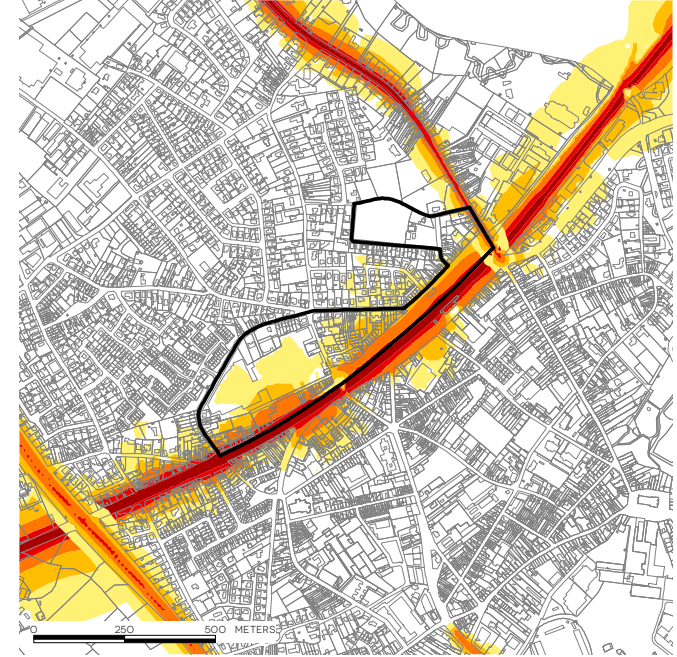


LEGENDE

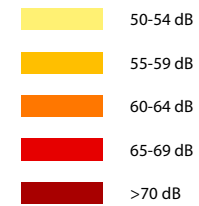


GELUIDSBELASTINGSKAART-NACHT

BRON: LNE, 2011



LEGENDE



Binnen de stedenbouwkundige voorschriften voor het woongebied zal geformuleerd worden dat er een voldoende geluidsisolatie bij woningen moet voorzien worden in functie van het spoorverkeerslawaai met in de toelichting een verwijzing naar de huidige norm NBN S01-400-1.

Het departement Omgeving deelt in zijn advies van 18 januari 2018 mee akkoord te gaan met de wijzigingen die gemaakt zijn naar aanleiding van haar advies van mei 2017 en dan ook akkoord kan gaan met de ontheffing tot planMERplicht.

Milderende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Voldoende geluidsisolatie in de gebouwen nabij het spoor
-

Leemten in de kennis

- /

Aanzienlijk milieueffect

Nee

2.3.9. EFFECT OP HET LICHT

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het plangebied omvat de stationsomgeving van Waregem ten noorden van de spoorweg, met enerzijds de vroegere bedrijfsgebouwen van Sofinal en anderzijds een menging van wonen en stedelijke functies.

De lichtbronnen zijn beperkt tot de openbare straatverlichting. Door de vele infrastructuren en urbanisatie is een continue aanwezigheid van lichtvervuiling, vooral van de expresweg N382, de R35 en verlop de E17 die zorgen voor een diffuse vorm van licht.

De straatverlichting zorgt functioneel voor voldoende verlichting. De stad houdt hierbij rekening met de efficiëntie van verlichting tot het openbaar domein. Het Vlarem bepaalt dat de verlichting dient beperkt tot een functionele verlichting tijdens de actieve periode. In kader van het burgemeestersconvenant streeft de stad naar een energiezuinige openbare verlichting.

Op de site van de Fabrieksstraat wordt een woonproject van ca. 6 ha gerealiseerd met nieuwe wegenis. Op het inrichtingplan dient te worden aangegeven waar buitenverlichting geplaatst wordt. De verlichting van de buitenruimte dient beperkt en mag de buitenverlichting van de dichtstbijzijnde straatverlichting niet overschrijden.

Aanzienlijk milieueffect

Nee

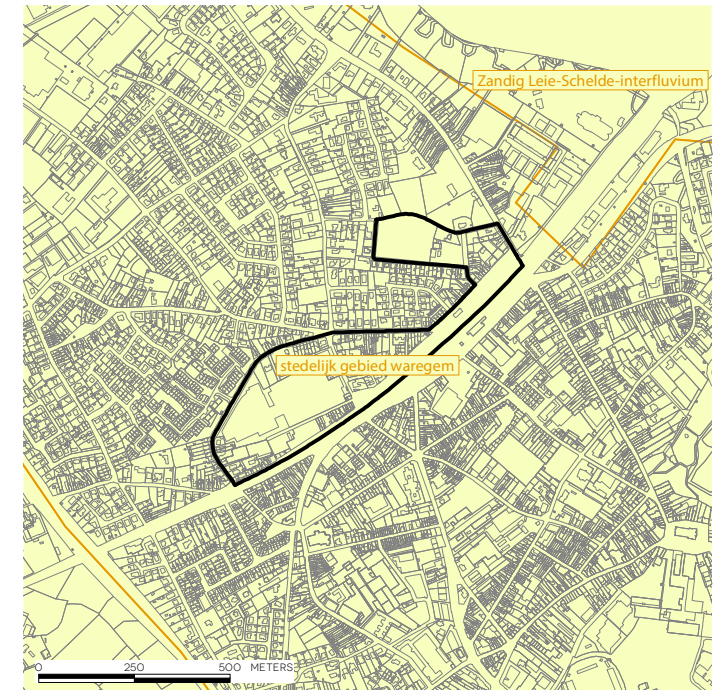
2.3.10. EFFECT OP DE STOFFELIJKE GOEDEREN, HET CULTUREEL ERFGOED EN HET LANDSCHAP

Referentiesituatie

Het plangebied omvat de stationsomgeving van Waregem. De buurt is geëvolueerd naar een denses bebouwde omgeving met enerzijds de voormalige bedrijfsgebouwen van Sofinal en anderzijds een woonontwikkeling langs de Vijfseweg. Waregem heeft een centrumfunctie en in de stationsomgeving zijn dan ook vele handelszaken, kantoren en diensten gevestigd. Het plangebied wordt visueel begrensd door de spoorlijn Kortrijk-Gent die op een verhoogde berm ligt en het beeld sterk domineert. Het station van Waregem is een belangrijk reizigersstation voor pendelaars en studenten en brengt een hoge dynamiek mee. Het plangebied ligt aan de achterzijde van het stationsgebouw en omvat een grote en langgerekte NMBS-parking voor betalend parkeren voor zo'n 600 wagens. In het plangebied zijn een 15-tal gebouwen opgenomen op de inventaris van het bouwkundig erfgoed: burgerhuizen, stadswoningen, interbellumwoningen, villa... De kaart en een beschrijving van het bouwkundig erfgoed is opgenomen in de toelichtingsnota van het schetsontwerp bij 6.5 'Toets bouwkundig erfgoed'.

Binnen het plangebied zijn geen beschermde monumenten of beschermde landschappen aanwezig. In het centrum van Waregem ten zuiden van het plangebied zijn de kerk en Park Casier wel beschermd.

Op de landschapsatlas is het plangebied deel van het sterk versnipperde 'stedelijk gebied Waregem' met de Gaverbeek als lijnrelict. De Gaverbeekse meersen vormen nog een open ruimte enclave tussen Waregem en Zulte ten oosten van het plangebied



LEGENDE

- puntrelicten
- lijnrelicten
- ankerplaatsen
- reliktenzones
- traditionele landschappen

en maakt deel van het zandig Leie-Schelde interfluvium. In de Leievallei ter hoogte van Sint-Eloois-Vijve is een relictzone aangeduid.

Publiek groen is vrijwel afwezig, het park bij de kasteelvilla geeft wel een groen accent maar is privaat domein. Het park in een Engelse landschapsstijl bestaat uit twee gedeelten: een voortuin aan de kasteelvilla en een parkgedeelte met een centraal gazon en een beboste rand waardoor een afgesloten indruk ontstaat. Er werd in het bosgedeelte een parking voor een 20-tal wagens aangelegd in functie van het bedrijf NV Wind (handel in interieurtextiel). Dit park vormt een geheel met de aanpalende parktuin 'Ter Elst' wat verwijst naar een oude Heerlijkheid op deze plaats in Waregem.

Op gebied van archeologie zijn binnen het plangebied en omgeving geen sites die in de centraal archeologische inventaris (CAI) zijn opgenomen. In de nabijheid van het centrum van Waregem zijn weinig archeologische vindplaatsen bekend, sporadisch zijn sporen teruggevonden van middeleeuwse structuren of zelfs uit de Romeinse tijd. Door de ligging op een zandige rug nabij Gaverbeek en Leie zijn er wellicht nog bewoningssporen te ontdekken.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP wil in de eerste plaats een kader scheppen voor het ruimtelijk functioneren van de stationsomgeving van Waregem en de randvoorwaarden aanduiden voor een toekomstige ontwikkeling. De herinrichting van het stationsplein en de reconversie van de site Sofinal vervullen hierbij een sleutelrol. Uitgangspunt hierbij is het versterken van de kerngebonden functies waarbij een verweving van activiteiten kan voor zover de omgevingskwaliteit van het woonweefsel niet geschaad wordt.

Een algemeen voorschrift bepaalt dat aandacht wordt besteed aan een ruimtelijke draagkracht, beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing.

Voor de nieuwe woonprojecten op de site van de Fabrieksstraat is na ontwerpend onderzoek in de toelichtingsnota van het RUP een inrichtingsstudie met een aantal kwalitatieve richtlijnen om de beeldkwaliteit te verbeteren. Om een façade te geven aan het centrale park en de randen te benadrukken zijn appartementen als fronten ingeplant (3+1 laag). De bovenste verdieping is niet volgebouwd, maar laat spaties open. Bij het indienen van een vergunningsaanvraag dient de site als één project ontworpen te worden volgens een meer gedetailleerd inrichtingsplan. Om een groen accent te geven aan de kop van het park is er ter hoogte van het naar voren springende gedeelte een bomengrid ingeplant dat de achterste zone (het meest westelijke deel) visueel afscheidt van het park, zodanig dat hier een kleiner parkje een intiemere sfeer kan bieden aan het kleinschaligere achterste bouwblok.

De huidige NMBS-parking kan heringericht worden met meer ruimte voor wandelaar en fietser en het inplanten van groene elementen. Het verlies aan parkeerplaatsen wordt dan gecompenseerd door een ondergrondse parking bij een 'strip met stedelijke functies'. Het nieuwe gebouw waar het accent ligt op nieuwe stedelijke economie en ondersteunende functies voor de stationgebruikers kan als toegangspoort tot Waregem gezien worden vanuit de Vijfseweg.

Voor het park bij de kasteelvilla wordt uitgegaan om de huidige handels- en bedrijfszetel te vervangen door een woonpark met behoud van de kasteelvilla en de bouw van twee blokken met een tental appartementen binnen deze groene setting. Het westelijk deel van het park wordt behouden met zijn attractieve Engelse landschapsstijl en zal op termijn een publiek toegankelijk stadspark worden.

Er bevinden zich een aantal waardevolle gebouwen in de stationsomgeving, zowel in het plangebied, als ook erbuiten. Vele huizen dateren van de Interbellumperiode of net erna en werden opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed.

De woningen bepalen mee de beeldkwaliteit van de stationsomgeving. Ze bevinden zich overigens in vrij goede staat. Bij de gebouwen die nog in goed bouwfysische toestand zijn wordt gestreefd naar het behoud van het typerend uitzicht van de voorgevel. Het stadsbestuur van Waregem zal bij vergunningsaanvragen voor gebouwen op de lijst, rekening houden met de erfgoedwaarde.

Het agentschap Onroerend Erfgoed merkt op dat een RUP een ideaal middel is om een visie op te bouwen rond het beheer van het bouwkundig erfgoed, wat niet in het RUP is opgenomen. Het agentschap komt wel tot de conclusie dat het RUP geen aanzienlijke milieueffecten zal genereren voor de disciplines landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

Het aspect archeologisch erfgoed valt onder het 'decreet bescherming van het archeologisch erfgoed' (nu geïntegreerd in het onroerend erfgoeddecreet). Bij een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag (vanaf een bepaalde oppervlakte) dient een archeologienota de kansen in te schatten op mogelijke vondsten, waarna een archeologisch vervolgonderzoek volgt indien er voldoende aanwijzingen zijn van een vermoedelijk bodemarchief. De resultaten van het onderzoek worden gerapporteerd aan het Agentschap Onroerend Erfgoed. Gezien de stationsomgeving reeds grotendeels werd bebouwd, is de kans op archeologie hier eerder beperkt. Bij een aantal projecten zal de opmaak van een archeologienota vereist zijn.

Milderende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Leemten in de kennis

- /

Aanzienlijk milieueffect

Nee

2.3.11. Effect op de mobiliteit

Referentiesituatie

Het plangebied omvat de stationsomgeving van Waregem ten noorden van de spoorweg, met enerzijds de voormalige bedrijfsgebouwen van Sofinal en anderzijds een menging van wonen en stedelijke functies.

De stad Waregem beschikt over een goedgekeurd mobiliteitsplan. Het plangebied heeft een optimale bereikbaarheid.

Te voet: Het station is gelegen op ongeveer 750 m van de Markt van Waregem (10 min. wandelen). Vanaf het station lopen verschillende relatief directe routes naar verschillende delen van de stad. De bouwblokken ten noorden van het station zijn goed doorwaadbaar voor voetgangers.

Per fiets: Het station is bereikbaar per fiets vanuit verschillende richtingen. Aan de noordzijde werd recent een autonome fietsroute aangelegd richting Zulte en dit sluit ten westen ook aan met de oude spoorwegbedding richting Anzegem. De provincie West-Vlaanderen heeft ook de ambitie om - parallel met de spoorlijn - een nieuwe fietssnelweg aan te leggen van Waregem naar Kortrijk. Aan beide zijden van het station van Waregem zijn grote fietsenstallingen aanwezig. Aan de voorkant van het stationsgebouw, ten zuiden van de spoorweg, zijn zo'n 312 fietsparkeerplaatsen voorhanden.

Openbaar busvervoer: Bushaltes Waregem Station, waar diverse buslijnen passeren/verknopen:

- Lijn 53 Kortrijk - Ooigem - (in spits aftakking naar Waregem station) - Wakken - Aarsele - Tielt
- Lijn 58 Oudenaarde Markt - Waregem Kliniek
- Lijn 59 Waregem - Kruishoutem
- Lijn 71 Waregem - Deerlijk - Harelbeke - Kortrijk
- Lijn 75 Kortrijk - Harelbeke - Waregem - Deinze
- Lijn 81 Anzegem - Ingelmunster - Izegem - Roeselare

- Lijn 85 Waregem - Anzegem - Avelgem - Spiere
- Lijn 92 Kortrijk - Zwevegem - Otegem - Avelgem
- Belbus 88 Waregem Noordwest
- Belbus 450 Wortegem-Petegem - Kruishoutem

Autovervoer: Het station is bereikbaar met de wagen via de Noorderlaan R35 en de Vijfseweg N357. Vanuit het zuiden is het station eveneens bereikbaar via enkele kleinere wegen, o.a via de Weversstraat en de Boulezlaan. De Stationsstraat en de Olmstraat zijn enkelrichtingsstraten.

Er zijn ruime parkeermogelijkheden ten noorden van de sporen, aan de achterzijde van het station. Hier zijn bijna 600 parkeerplaatsen beschikbaar voor treinpendelaars. Deze NMBS-parking is sinds oktober 2016 betalend geworden.

Doordat de parking aan het station recent betalend is geworden, neemt ook de parkeerdruk in de aanpalende straten toe. Langs de Boulezlaan en in de aanpalende straten werd een blauwe zone (uitgezonderd voor bewoners) ingevoerd, om te vermijden dat de treinpendelaars parkeeroverlast in deze woonstraten zouden veroorzaken.

De stad Waregem meldt parkeerproblemen in de omgeving van de moskee gelegen in de Vansteenbruggestraat, wat verkeersoverlast meebrengt in de aanpalende straten vooral tijdens de gebedsdiensten.

In het mobiliteitsplan en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan worden de wegen ingedeeld:

- De Vijfseweg (N357) en de Noorderlaan (R35) zijn geselecteerd als lokale wegen type I.
- De Baanstknoekstraat, de Boulezlaan, de Hugo Verrieststraat en de Roger Vansteenbruggestraat zijn geselecteerd als lokale wegen type II.
- De Vijfseweg N357 is geselecteerd als bovenlokale fietsroute (provinciaal functioneel fietsroutenetwerk).
- Aanvullend op het functioneel fietsnetwerk worden alternatieve en recreatieve fietsverbindingen

aangeduid: ondermeer de fietsverbinding op de oude spoorwegbedding tussen het station van Waregem en het bedrijventerrein Flanders Field-Vijverdam-Brabantstraat.

- Opmerking: in het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk werd ondertussen ook de fietsroute ter hoogte van de noordzijde van het station van Waregem, parallel langs de spoorlijn en in de richting van Zulte, geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute.

De stad Waregem is goed bereikbaar vanaf het primair en internationaal wegennet. Waregem ligt nabij de E17, een belangrijke snelweg tussen Frankrijk en Nederland. Het centrum van Waregem is met deze primaire wegen verbonden via de expresweg N382.

De stationsomgeving van Waregem kent vooral tijdens de ochtend- en avondspits een druk verkeer, vooral lokaal en bestemmingsverkeer. De Vijfseweg N357 is een gewestweg tussen de N43 (Gentseweg) en het station, de kleine ring rond Waregem R35. Het doorgaand (vracht)verkeer zit op de expressweg Oostrozebeke-Waregem N382.

Het kruispunt van de Vijfseweg met de R35 aan de onderdoorgang onder de sporen is een lokaal knelpunt waar de verkeersdoorstroming bij piekmomenten leidt tot (meestal kortdurende) congestie.

Het station van Waregem op de lijn Lille - Kortrijk - Gent is een belangrijk reizigersstation met twee vaste treinen per uur per rijrichting. Op wekdagen stappen zo'n 2.600 mensen op de trein. Dit uit zich ook in een druk gebruikte NMBS-parking van circa 600 plaatsen.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Voor het centrum van Waregem en de stationsomgeving met zijn vele woonstraten staat de verkeersleefbaarheid voorop, in het

bijzonder het beperken van verkeersstromen en waar de veiligheid op de kruispunten een continu aandachtspunt is. Onveilige situaties dienen preventief te worden opgelost.

Het RUP wil in de eerste plaats een kader scheppen voor het ruimtelijk functioneren van de stationsomgeving van Waregem als multimodaal reizigers-knooppunt en deze randvoorwaarden aanduiden voor een verdere ontwikkeling. De herinrichting van het stationsplein en de reconversie van de site Sofinal vervullen hierbij een sleutelrol. Uitgangspunt hierbij is het versterken van de kerngebonden functies waarbij een verweving van activiteiten met het wonen kan, voor zover de omgevingskwaliteit binnen het stedelijk woonweefsel niet geschaad wordt.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer stellen in hun advies dat zonder een kwantitatieve benadering, niet kan gesteld worden dat er geen aanzienlijke mobiliteitseffecten zullen zijn.

Ter aanvulling van de oorspronkelijke screeningsnota wordt hieronder een verdere inschatting gemaakt van de mobiliteitseffecten die worden gegenereerd vanuit de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Het plangebied omvat vier deelzones:

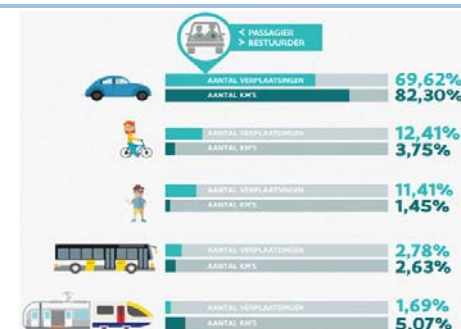
- Zone A: site Sofinal Fabrieksstraat: reconversie naar woonproject met maximale woningdichtheid van 46 woningen per ha: $7 \times 46 = 322$ nieuwe wooneenheden
- Zone B: behouden van bestaande NMBS-parking: geen generatie van bijkomende verkeersbewegingen
- Zone C: strip met stedelijke functies: circa 10.000 m² kantoren en diensten
- Zone D: parkgebied met nieuwe woonontwikkeling: circa 30 nieuwe wooneenheden

De inschatting van verkeersgeneratie wordt in de tabel hiernaast

Verkeersproductie- en attractie

Modal split

	bewoners*	bezoekers*	vrachtvervoer	werknemers*	* cijfers: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2015-2016: http://mobielvlaanderen.be/ovg/ovg51-0.php?a=19&nav=12
auto	53%	54%	100%	68%	
auto - als passagier	16%	25%	0%	3%	
openbaar vervoer	4%	4%	0%	9%	
fiets	12%	11%	0%	13%	
te voet	11%	7%	0%	4%	



Verkeersattractie woongebied reconversie site Fabrieksstraat (zone A)

inschatting # bijkomende woningen:

	# personen	# personen	# verplaatsingen	# verplaatsingen/dag*	# verplaatsingen/dag	aandeel in spitsPERIODE (7-10u en 16-19u)	aandeel in drukste spitsUUR	modal split	# bijkomende pae
	# pers./unit	# personen	# verplaatsingen/pers./dag*	# verplaatsingen/dag	aandeel in spitsperiode*	# verplaatsingen in spitsperiode (16-19u)	aandeel in spitsuur	# verplaatsingen in spitsuur	aandeel autoverplaatsingen*
bewoners	2,9	934	2,74	2559	53%	1362	25%	340	53%
bezoekers	2,9	934	0,3	280	7%	20	25%	5	54%
TOTAAL									<input type="text" value="184"/>

Verkeersattractie parkgebied met nieuwe woonontwikkeling (zone D)

inschatting # bijkomende woningen:

	# personen	# personen	# verplaatsingen	# verplaatsingen/pers./dag*	# verplaatsingen/dag	aandeel in spitsPERIODE (7-10u en 16-19u)	aandeel in drukste spitsUUR	modal split	# bijkomende pae
	# pers./unit	# personen	# verplaatsingen/pers./dag*	# verplaatsingen/dag	aandeel in spitsperiode*	# verplaatsingen in spitsperiode (16-19u)	aandeel in spitsuur	# verplaatsingen in spitsuur	aandeel autoverplaatsingen*
bewoners	2,9	87	2,74	238	53%	127	25%	32	53%
bezoekers	2,9	87	0,3	26	7%	2	25%	0	54%
TOTAAL									<input type="text" value="17"/>

Verkeersattractie strip met stedelijke functies (zone C)

inschatting opp. bijkomende kantoren: m²

	# werknemers	# werknemers	# verplaatsingen	# bewegingen/bedrijf/dag	# bewegingen/dag	aandeel in spitsPERIODE (7-10u en 16-19u)	aandeel in drukste spitsUUR	modal split	# bijkomende pae
	# werkn./100m ²	# werknemers	# bewegingen/bedrijf/dag	# bewegingen/dag	aandeel in spitsperiode*	# verplaatsingen in spitsperiode (16-19u)	aandeel in spitsuur	# pae per spitsuur	aandeel autoverplaatsingen*
werknemers	<input type="text" value="5"/>	500	1,8	900	30%	272	25%	225	68%
TOTAAL			(er wordt gerekend met een aanwezigheidsgraad van 90%)						<input type="text" value="152"/>

weergegeven.

Samengevat geeft dit volgende resultaten:

- Zone A: site Sofinal Fabrieksstraat: reconversie naar woonproject (322 nieuwe wooneenheden) genereert circa 184 pae in het drukste spitsuur (of circa 3 bijkomende autobewegingen per minuut)
- Zone C: strip met stedelijke functies (10.000 m² kantoren) genereert circa 152 pae in het drukste spitsuur (of circa 2,5 bijkomende autobewegingen per minuut)
- Zone D: parkgebied met nieuw woonontwikkeling (30 nieuwe wooneenheden) genereert circa 17 pae in het drukste spitsuur

Het meest congestiegevoelige punt bevindt zich ter hoogte van de aansluiting van de Boulezlaan en de Vijfseweg. Door de nabijheid van de verkeerslichten tussen de Vijfseweg-Noorderlaan-Westerlaan zijn er reeds in bestaande toestand wachtrijen (normaal bij rood licht). De maximale verkeerscapaciteit van de Vijfseweg (als stedelijke hoofdstraat) bedraagt 1.200 pae per spitsuur per rijrichting.

De te verwachten bijkomende verkeersbewegingen vanuit de drie zones met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bedragen circa 353 pae in het drukste spitsuur (of circa 6 bijkomende autobewegingen per minuut). Dit is dus slechts een deel van de maximale verkeerscapaciteit van de Vijfseweg (2.400 pae/uur).

Bovendien moeten we benadrukken dat bovenstaande berekeningen hoogst waarschijnlijk een overschatting zijn van de toekomstige verkeerseffecten omwille van volgende redenen:

- In deze berekeningen werd uitgegaan van een gemiddelde modal split (cfr. Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen). Maar dankzij de optimale ligging nabij het station zijn er kwaliteitsvolle en haalbare alternatieven voor de automobiliteit (nl. openbaar vervoer en fiets). Wellicht ligt het aandeel autobewegingen minstens 10% (of 20%) lager.

- Niet alle verkeersbewegingen komen terecht op het kruispunt Boulezlaan-Vijfseweg. Zeker bij het reconversieproject ter hoogte van de Fabrieksstraat (zone A) zal een groot aandeel van de autobewegingen zich eerder in noordelijke of westelijke rijrichtingen verspreiden.

Vanuit bovenstaande inschattingen wordt geoordeeld dat de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen geen onaanvaardbare mobiliteitseffecten zullen genereren.

Met het RUP wordt de bestemming van de ca 6 ha grote site Sofinal (Fabrieksstraat) omgezet van lokale bedrijvigheid naar wonen. De site is vrijwel volledig omsloten door woonverkeering waar het niet wenselijk is om het bedrijfsgebonden vrachtverkeer te behouden. Andere locaties binnen Waregem zoals Waregem-Zuid, Transvaal en Groenbek zijn vanuit mobiliteitsoogpunt betere bereikbare plaatsen voor vrachtwagens.

Ook vanuit mobiliteitsoogpunt is het niet wenselijk om nieuwe bedrijfsactiviteiten op deze site toe te laten. Dit zou immers te veel vrachtwagenverkeer genereren, dat via de Hugo Verrieststraat, de Roger Vansteenbruggestraat en de Boulezlaan zou moeten ontsloten worden richting de N357 Vijfseweg of de R35 Noorderlaan. Rekening houdende met het feit dat de Hugo Verrieststraat, de Roger Vansteenbruggestraat en de Boulezlaan slechts feitelijk woonstraten zijn, zou het vrachtwagenverkeer te veel hinder en risico's veroorzaken op vlak van verkeersonveiligheid en verkeersonleefbaarheid.

Het woonproject op de Sofinal-site zal via de Hugo Verrieststraat bereikbaar zijn. Het RUP voorziet via een ontwerp onderzoek en een eerste inrichtingsplan de richting waarop deze gebieden dienen te worden ontsloten. Een systeem van drie lussen ontsluit de nieuwe woonwijk zodanig dat er vermeden wordt dat niet-lokaal autoverkeer een shortcut zou nemen. Enkele eenrichtingsstraten dragen bij aan een nog veiligere

en kwalitatieve richting van het straatbeeld, met groen en speelplekken.

Parkeren gebeurt in de rand en in parkeerpockets die tussen de rijhuizen als kleine clusters worden toegevoegd. Dit is om de auto uit zicht en uit het openbaar domein te halen. Dit biedt de mogelijkheid om de straten als kwalitatieve leefstraten in te richten.

Om het rustige karakter en de relatie met het park te behouden, kan er geen straat lopen tussen de façade en het park. Wel kan hier een gewapende groenstrook toegang bieden aan brandweer of andere diensten.

Nabij het station is een projectzone voor stedelijke functies, waar een bundeling van kantoren, diensten, horeca, handel en andere functies baat hebben bij de aanwezigheid van het station of ondersteunende functies bieden voor de stationgebruikers.

De huidige NMBS-parking wordt heringericht met meer ruimte voor wandelaars en fietsers en het inplanten van groene elementen. Het verlies aan parkeerplaatsen wordt dan gecompenseerd door een ondergrondse parking bij een 'strip met stedelijke functies' waar het accent ligt op nieuwe stedelijke economie en ondersteunende functies voor de stationgebruikers. Op deze manier kan dan langs het spoor een doorlopend lineair park uitgebouwd worden met hoogwaardige trage verbindingen naar het station zoals een fietssnelweg tussen Kortrijk, Waregem en Deinze. Op het Stationsplein worden extra fietsstallingen voorzien.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer merken in hun advies op dat een ondergrondse parking met 400 plaatsen kan zorgen voor het stremmen van de verkeersdoorstroming als de inrit te dicht bij het kruispunt Boulezlaan-Vijfseweg gelegen is.

Dit aspect zal verder meegenomen worden in de verdere opmaak van het RUP, hoe de inrit ruimtelijk het best gesitueerd kan worden om tot een vlotte toegang tot het parkeren te komen zonder wachtrijen. Het

aantal parkeerplaatsen is enerzijds ter compensatie van het aantal huidige bovengrondse parkeerplaatsen die verdwijnen en anderzijds voor het opvangen van de nieuwe stedelijke functies binnen de voorziene strip gebouwen aan de Boulezlaan.

De dienst milieurauditoraat heeft op 4 augustus 2017 de stad in kennis gesteld van een 'uitstel van beslissing' en vraagt verdere verduidelijking en aanpassingen aan het RUP en/of screening om aan te tonen dat er geen aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaakt worden met het RUP.

Specifiek voor de ondergrondse parking wordt gevraagd te verduidelijken hoeveel parkeerplaatsen er momenteel zijn, hoeveel er verdwijnen en hoeveel er in de toekomst zullen zijn voor pendelaars en voor (nieuwe) stedelijke functies.

De screeningsnota dient voorgelegd te worden aan het departement MOW en het Agentschap AWW voor een nieuw advies

De bestaande NMBS-parking aan de noordzijde (= achterkant) van het station langs de Boulezlaan omvat een westelijk deel met circa 425 parkeerplaatsen (gelijkgronds in open lucht) én een oostelijk deel met circa 150 parkeerplaatsen (gelijkgronds in open lucht). Deze NMBS-parking is sinds oktober 2016 betalend geworden. De parkeerplaatsen voor pendelaars worden toegewezen door de NMBS met aangepaste tarieven. Beide delen zijn voorzien van een dubbele in- en uitrit met slagbomen. De inrit van het oostelijk deel is gesitueerd ter hoogte van de Vandewoestijnelaan op circa 120m van het kruispunt Boulezlaan-Vijfseweg.

In het toekomstbeeld voor de stationsomgeving, zoals opgenomen in het RUP, wordt de parking in het westelijk deel op maaiveldniveau behouden. Een gedeeltelijke herinrichting met meer ruimte voor groen, voetgangers en de fietssnelweg Waregem-Kortrijk kan een beperkte vermindering van de 425 bestaande parkeerplaatsen impliceren. Dit kan een verlies betekenen van ca. 60 parkeerplaatsen waarbij er dus ca. 365 blijven. De stedenbouwkundige bestemming wordt 'zone voor

stationsplein en -parkiing: Bij de opmaak van het RUP zijn er nog geen concrete plannen voor de herinrichting van deze westelijke parking.

Op het oostelijk deel wordt in het RUP een "strip met stedelijke functies" voorzien. In dit toekomstbeeld wordt ook een ondergrondse parking van circa 400 parkeerplaatsen voorzien, wat ruim voldoende is om zowel de huidige bovengrondse NMBS-parking (150 plaatsen) en het (in de toekomst) minder aantal plaatsen op de westelijke NMBS-parking (ca. 60 plaatsen) te compenseren als de nieuwe stedelijke functies binnen een toekomstig gebouw hier te voorzien van voldoende parkeergelegenheid. De inrit van de nieuwe ondergrondse parking kan behouden blijven ter hoogte van de Vandewoestijnelaan op circa 120m van het kruispunt Boulezlaan-Vijfseweg. Deze afstand is voldoende groot om het verkeer op de Vijfseweg niet te stremmen.

De NMBS is eigenaar van de zone voor stedelijke functies en heeft bij de opmaak van het RUP nog geen concrete intenties voor de ontwikkeling van deze zone. Het RUP biedt hiertoe wel de mogelijkheid en de stad Waregem zal hiervoor in dialoog gaan met de NMBS.

In afwachting van toekomstige stappen blijft de bestaande parking op maaiveldniveau behouden. Pas bij concretere bouwplannen voor de zone van stedelijke functies kan de grootte en wijze van inrichting van de ondergrondse parking worden bepaald. Daarom zal bij de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP een inrichtingsstudie voor deze projectzone voor stedelijke functies worden gevraagd. Om te garanderen dat het verkeer op de Vijfseweg niet wordt gestremd zal in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP ook worden vastgelegd dat de inrit van de parking moet gelegen zijn op minimum 120m t.o.v. het kruispunt Boulezlaan-Vijfseweg.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer stellen in hun advies van 17 en 18 januari 2018 dat "de reeds bestaande verkeersdruk op de stationsomgeving niet zal verkleinen door de geplande ontwikkelingen. Daarom dient er te worden ingezet op het verbeteren van de overstap naar alternatieve modi."

Ter aanvulling benadrukken we dat bij de verschillende geplande ontwikkelingen effectief wordt ingezet op het verbeteren van de overstap naar alternatieve modi. Zo wordt bij de inschatting van een nieuwe parking bij de strip met nieuwe stedelijke functies uitgegaan van een modal-split van maximum 50% autoverkeer en minimum 50% alternatieve modi: te voet, per fiets of via openbaar vervoer. Dit is een meer duurzame modal split dan het Vlaamse gemiddelde (het onderzoek veplaatsingsgedrag Vlaanderen geeft aan dat het Vlaams gemiddelde circa 70% autoverkeer bedraagt). Er wordt effectief ingezet op de overstap naar alternatieve modi.

De stad Waregem zet in de volledige stationsomgeving ook duidelijk in op de alternatieve modi: bvb. bij de herinrichting van de voorzijde van de stationsomgeving met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en de openbare buslijnen, bij de reeds gerealiseerde nieuwe fietssnelweg Waregem-Zulte en de mogelijke nieuwe fietssnelweg Waregem-Kortrijk, ...

Bij de geplande ruimtelijke ontwikkelingen van zowel de zone Fabrieksstraat als de zone Boulezlaan wordt een netwerk voor voetgangers en fietsers voorzien. Het is dankzij deze nieuw geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de stationsomgeving van Waregem dat de overstap naar alternatieve ontwikkelingen meer zal worden gestimuleerd.

Bovendien wordt er benadrukt dat de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkelingen ook aansluiten bij en invulling geven aan de doelstellingen van hogere planningskaders. Binnen het planningsbeleid van de ruimtelijke structuurplannen én het toekomstig Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) worden bijkomende ontwikkelingen precies voorzien nabij plekken met een hoge knooppuntwaarde, zoals stationsomgevingen. De voorziene ruimtelijke ontwikkelingen in de stationsomgeving Waregem geven een gunstig effect naar duurzame mobiliteit toe. Indien dezelfde ontwikkelingen op een andere plaats in de stad zouden worden

voorzien, dan zouden deze ontwikkelingen meer autoverplaatsingen genereren. Dankzij de nabijheid van het station zullen meer verplaatsingen te voet, per fiets of via openbaar vervoer verlopen.

De NMBS geeft in zijn advies aan akkoord te gaan met de conclusie dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten zal genereren.

In zijn advies formuleert de NMBS enkele opmerkingen:

1/ met de nieuwe voorzieningen de parkeerdruk kan stijgen en wil dat het huidige aantal parkeerplaatsen minimaal te behouden voor de treinreiziger. De NMBS wil een uniform parkeerbeleid voeren voor zijn volledige parking.

Binnen het RUP wordt een ondergrondse parking voorzien die in een voldoende mate het verlies aan bovengrondse parkeerplaatsen op de huidige parking van de NMBS compenseert. Gezien de nieuwe ontwikkeling met stedelijke functies voorzien wordt op gronden die nu in eigendom zijn van NMBS, zal de realisatie hiervan en de exploitatie van de nieuwe ondergrondse parking deel uitmaken van een onderhandeling met de NMBS.

2/ Mobiliteit kan een belangrijke impact hebben op luchtkwaliteit en geluidskwaliteit waarbij verkeersgeluid aanleiding kan geven tot hinder. Het zou dan ook logisch zijn om de gezondheidseffecten pas als laatste te beschrijven. Bovendien kan luchtkwaliteit nadelig zijn voor de gezondheid zonder dat dit aanleiding geeft tot klachten.

De volgorde van de disciplines in de screening volgt uit de omzendbrief LNE/2007 maar sluit niet uit dat er wederzijdse linken kunnen gelegd worden tussen de disciplines. Binnen de betreffende disciplines wordt op een voldoende manier toegelicht dat de milieueffecten bij voorziene ontwikkelingen geen aanleiding geven tot aanzienlijke effecten.

Een bestaande vestiging met opslagruimte in de Hugo Verrieststraat kan behouden blijven binnen de fasering van het woonproject op de Fabriekssite. De voorschriften bepalen dat er geen nieuwe bedrijven toegelaten zijn die sterk verkeersgenerend zijn. Hiermee wordt de verdere toename van verkeersgeneratie op

de omgeving beperkt.

De algemene verkeerssituatie rond het station met de Vijfseweg en de R35 blijft echter een kritische plaats waar bijkomende maatregelen wenselijk zijn in functie van verkeersleefbaarheid en doorstroming. Een globale aanpak overstijgt echter het niveau van dit plan. De stad Waregem, MOW en AWW hebben reeds plannen voor de herinrichting van de R35 en de Vijfseweg.

Algemene conclusie

Het RUP zorgt enerzijds voor het wegnemen van het vrachtverkeer (als de huidige BPA-bestemming zou blijven) en anderzijds voor het organiseren en inrichten van de stationsomgeving als bundeling van stedelijke en dynamische functies op deze plek met hoge knooppuntwaarde. Hiermee geeft het RUP invulling aan de doelstellingen van de hogere structuur- en beleidsplannen. Hiermee kunnen we stellen dat de mobiliteitseffecten beheersbaar blijven en niet aanzienlijk zijn.

Milderende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Verdere maatregelen om fietsen en gebruik openbaar vervoer te stimuleren

Leemten in de kennis

- /

Aanzienlijk milieueffect

Nee

2.3.12. Overzicht van de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten

Globaal overzicht aanzienlijk effect

ja/nee

Effect op

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

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

Er zijn ook geen cumulatieve effecten te verwachten met andere ontwikkelingen in de omgeving. De diverse mogelijkheden binnen het plangebied op gebied van wonen, handel, bedrijvigheid zijn verspreid over het centrum van Waregem en vertonen onderling geen cumulatieve effecten die kunnen leiden tot een aanzienlijke aantasting van de milieu- en omgevingskwaliteit.

2.4. DE KENMERKEN VAN PLANNEN EN PROGRAMMA'S

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

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

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

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

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

Niet relevant voor dit RUP.

Milieuproblemen die relevant zijn voor het plan

Zie punt 2.3. bij de beoordeling van de milieueffecten.

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

Niet relevant binnen dit RUP.

3. CONCLUSIE

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

