

Stad Waregem  
RUP WUG Stijn Streuvelsstraat  
**Scopingnota**



mei 2023, **scopingnota**

## Colofon

Dit document is een publicatie van:  
Intercommunale Leiedal  
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk  
tel +32 56 24 16 16  
rup@leiedal.be

ontwerper - ruimtelijk planner:  
Jelle Van Laeken  
Ewout Vanvooren

in samenwerking met:  
Lucas Verbanck  
Stefaan Verreu

opdrachtgever:  
Stad Waregem

burgemeester:  
Kurt Vanryckeghem

voorzitter gemeenteraad:  
Kurt Vanryckeghem

algemeen directeur:  
Guido De Langhe

## Formele procedure

- Periode van eerste raadpleging (60 dagen): vanaf 17 oktober 2022 t.e.m. 16 december 2022
- Datum, uur en plaats van eerste participatiemoment: 16 november 2022 van 16u tot 19u in het OC De Roose, Smedenstraat 4 te 8790 Waregem
- Plenaire vergadering voorontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: XX maand XXXX
- Voorlopige vaststelling van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de gemeenteraadszitting van: XX maand XXXX
- Openbaar onderzoek van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: van XX maand XXXX tot XX maand XXXX
- Advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO): XX maand XXXX
- Definitieve vaststelling van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de gemeenteraadszitting van: XX maand XXXX

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) bestaat uit de volgende niet te scheiden onderdelen:

- scopingnota
- procesnota

RUP ID: 34040 214 00028 00001

# Inhoudsopgave

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Situering .....</b>   | <b>7</b>  |
| 1.1.      | Onderwerp van het RUP  | 7         |
| 1.2.      | Ligging van het plangebied   | 7         |
| 1.3.      | Begrenzing van het plangebied  | 9         |
| <b>2.</b> | <b>Feitelijke toestand .....</b>   | <b>11</b> |
| 2.1.      | Ruimtelijke informatie   | 11        |
| 2.2.      | Toestand van het leefmilieu en de natuur   | 16        |
| 2.3.      | Historische toestand   | 17        |
| 2.4.      | Knelpunten en potenties  | 19        |
| <b>3.</b> | <b>Juridische toestand .....</b>   | <b>20</b> |
| 3.1.      | Overzicht  | 20        |
| 3.2.      | Gewestplan   | 21        |
| 3.3.      | Bestaande BPA's en RUP's   | 22        |
| 3.4.      | Milieuvergunningen   | 25        |
| 3.5.      | Goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen   | 26        |
| 3.6.      | Onroerend erfgoed  | 28        |
| 3.7.      | Buurtwegen   | 29        |
| 3.8.      | Relatie m.b.t. het herbevestigd agrarisch gebied                                     | 30        |
| 3.9.      | VEN-gebied, IVON-gebied  | 31        |
| 3.10.     | Vogelrichtlijngebied, habitatrichtlijngebied   | 32        |
| 3.11.     | Watertoets   | 33        |
| <b>4.</b> | <b>Planningscontext .....</b>  | <b>36</b> |
| 4.1.      | Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen  | 36        |
| 4.2.      | Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen                                     | 36        |
| 4.3.      | Afbakening stedelijk gebied  | 36        |
| 4.4.      | Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen                                 | 38        |
| 4.5.      | Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan  | 38        |
| 4.6.      | Regiovisie   | 41        |
| 4.7.      | Mobiliteitsplan  | 41        |
| 4.8.      | Streefbeeld N382   | 41        |
| 4.9.      | Aangrenzend RUP (in opmaak)  | 41        |
| 4.10.     | MOBER & extra onderzoek naar verkeersveiligheid en leefbaarheid                      | 43        |
| 4.11.     | Ontwerpend onderzoek   | 44        |
| <b>5.</b> | <b>Planningsopties .....</b>   | <b>45</b> |
| 5.1.      | Visie en ruimtelijke concepten   | 45        |
| 5.2.      | Alternatieven  | 48        |
| <b>6.</b> | <b>Effectenbeoordeling Gemeentelijk RUP WUG Stijn Streuvelsstraat .....</b>          | <b>51</b> |
| 6.1.      | Methodiek van effectenbeoordeling  | 51        |
| 6.2.      | Wijze van (milieu)effectenbeoordeling  | 51        |
| 6.3.      | Beschrijving en verduidelijking van het plan   | 52        |
| <b>7.</b> | <b>Inschatting van mogelijke aanzienlijke milieueffecten .....</b>                   | <b>54</b> |
| 7.1.      | Beschrijving en inschatting van de mogelijke milieueffecten                          | 54        |
| 7.2.      | Planalternatieven  | 55        |
| 7.3.      | Beschrijving en inschatting van de mogelijke milieueffecten                          | 55        |
| 7.4.      | De kenmerken van plannen en programma's  | 78        |
| <b>8.</b> | <b>Conclusie .....</b>   | <b>79</b> |
| <b>9.</b> | <b>Wijze waarop wordt omgegaan met de resultaten van de eerste raadpleging .....</b> | <b>82</b> |
| 9.1.      | Reacties van de eerste raadpleging   | 82        |
| 9.2.      | Adviezen van overheidsinstanties tijdens adviesperiode van eerste raadpleging        | 83        |



Toelichting



# 1. Situering

## 1.1. Onderwerp van het RUP

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) wordt opgemaakt ter uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Waregem, definitief goedgekeurd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen op 19 april 2007 (B.S. 14.05.2007).

Het plangebied omvat een open ruimte in landbouwgebruik dat momenteel bestemd is als woonuitbreidingsgebied. Daarnaast omvat het een zone voor bedrijven, een woonzone en een kleinere zone voor openbaar groen.

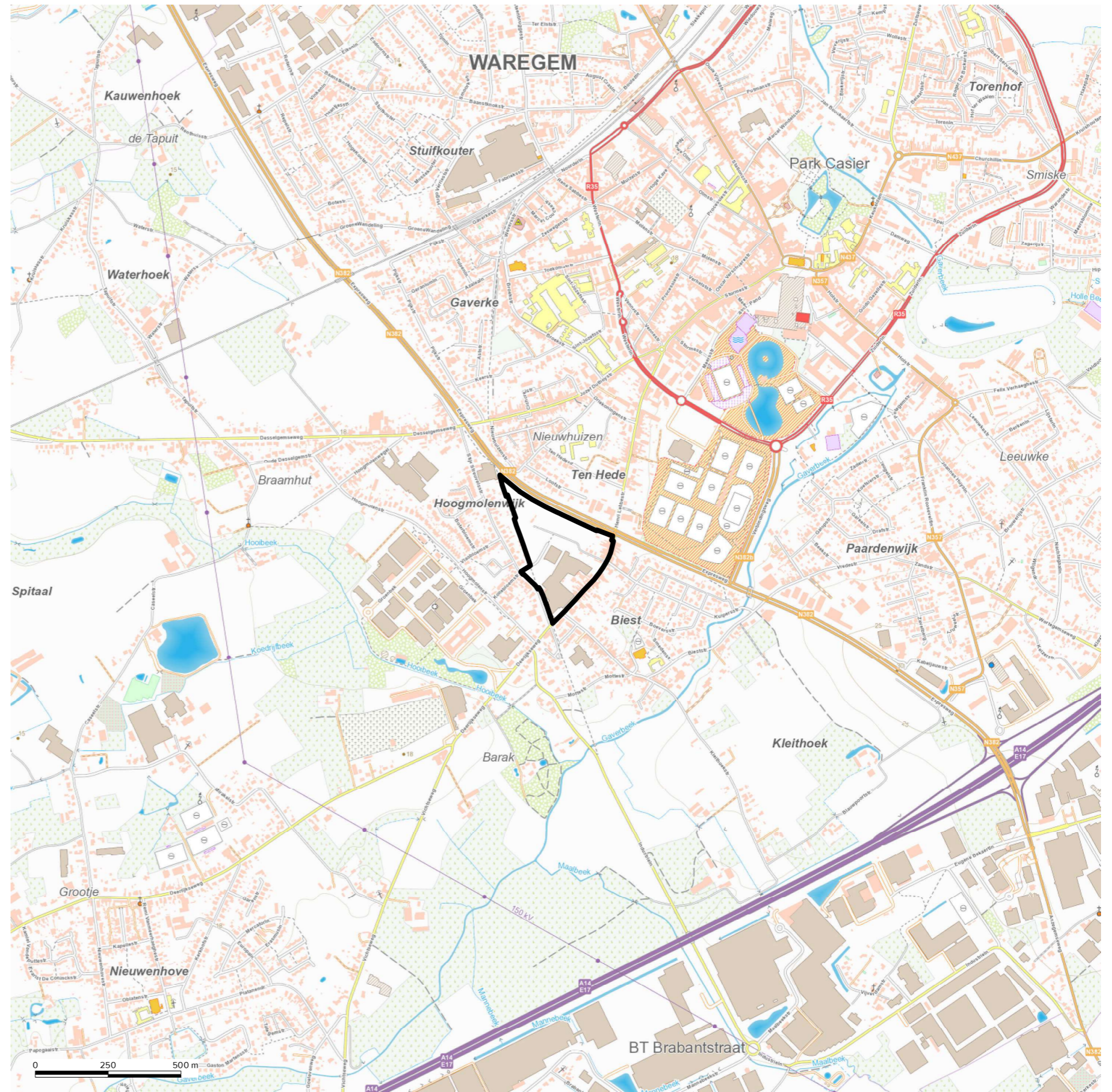
Het huidige woonuitbreidingsgebied, in een driehoek opgespannen tussen de Stijn Streuvelsstraat, de expresweg N382 & de Henri Lebbestraat, wenst de stad Waregem niet meer aan te snijden in functie van wonen. Dit onder meer door de conclusies zoals opgenomen in het mobiliteitsonderzoek (zie "4.10. MOBER & extra onderzoek naar verkeersveiligheid en leefbaarheid" op pag. 43).

De stad wenst via onderstaand ruimtelijk uitvoeringsplan dit gebied kwalitatief vorm te geven als KMO-zone. Via dit RUP worden de ontwikkelingsmogelijkheden van de site bepaald. Daarnaast wordt rekening gehouden met de mobiliteit en de leefbaarheid binnen en rondom het plangebied.

## 1.2. Ligging van het plangebied

Het plangebied situeert zich in de stadsrand van Waregem, ten zuiden van de stadskern.

Het gebied is hoofdzakelijk omgeven door bebouwing en weginfrastructuur. In het noorden grenst het gebied aan de gewestweg N382, die Ingelmunster en Anzegem verbindt. Doorheen het plangebied loopt een oude spoorwegbedding, waarlangs vandaag een fietsverbinding loopt tussen het station van Waregem en het bedrijventerrein Waregem-Zuid. Vlakbij het plangebied, in het oosten, is er het bedrijventerrein Groenbek.



Hoek tussen Henri Lebbestraat (rechts) Stijn Streuvelsstraat (links)



Expresweg (N382)



Fietspad langs de oude spoorwegberm





### 1.3. Begrenzing van het plangebied

Het plangebied is tussen de 8 en 9 hectare groot en wordt begrensd door:

- in het noordoosten de Expresweg (N382)
- in het westen deels het fietspad langs de oude spoorwegberm en deels de Stijn Streuvelsstraat
- in het zuidoosten de Henri Lebbestraat

De perimeter die in de startnota aangegeven wordt, is een indicatieve perimeter. De stad kan na de startfase beslissen om het plangebied in beperkte mate te verkleinen naar aanleiding van reacties of adviezen die geformuleerd worden in het kader van de eerste raadpleging.





**Bedrijven in het plangebied**



**Achtergevel van de woningen langs de Henri Lebbestraat**



**Geïsoleerde woning in het openruimtegebied**



**Open ruimte in het plangebied**

## 2. Feitelijke toestand

### 2.1. Ruimtelijke informatie

#### 2.1.1. BEBOUWDE RUIMTE

Vooral het zuidoostelijk deel van het plangebied, langs de Henri Lebbestraat en Stijn Streuvelsstraat, is bebouwd. De bebouwing is er erg heterogeen en bestaat uit bedrijven, diensten, open bebouwing, halfopen bebouwing en vrijstaande woningen.

Wat betreft de bedrijvigheid zijn volgende bedrijven gevestigd binnen het plangebied:

- Van Marcke
- Rexel
- Rogiers
- Isoba
- Talpa Coaching
- Wilfra
- Enfinity
- Talenhouse

Middenin het plangebied, tussen de landbouwpercelen, bevindt zich een geïsoleerde woning met toegangsweg.

#### 2.1.2. OPEN RUIMTE

De open ruimte bevindt zich eerder in het noordelijk deel van het plangebied en bestaat voornamelijk uit landbouwpercelen.

Tussen de Stijn Streuvelsstraat en de fietsverbinding is een kleine zone voor openbaar groen (die zo bestemd is in het RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat).



Ontsluiting voor personenwagens via de Henri Lebbestraat



© Cyclomedia

Fietsverbinding door het plangebied



### 2.1.3. ONTSLUITING

De ontsluiting van het plangebied wordt benaderd volgens het STOP-principe: Stappen (voetgangers), Trappen (fietsers), Openbaar vervoer en tot slot Personenwagens.

Deze ontsluitingen werden reeds onderzocht in een MOBER die voor het plangebied werd opgemaakt (zie "4.10. MOBER & extra onderzoek naar verkeersveiligheid en leefbaarheid" op pag. 43).

#### Voetgangers

De Henri Lebbestraat en Stijn Streuvelsstraat zijn ter hoogte van het plangebied voorzien van een voetpad. De Expresweg (N382) is niet voorzien van voetgangersinfrastructuur.

Verder zijn er oversteekplaatsen voorzien op de drie drukke kruispunten rond het plangebied: Expresweg-Henri Lebbestraat, Henri Lebbestraat-Stijn Streuvelsstraat en Expresweg-Dessselgemseweg.

#### Fietsers

In het westen grenst het plangebied aan de autovrije fietsverbinding tussen de Expresweg en de Henri Lebbestraat (een oude spoorverbinding die het station verbindt met industrieterrein Waregem Zuid). Deze verbinding is bovendien aangeduid als hoofdroute op de Schoolfietsroutekaart door de Provincie West-Vlaanderen (2021).

Ten noorden van het plangebied, langs de Dessselgemseweg en in het zuiden van het plangebied, langs de Henri Lebbestraat, loopt een Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk. Beide routes bestaan uit een fietspad langs de weg en zijn opgenomen als hoofdroute in de schoolfietsroutekaart.

Langs beide zijden van de Expresweg (N382) is er een fietsstrook. Langs de Stijn Streuvelsstraat zelf zijn er geen fietspaden, maar net ernaast loopt de autovrije fietsverbinding tussen de Expresweg en de Henri Lebbestraat.

#### Openbaar vervoer

Het dichtstbijzijnde station is het station van Waregem. Dit station situeert zich langs de spoorlijn tussen Gent en Kortrijk. Daarnaast stopt de buslijn (71) Kortrijk - Harelbeke - Deerlijk - Waregem langs de Henri Lebbestraat (halte De Nieuwe Duc).

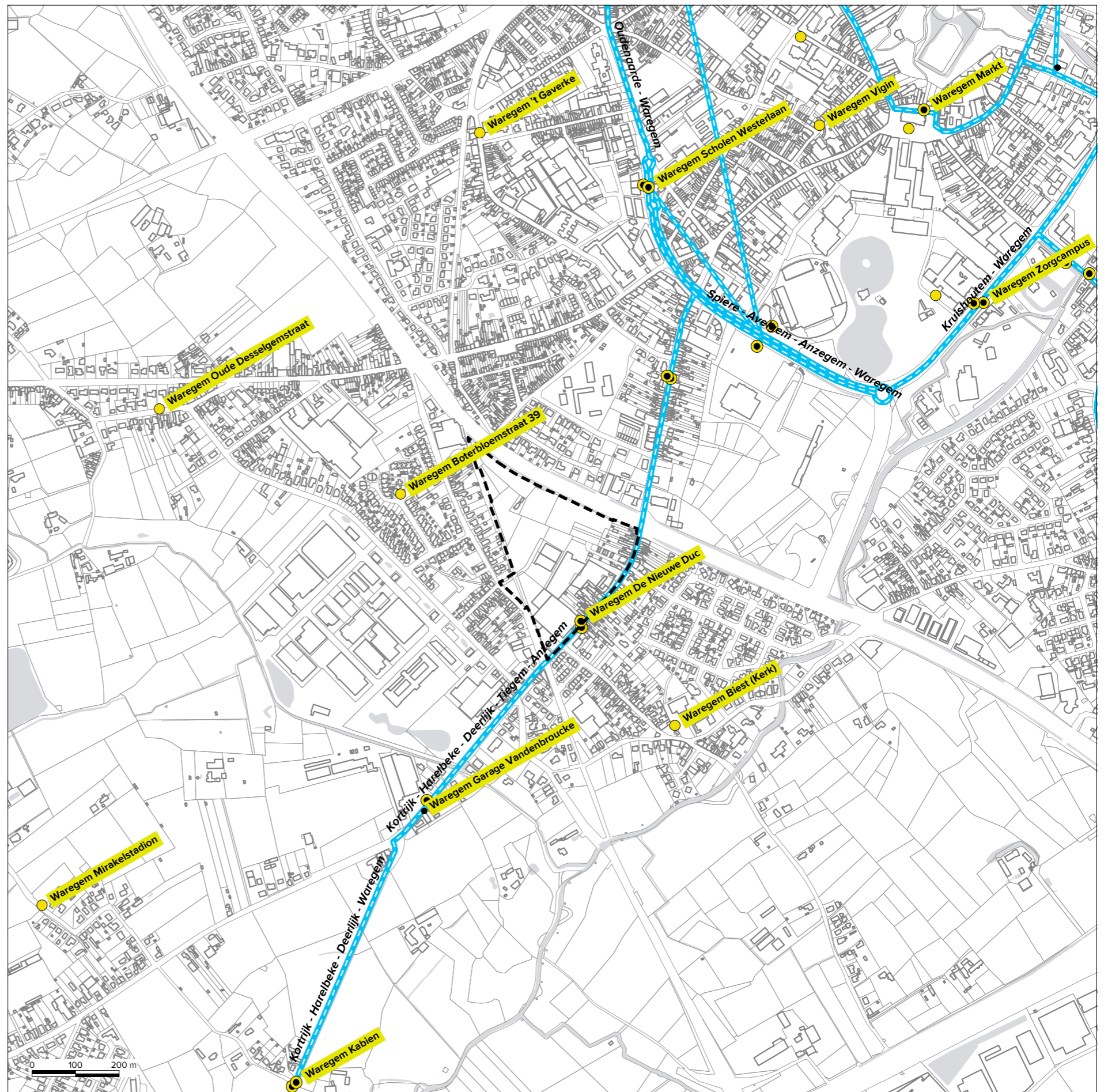
#### Personenwagens

Momenteel zijn er twee opties om met een personenwagen of vrachtwagen het plangebied binnen te rijden. Ten eerste is er de in- en uitrit via de Henri Lebbestraat. Ten tweede is er een in- en uitrit via de Stijn Streuvelsstraat richting de bedrijfsgebouwen van Rexel en Van Marcke.

#### Openbaar vervoer

Bron: De Lijn/Digitaal Vlaanderen, juni 2021

-  buslijnen
-  haltes
-  belbushaltes



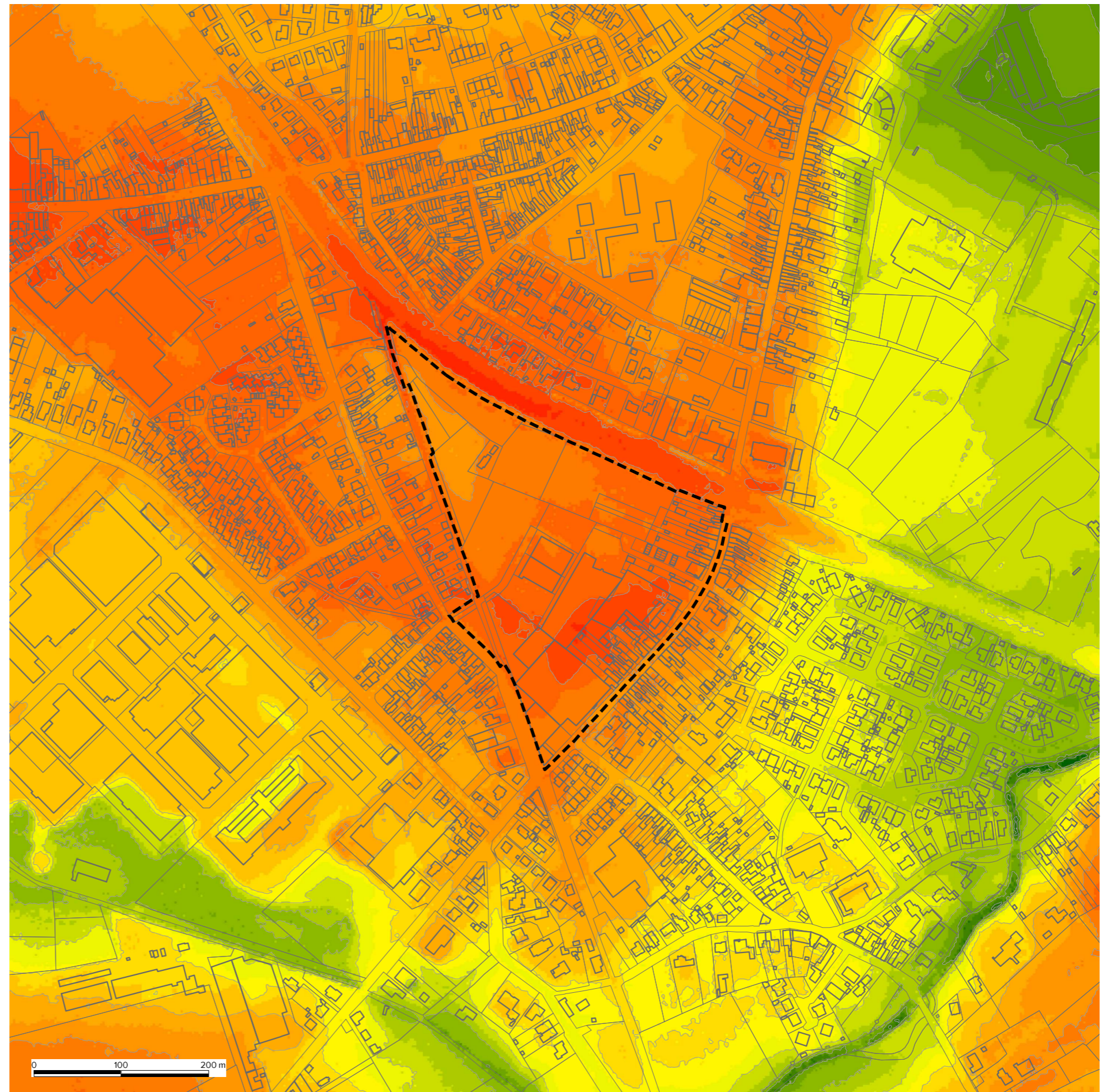
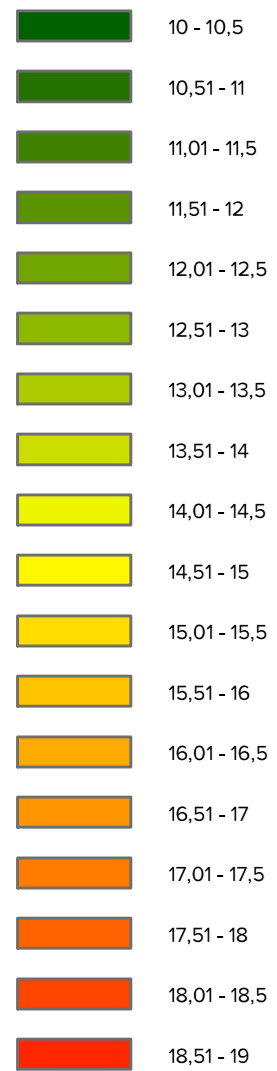
#### 2.1.4. RELIËF

Het reliëf van het plangebied gaat omhoog naar het zuiden toe. De percelen waar aan landbouw wordt gedaan, liggen het laagst.

De N382 die het plangebied in het noordoosten grenst, vormt ook op vlak van reliëf een grens doordat het een stuk hoger ligt. Ten zuiden van het plangebied gaat het reliëf naar omlaag, richting de Gaverbeek.

##### Reliëf

Bron: VMM/Digitaal Vlaanderen, mei 2004



## 2.1.5. FUNCTIES

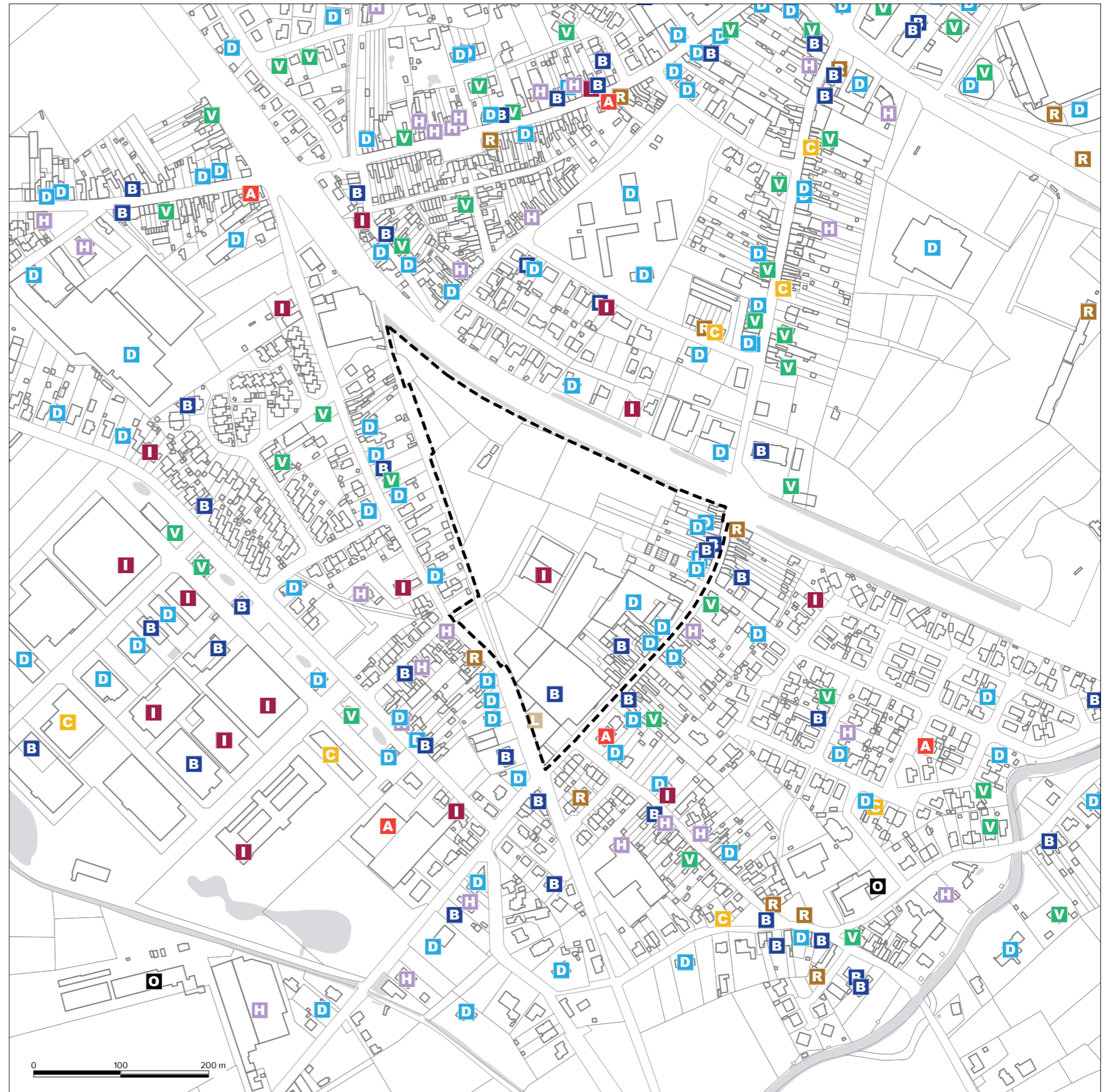
De functies binnen het plangebied zijn gegroepeerd in het zuidelijk deel. Het gaat hierbij om een mix van ondernemingen, die voornamelijk tot de dienstverlening en de bouwsector kunnen worden gerekend.

De percelen in het noordoosten, aan de grens van het plangebied, bevinden zich langs een gewestweg (N382).

### Functiekaart

Bron: bedrijvengids Leiedal, februari 2022

- D** Diensten
- B** Bouw
- V** Vrije beroepen en paramedische activiteiten
- H** Handel
- I** Groothandel, fabricage en Industrie
- O** Overheid
- R** Horeca
- A** Auto en moto
- L** Landbouw en tuinbouw
- C** Cultuur, sport en recreatie



## 2.2. Toestand van het leefmilieu en de natuur

Voor de toestand van het leefmilieu en de natuur verwijzen we naar het deel "effectenbeoordeling".

Bij de beoordeling van mogelijke milieueffecten wordt hierbij steeds vertrokken van de referentiesituatie op vlak van de relevante disciplines zoals gezondheid en veiligheid, biodiversiteit, fauna en flora, bodem, water, atmosfeer en klimatologische factoren, geluid, licht, erfgoed en landschap...



Ferraris kaart (1777)

Bron: Digitaal Vlaanderen (wms), maart 2022





## 2.3. Historische toestand

### < Ferraris, 1777

Op de Ferrariskaart (18<sup>e</sup> eeuw) is het plangebied volledig vrij van bebouwing. Het zuidwesten van het plangebied bestond uit bebouwing. De rest van het plangebied bestond voornamelijk uit landbouwpercelen die omzoomd worden door hagen.

### < Popp, 1850 >

Op de zogenaamde Popp-kaarten (19<sup>e</sup> eeuw) zien we dat er wel al bebouwing in het plangebied aanwezig is. Het gaat om enkele zuidelijke percelen langs de huidige Henri Lebbestraat en een perceel ongeveer in het midden van het plangebied.



Popp kaart (1842 – 1879)

Bron: Digitaal Vlaanderen (wms), maart 2022



0 100 200 m



## 2.4. Knelpunten en potenties

### 2.4.1. KNELPUNTEN

- Geluid

Op vlak van geluid is er vooral belasting door het wegverkeer langs de Expresweg (N382) net naast het plangebied. In mindere mate is er ook belasting langs de Henri Lebbestraat.

- Mobiliteit: ontsluiting, verkeersveiligheid en leefbaarheid

De huidige ontsluiting van het plangebied gebeurt via een in- en uitrit langs de Henri Lebbestraat, ter hoogte van de Kuipersstraat en via een in- en uitrit langs de Stijn Streuvelsstraat, ter hoogte van de Kollebloemstraat.

De in- en uitrit via de Henri Lebbestraat vormt een knelpunt aangezien de weg slechts 3,5 meter breed is. De in- en uitrit langs de Stijn Streuvelsstraat vormt een knelpunt omdat het een fietsas doorkruist.

Daarnaast zijn er zowel binnen als in de omgeving van het plangebied aandachtspunten met betrekking tot verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Deze aandachtspunten werden onderzocht in een MOBER en een verdiepend onderzoek (zie "4.11. MOBER & extra onderzoek naar verkeersveiligheid en leefbaarheid" op pag. 41).

### 2.4.2. POTENTIES

- Ruimte voor bedrijvigheid

Onder andere door de beschreven knelpunten en het eerder gevoerde onderzoek binnen het MOBER en het ontwerp onderzoek (zie verder), wenst de stad Waregem het woonuitbreidingsgebied in het plangebied niet meer aan te snijden in functie van wonen.

De ontwikkeling van het gebied met bedrijven en groen, kan daarentegen enkele knelpunten inperken. Bovendien is ruimte voor bedrijven schaars, zeker in de regio Waregem. Uit het rapport 'Berekening van de vraag naar bedrijventerreinen in West-Vlaanderen' uit 2017 door de provincie bleek dat er (op basis van de behoefte tot 2027) in de subregio Waregem een tekort was van 56,9 hectare. Met de planinitiatieven in de regio meegerekend, was er nog steeds een tekort van 25,4 hectare.

Op 22/12/2017 besliste de Vlaamse Regering dat de provincie West-Vlaanderen een proces mag opstarten om voor een totaal van 430 ha voorstellen voor nieuwe bedrijventerreinen te realiseren. Ook in de subregio Waregem loopt momenteel een onderzoek naar bijkomende bedrijventerreinen. Het plangebied van dit RUP is hierbij aangeduid als zoekzones voor bedrijvigheid (zie "5. Planningsopties" op pag. 45).

- Buffer

Het ontwikkelen van dit gebied met bedrijvigheid en groen, kan voor een buffer zorgen tussen de Expresweg (N382) en de zuidelijk gelegen woonwijken. Deze buffer kan de geluidsbelasting van de Expresweg (N382) reduceren.

- Ontsluiting

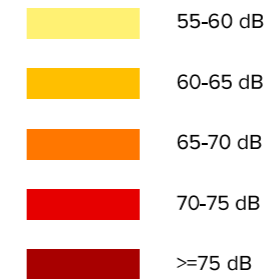
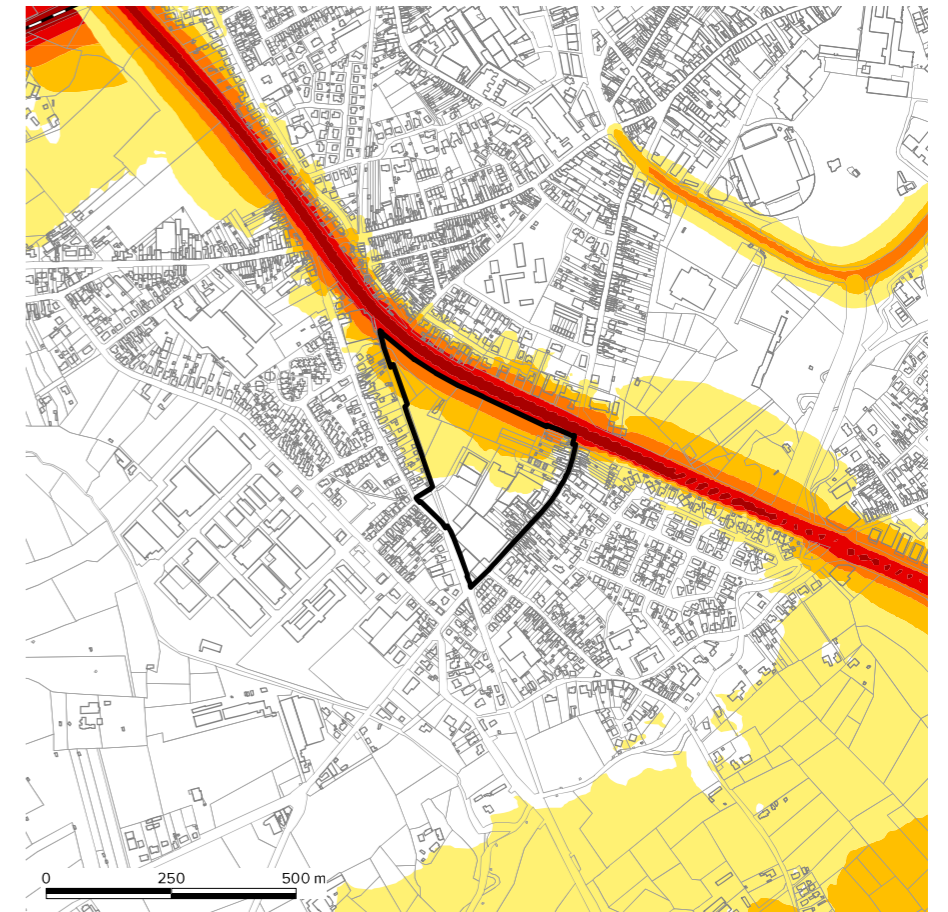
De knelpunten op vlak van ontsluiting worden verder uitgewerkt binnen de planningsopties (zie "5. Planningsopties" op pag. 45) van deze nota.

- Verkeersveiligheid en leefbaarheid

De verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de buurt werden verder onderzocht en uitgewerkt binnen het MOBER en het verdiepend onderzoek (zie "4.9. MOBER & extra onderzoek naar verkeersveiligheid en leefbaarheid" op pag. 43).

### Geluidsbelastingskaart-dag

Bron: Departement Omgeving, 2016



### 3. Juridische toestand

#### 3.1. Overzicht

| TYPE PLAN   | REFERENTIE   |
|---|--|
| Gewestplan  | Het gewestplan Kortrijk (K.B. 04/11/1977 en latere wijzigingen) deelt het plangebied grotendeels in onder: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Woonuitbreidingsgebied</li> <li>– Milieubelastende industrie</li> <li>– Woongebied</li> <li>– Bestaande spoorweg</li> </ul>  |
| BPA   | Grenzend aan het plangebied: <ul style="list-style-type: none"> <li>– WAR 010d</li> </ul>  |
| RUP   | In het plangebied: <ul style="list-style-type: none"> <li>– War 15-1 Stijn Streuvelsstraat</li> <li>– PRUP Solitaire vakantiewoningen - interfluvium</li> <li>– PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Waregem - Herziening</li> </ul> Grenzend aan het plangebied: <ul style="list-style-type: none"> <li>– War 31-1 De Biest (in opmaak)</li> </ul> |
| Goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen  | Niet van toepassing  |
| Milieuvergunningen  | Er bevinden zich geen klasse 1 inrichtingen in het plangebied.   |
| Bouwkundig erfgoed, Beschermd monumenten, landschappen, beschermde stads- en dorpsgezichten | In het plangebied bevindt zich 1 bouwkundig element: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stadswoning met werkplaats</li> </ul> Er bevinden zich geen beschermde monumenten, landschappen of beschermde stads- en dorpsgezichten in het plangebied   |
| Buurtwegen  | Binnen het plangebied lopen 3 buurtwegen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Chemin n° 39 (Stijn Streuvelsstraat)</li> <li>– Chemin n° 8 (Henri Lebbestraat)</li> <li>– Sentier n° 126</li> </ul>  |
| Waterlopen (categorisering)   | Niet van toepassing  |
| Signaalgebied   | Niet van toepassing  |
| Herbevestigd agrarisch gebied   | Niet van toepassing  |
| VEN-gebied, IVON-gebied   | Niet van toepassing  |
| Vogelrichtlijngebied<br>Habitatrichtlijngebied<br>Ruimtelijk kwetsbaar gebied               | Niet van toepassing  |

| TYPE PLAN  | REFERENTIE   |
|--|--|
| Gewestelijke verordeningen   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake openluchtrecreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven van 8 juli 2005</li> <li>– Gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid van 4 juni 2009</li> <li>– Gewestelijke verordening breedband van 9 juni 2017</li> <li>– Algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer van 29 april 1997</li> <li>– De gewestelijke verordening hemelwater is van kracht</li> </ul> |
| Provinciale verordeningen  | Provinciale stedenbouwkundige verordening inzake het overwelen van baangrachten van 23 juli 2008   |
| Gemeentelijke verordeningen  | Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen, definitief vastgesteld in de gemeenteraad van 7 juli 2015   |
| Bestaande of aan te leggen autosnelwegen, hoofdverkeerswegen, primaire wegen categorie I of II, reservatie- of erfdienstbaarheidsgebieden of bestaande gewest- of provinciewegen | Grenzend aan het plangebied <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gewestweg N382</li> </ul>   |
| Bestaande of aan te leggen spoorweglijnen, bestaande stationsgebouwen  | Binnen het plangebied loopt een zone die op het gewestplan bestemd is als een bestaande spoorweg   |

### 3.2. Gewestplan

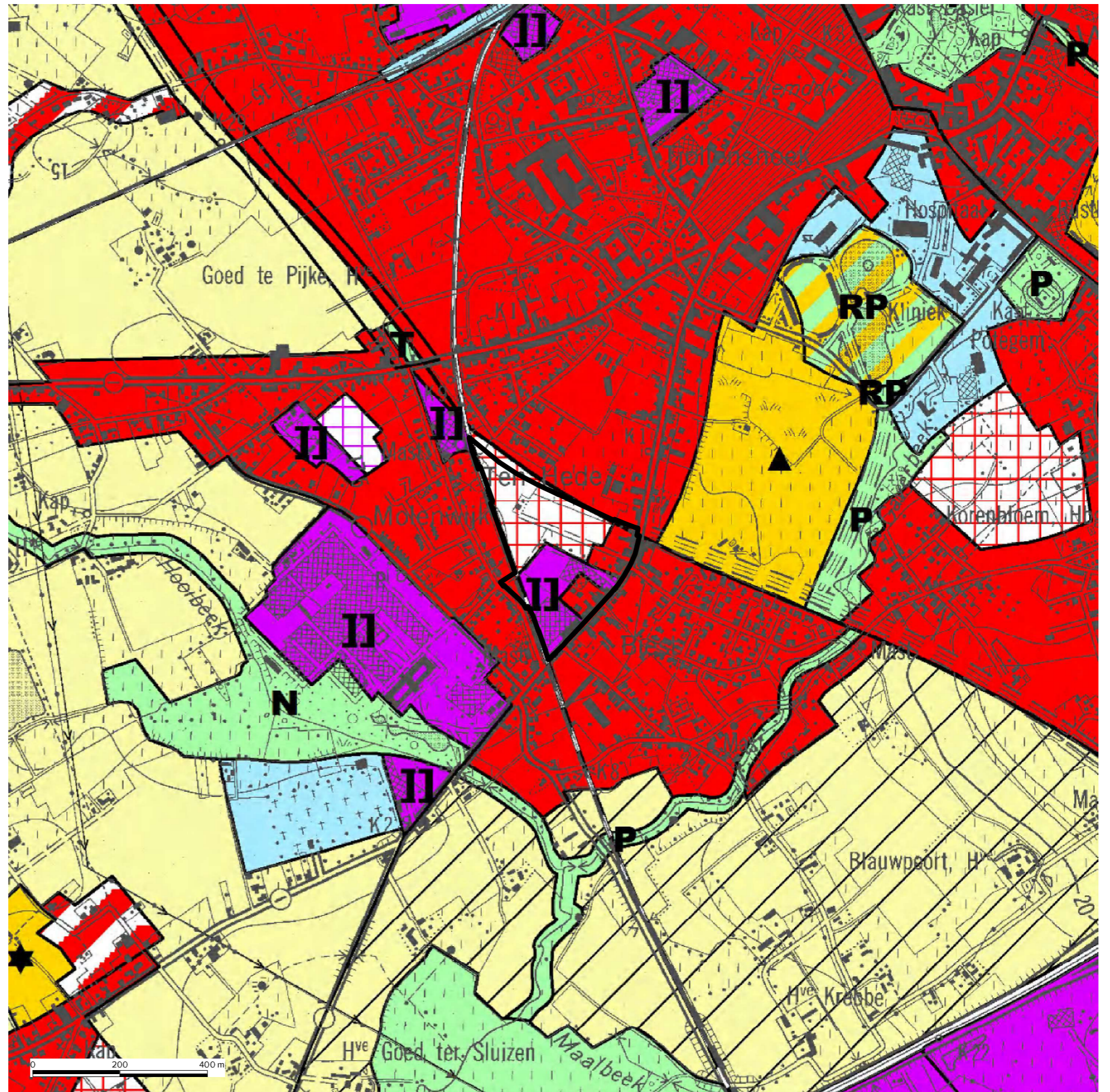
Het gewestplan Kortrijk (K.B. 04/11/1977 en latere wijzigingen) deelt het plangebied grotendeels in onder:

- woonuitbreidingsgebied
- milieubelastende industrie
- woongebied
- bestaande spoorweg

**Gewestplan**  
Bron: RWO/Digitaal Vlaanderen, januari 2002 (bijwerking 2011)



-  woongebieden
-  woongebieden met landelijk karakter
-  woonuitbreidingsgebieden
-  gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
-  gebieden voor dagrecreatie
-  gebieden voor verblijfrecreatie
-  recreatieve parkgebieden
-  parkgebieden
-  bufferzones
-  natuurgebieden
-  agrarische gebieden
-  landschappelijk waardevolle agrarische gebieden
-  industriegebieden
-  milieubelastende industrieën
-  reservegebieden voor beperkte industriële uitbreiding; grondkleur landelijk gebied
-  bestaande autosnelwegen
-  bestaande hoofdverkeerswegen
-  bestaande spoorwegen
-  bestaande hoogspanningsleidingen



### 3.3. Bestaande BPA's en RUP's

Er zijn geen BPA's gelegen binnen het plangebied.

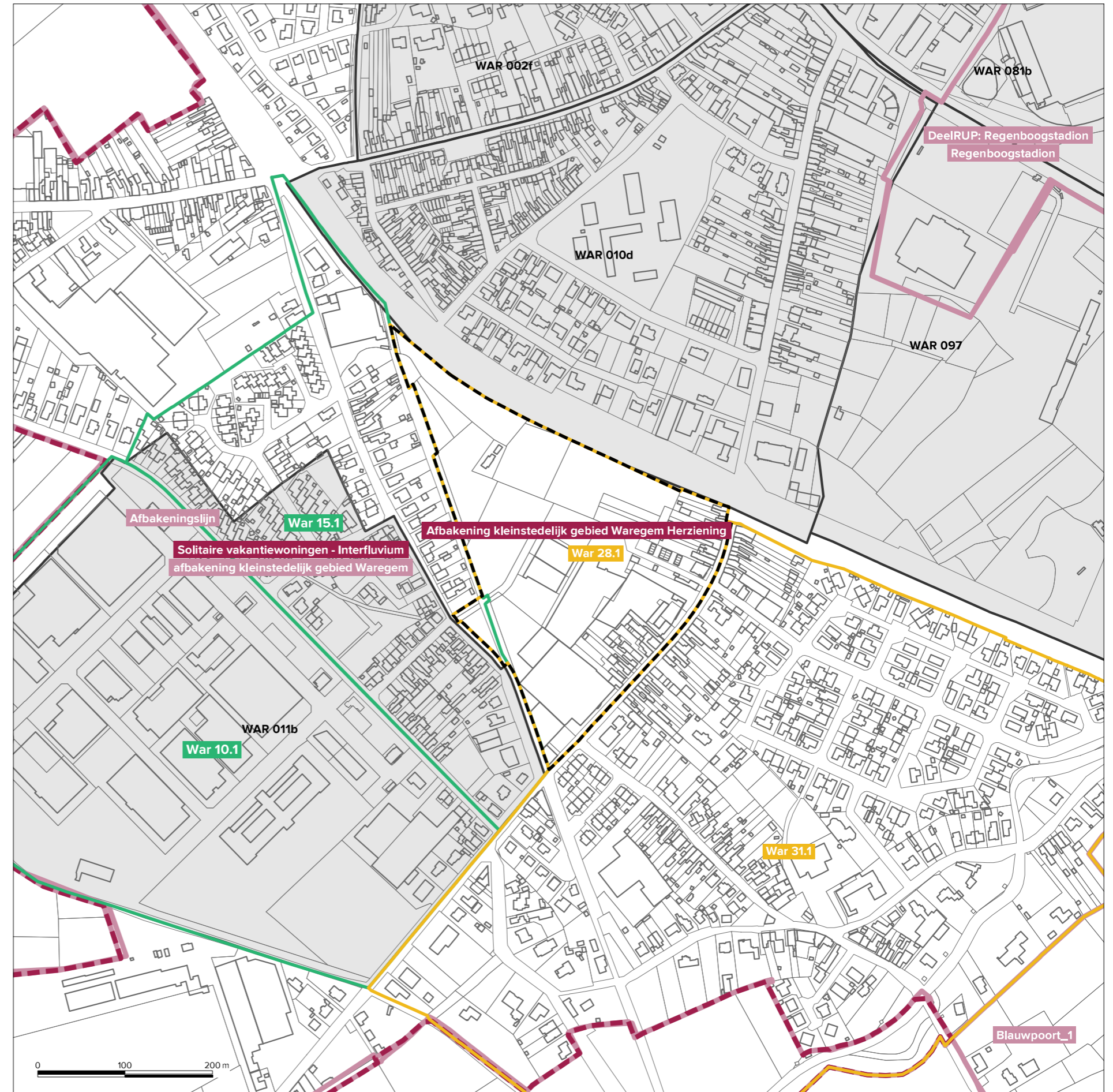
De volgende RUP's liggen binnen het plangebied:

- War 15-1 Stijn Streuvelsstraat
- Provinciaal RUP Solitaire vakantiewoningen - interfluvium
- Provinciaal RUP Afbakening kleinstedelijk gebied Waregem - Herziening

#### Overzicht RUP's en BPA's

Bron: Gem. RUP's en BPA's/ Leiedal, februari 2022 - GRUP's/GISWest, juli 2014 - PRUP's/DSI, juni 2021

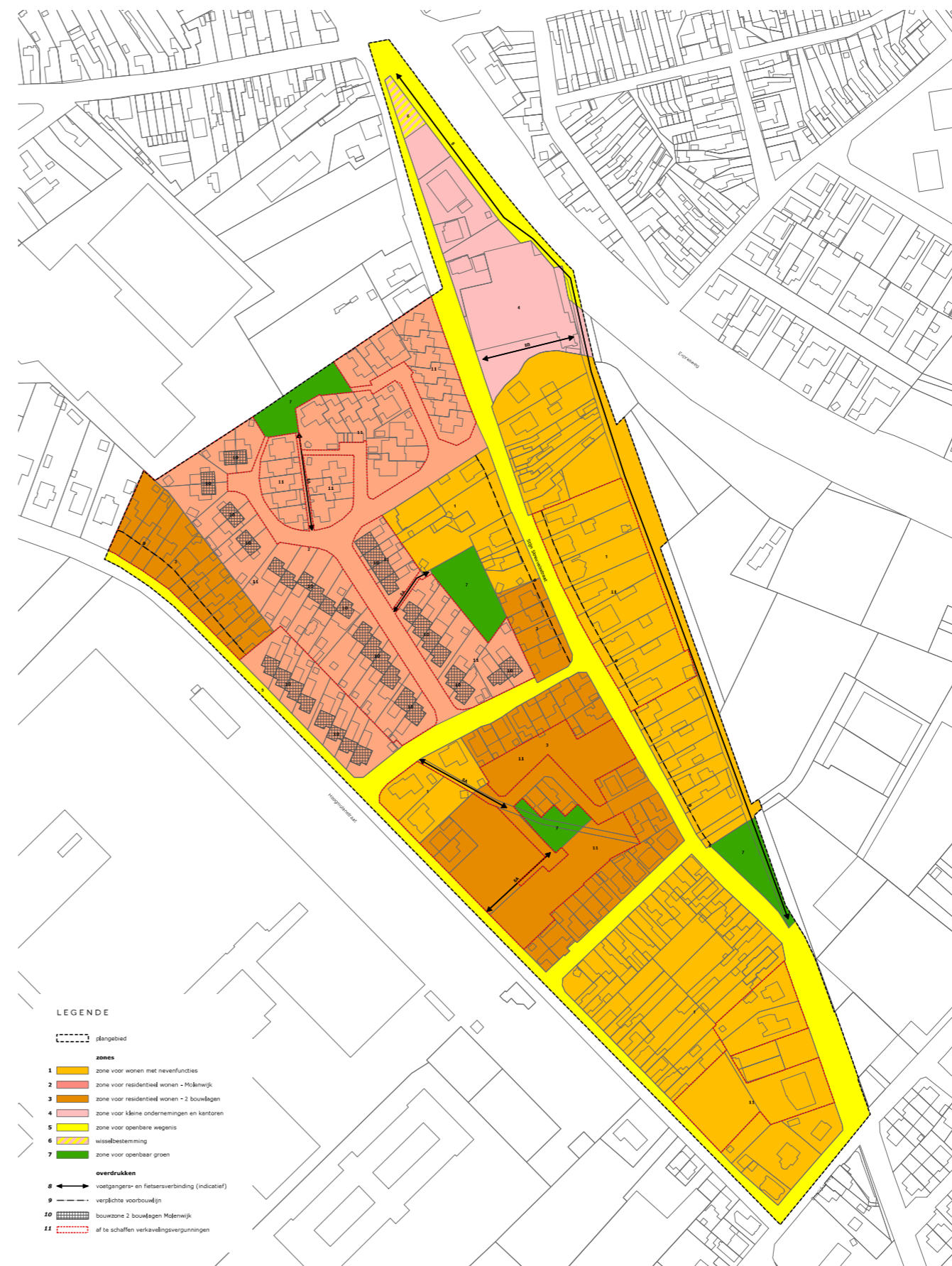
-  gemeentelijke RUP's - in opmaak
-  gemeentelijke RUP's - in besluit/definitief vastgesteld
-  provinciale RUP's - contouren
-  provinciale RUP's - deelgebieden
-  gewestelijke RUP's - contouren
-  gewestelijke RUP's - deelgebieden
-  BPA's



### 3.3.1. RUP 15-1 STIJN STREUVELSSTRAAT (DD. 4 OKTOBER 2016)

Een deel van het RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat (dd. 4 oktober 2016) wordt mee opgenomen binnen dit RUP. Het gaat om de ontsluitingsweg langs de Stijn Streuvelsstraat en de aangrenzende zone die als openbaar groen bestemd werd binnen het RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat.

Dit is nodig om een kwalitatieve en verkeersveilige ontsluiting van het plangebied te kunnen voorzien (zie "4.10. Ontwerpend onderzoek" op pag. 44).



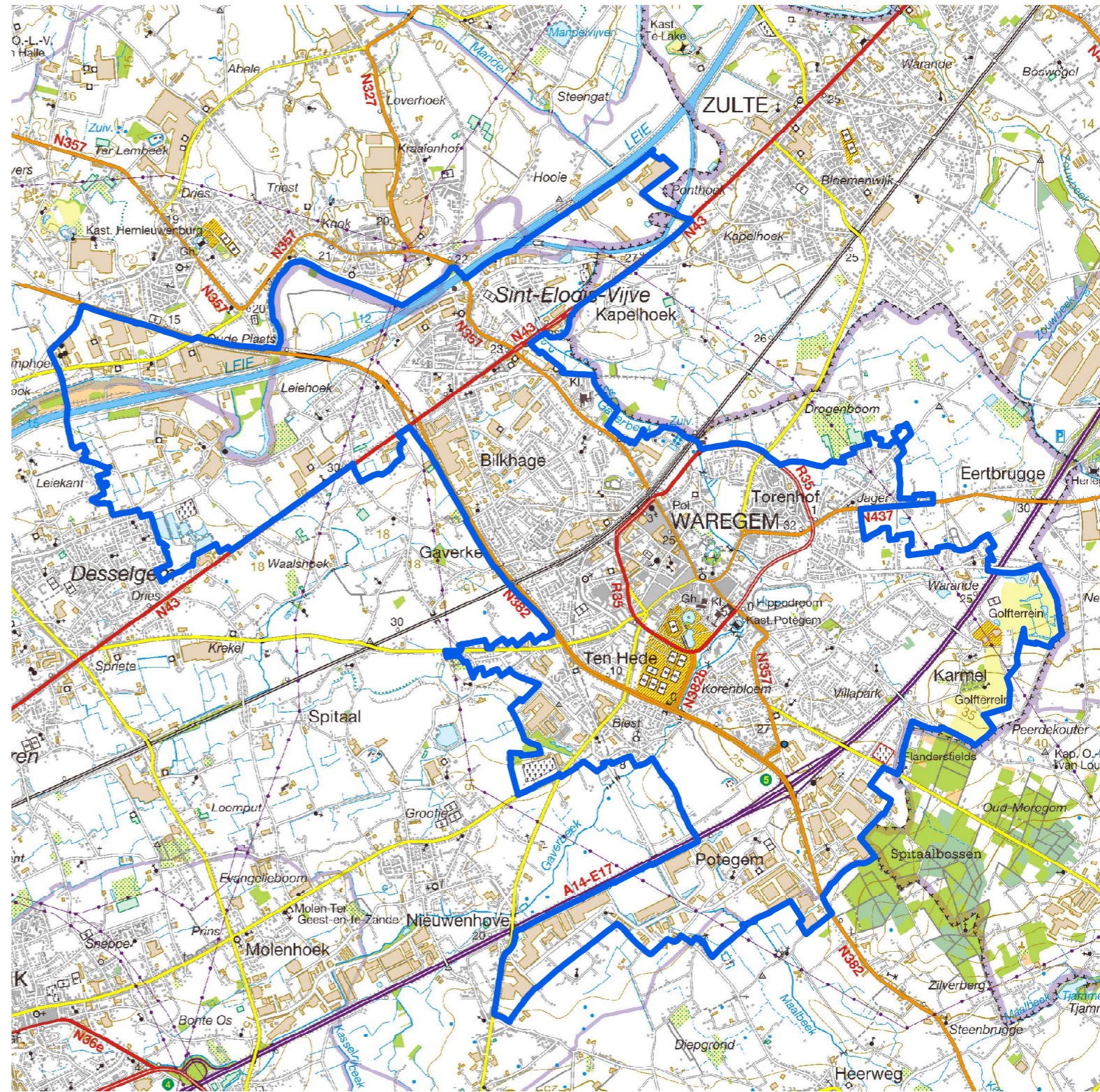
RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat (dd. 4 oktober 2016)

### 3.3.2. RUP AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED WAREGEM HERZIENING (2018)

Het PRUP werd op 16/10/2012 goedgekeurd door de Vlaamse Regering, maar werd herzien omwille een problematiek m.b.t. de plan-MER.

Definitief vastgesteld door de Provincieraad van West-Vlaanderen op 21/06/2018. Het plangebied is niet binnen een deelplan van dit PRUP gelegen.

De Raad van State beval de schorsing van de tenuitvoerlegging van het besluit van 21 juni 2018 van de provincieraad van de provincie West-Vlaanderen, houdende de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "afbakening kleinstedelijk gebied Waregem herziening (Waregem, Anzegem, Wielsbeke)", in zoverre dit het deelplan zuidelijk regionaal bedrijventerrein betreft. Dit op 07/02/2019.



Contour RUP Afbakening kleinstedelijk gebied Waregem Herziening

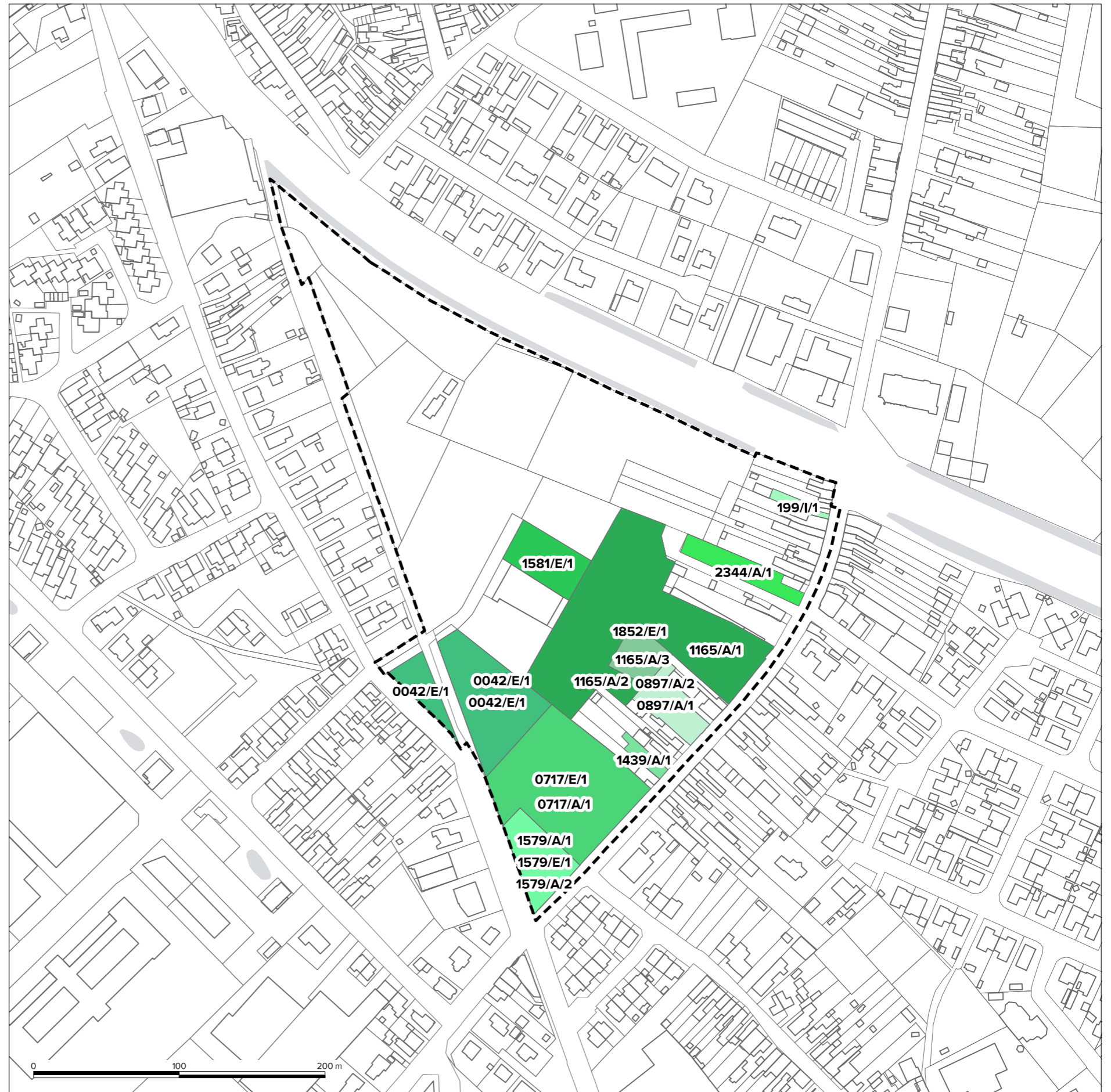


### 3.4. Milieuvergunningen

Volgende milieuvergunningen bevinden zich in het plangebied:

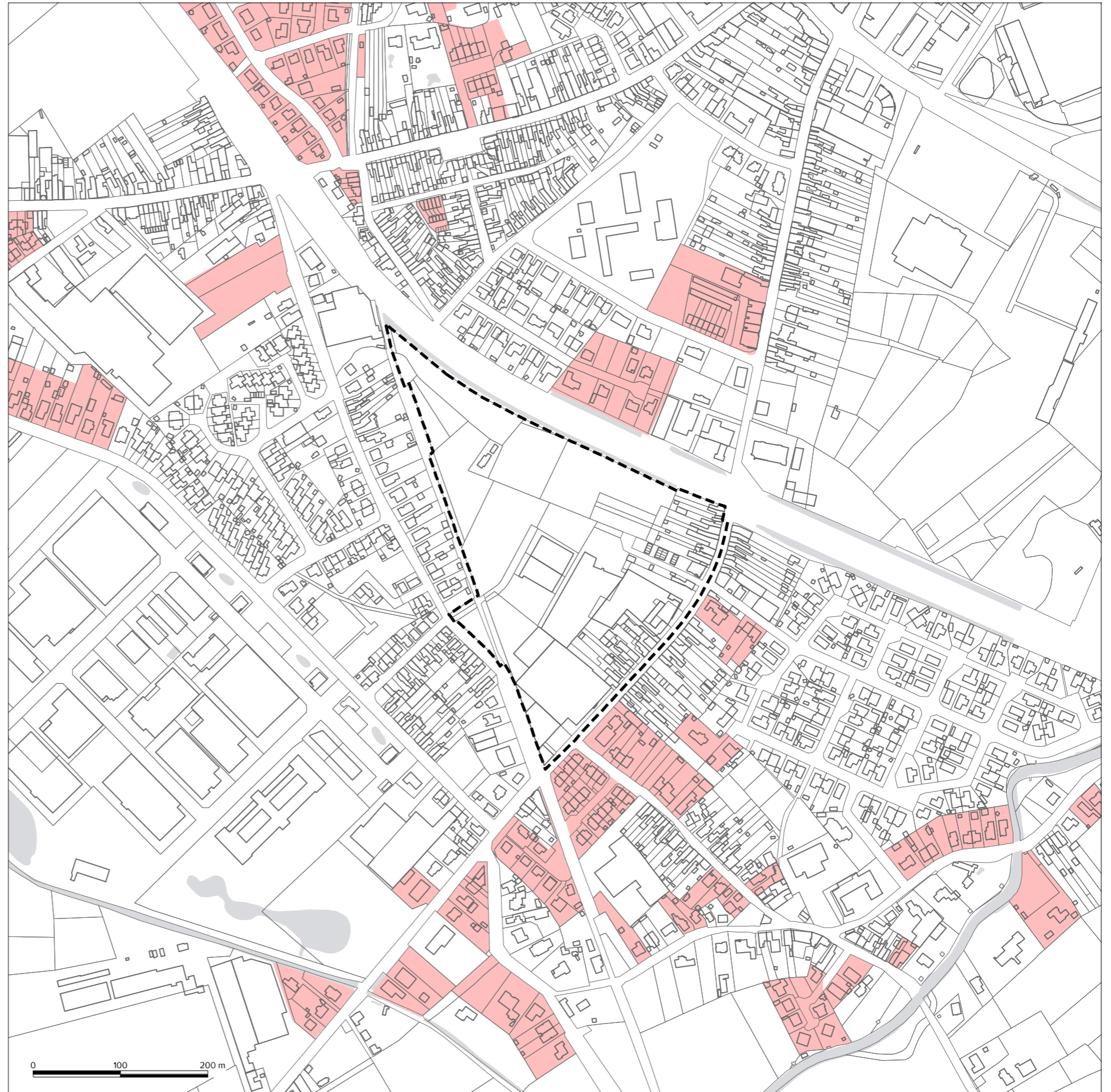
- 199/I/1
- 2344/A/1
- 1165/A/1
- 1581/E/1
- 1852/E/1
- 1165/A/3
- 0897/A/2
- 0897/A/1
- 1165/A/3
- 0042/E/1
- 1439/A/1
- 0717/E/1
- 017/A/1
- 1579/A/1
- 1579/E/1
- 1579/A/2

Er bevinden zich geen klasse 1 inrichtingen in het plangebied



### 3.5. Goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen

Er liggen geen goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen binnen het plangebied.



**Verkavelingen**  
Bron: Stad Waregem, april 2021





**Stadswoning met werkplaats (bouwkundig element, situatie 2010)**

*Deels vrijstaande woning met achterliggende werkplaats gebouwd in 1929 voor werkmans Joseph Callant en in 1942 uitgebreid met de poorttravee en de werkplaats achteraan, na de verkoop van het pand aan tabakhandelaar Antoine Dewinter. Bruine baksteenbouw onder zadeldak met mechanische pannen en voorzien van een straatgevel in typische oranje baksteen, afgewisseld met gele baksteen voor enkele decoratieve lijsten.*

*Kadasterarchief West-Vlaanderen te Brugge, 207: Mutatieschetsen, Waregem, 1929/86, 1942/78.*

*Bron: <https://inventaris.onroerendergoed.be/erfgoedobjecten/207325>*

*Vanwallinghem A. & Creyf S. 2010: Inventaris van het bouwkundig erfgoed, Provincie West-Vlaanderen, Stad Waregem met deelgemeenten Sint-Eloois-Vijve, Desselgem en Beveren-Leie, Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen WVL45, (onuitgegeven werkdocumenten).*

© Cyclomedia



**Voormalige stadswoning met werkplaats (situatie 2020)**

*De stadswoning met werkplaats staat nog steeds aangeduid als bouwkundig element. Ondertussen is de voormalige stadswoning met werkplaats echter niet meer zichtbaar vanuit de Henri Lebbestraat.*

© Cyclomedia

### 3.6. Onroerend erfgoed

In het plangebied en in de nabije omgeving ervan zijn er geen beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten of cultuurhistorische landschappen.

In het plangebied ligt één bouwkundig element:



- Stadswoning met werkplaats

In de nabije omgeving van het plangebied liggen nog verschillende bouwkundige elementen en gehelen.

Het plangebied is niet gelegen in een archeologische site, een archeologische zone of een gebied geen archeologie. De standaardregels van het archeologiedecreet zijn van toepassing.


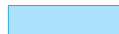

#### Bouwkundig erfgoed

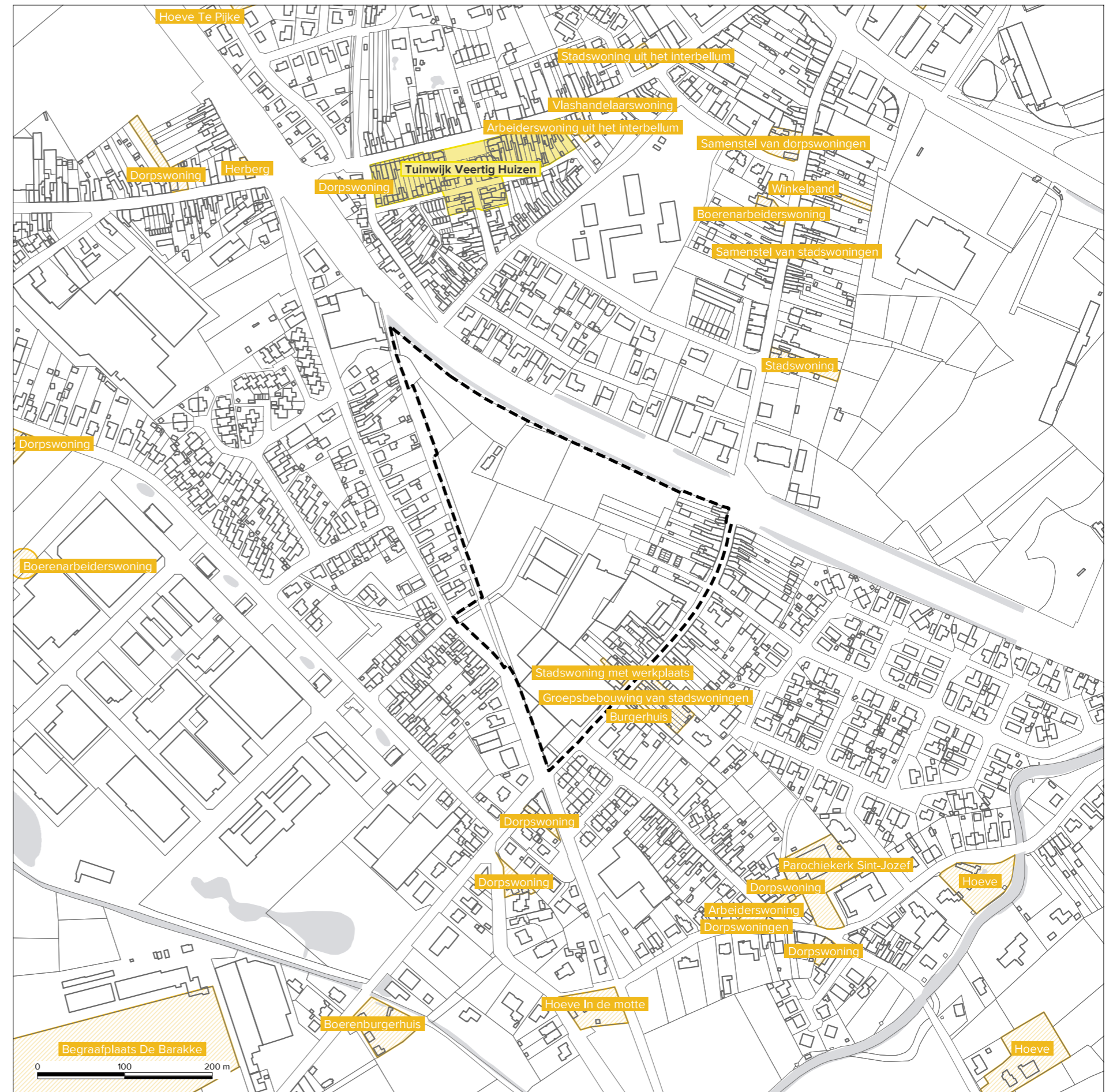
Bron: Agentschap Onroerend Erfgoed, oktober 2021

-  bouwkundig element
-  bouwkundig geheel

#### Beschermd onroerend erfgoed

Bron: Agentschap Onroerend Erfgoed, oktober 2021

-  monument
-  stads- en dorpsgezichten
-  cultuurhistorische landschappen



### 3.7. Buurtwegen

Binnen het plangebied lopen 3 buurtwegen:

- Chemin n° 39 (Stijn Streuvelsstraat)
- Chemin n° 8 (Henri Lebbestraat)
- Sentier n° 126



**Atlas der buurtwegen**  
Bron: GISWest, Digitaal Vlaanderen (wms), februari 2022



 wijzigingen

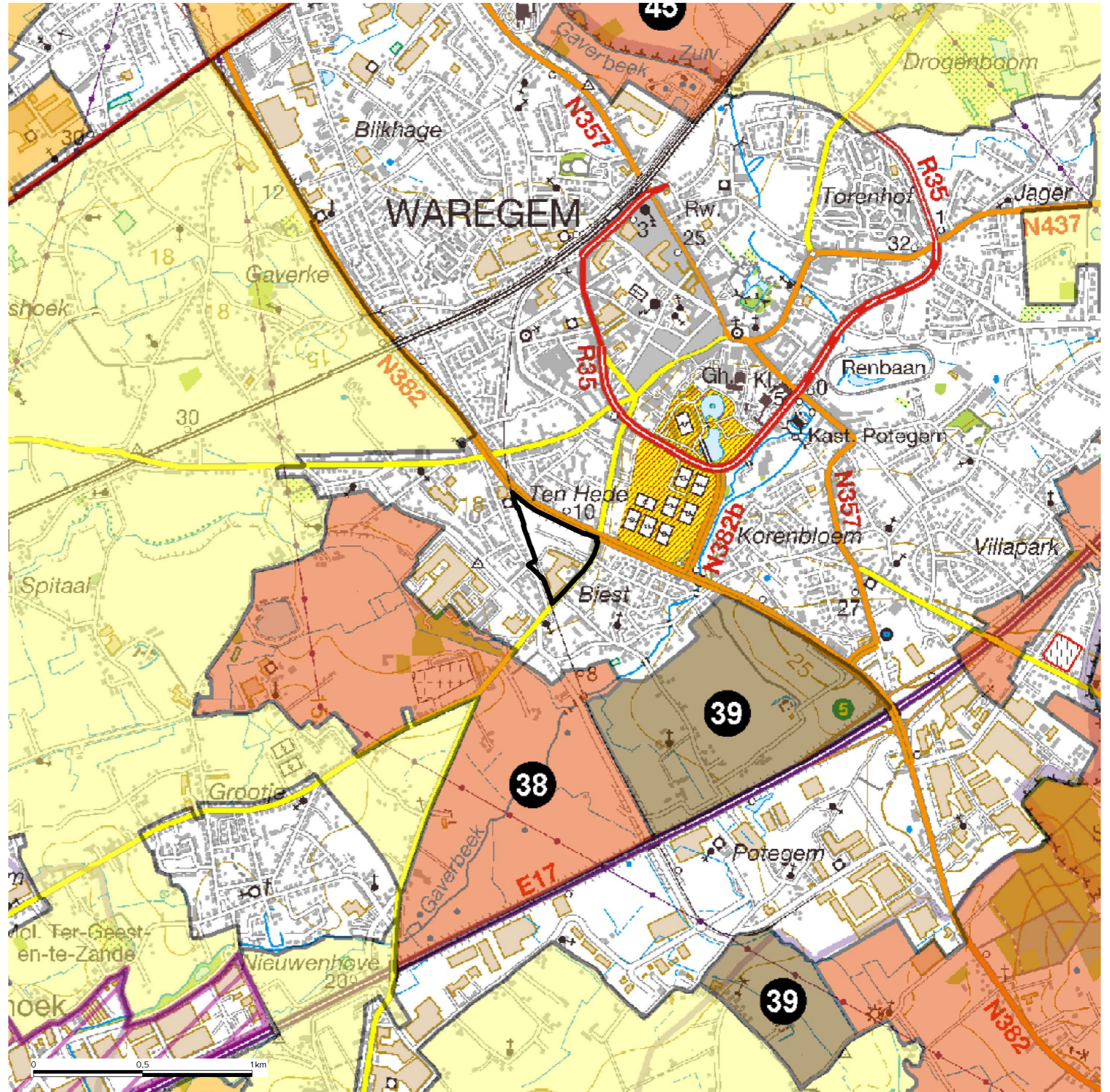
### 3.8. Relatie m.b.t. het herbevestigd agrarisch gebied

Er is geen herbevestigd agrarisch gebied binnen het plangebied.

**Afbakening natuur en agrarische structuur**  
Bron: afgeleid uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, oktober 2008

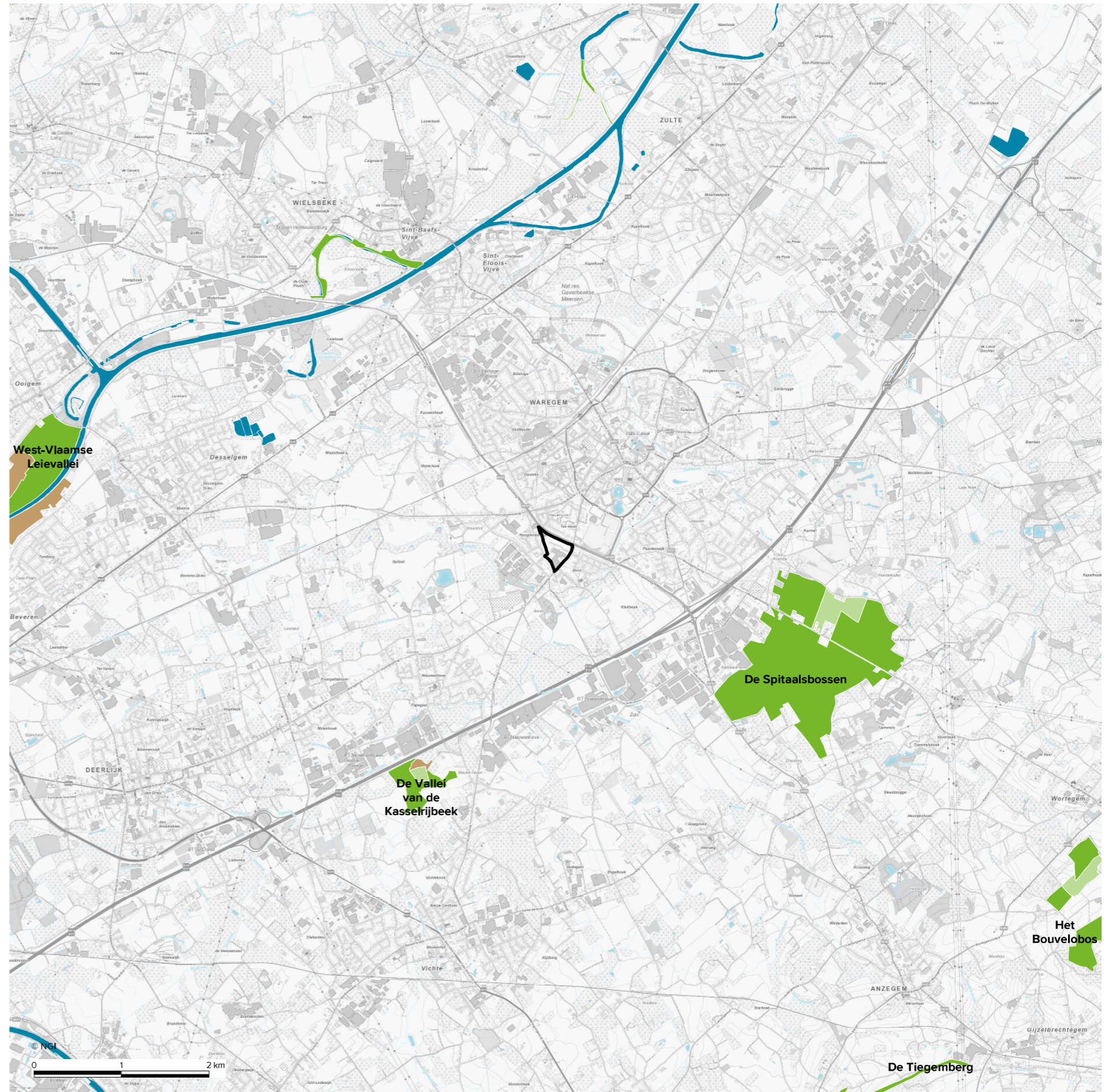


- categorie 0 : herbevestiging gewestplan
- categorie 1: RUP's op korte termijn
- categorie 2 : RUP's na verder onderzoek
- categorie 3 : RUP's op lange termijn, geen acties op korte termijn
- grenslijn grootstedelijk gebied Gent en regionaalstedelijke gebieden Roeselare en Kortrijk



### 3.9. VEN-gebied, IVON-gebied




Er zijn geen VEN-gebieden of IVON-gebieden binnen het plangebied.



#### VEN-gebied

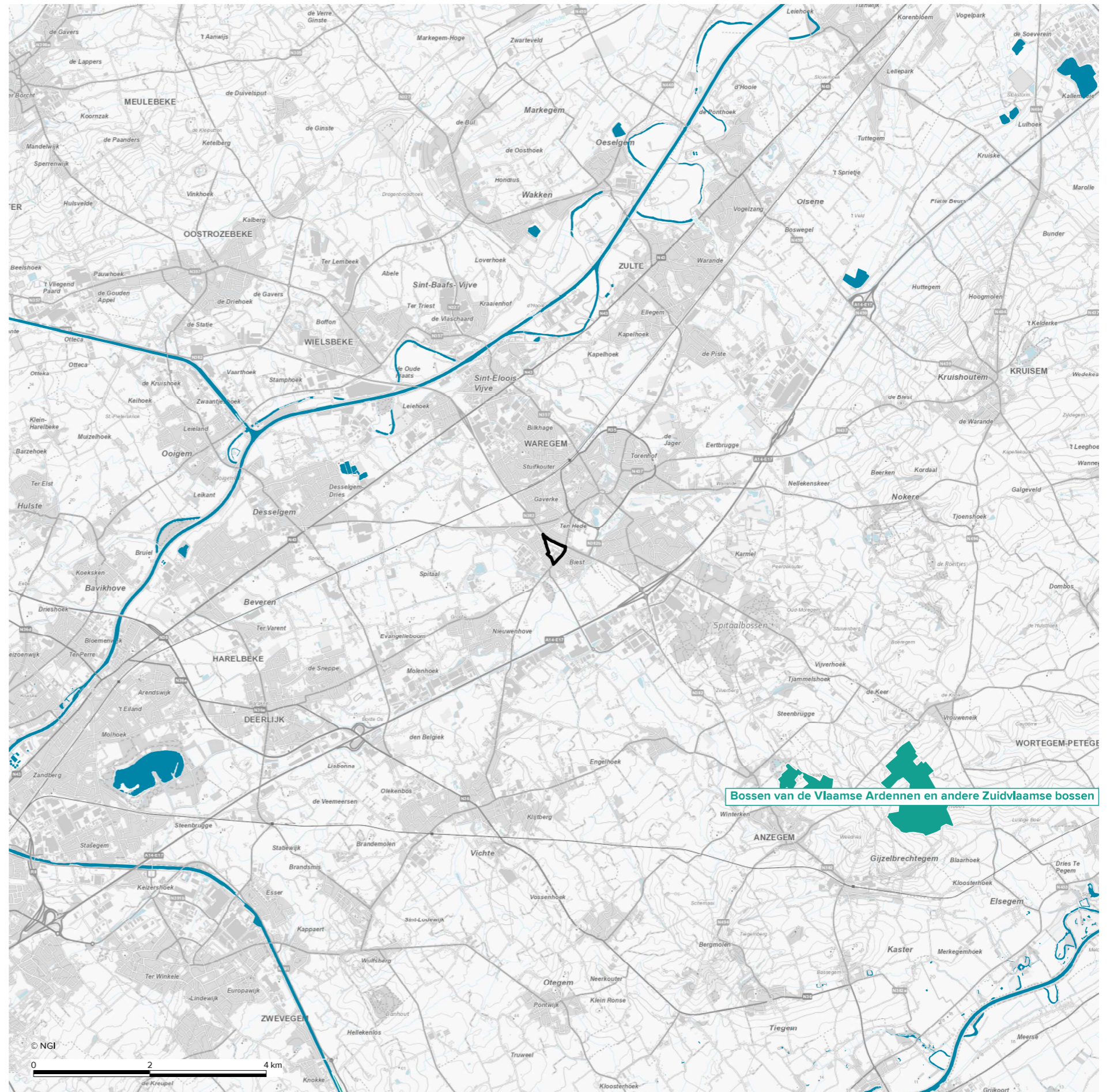
Bron: ANB/Digitaal Vlaanderen, juni 2016



-  VEN: grote eenheid natuur
-  VEN: grote eenheid natuur in ontwikkeling
-  IVON: natuurverwevingsgebied

### 3.10. Vogelrichtlijngebied, habitatrictlijngebied

Er zijn geen vogelrichtlijn- of habitatrictlijngebieden binnen het plangebied.



#### Habitatrictlijngebied

Bron: ANB - Habitatrictlijn: januari 2013, Vogelrichtlijn: juli 2005



- habitatrictlijngebied
- vogelrichtlijngebied



### 3.11. Watertoets

#### Overstromingsgevoelige gebieden fluviaal






De kaart met aanduiding van de fluviaal overstromingsgevoelige gebieden geeft de gebieden weer die getroffen kunnen worden door fluviale overstromingen onder klimaatveranderingen. Bij fluviale overstromingen treden waterlopen buiten hun oevers.

#### Plangebied

Het plangebied is niet gevoelig aan fluviale overstromingen.




#### Waterlopen

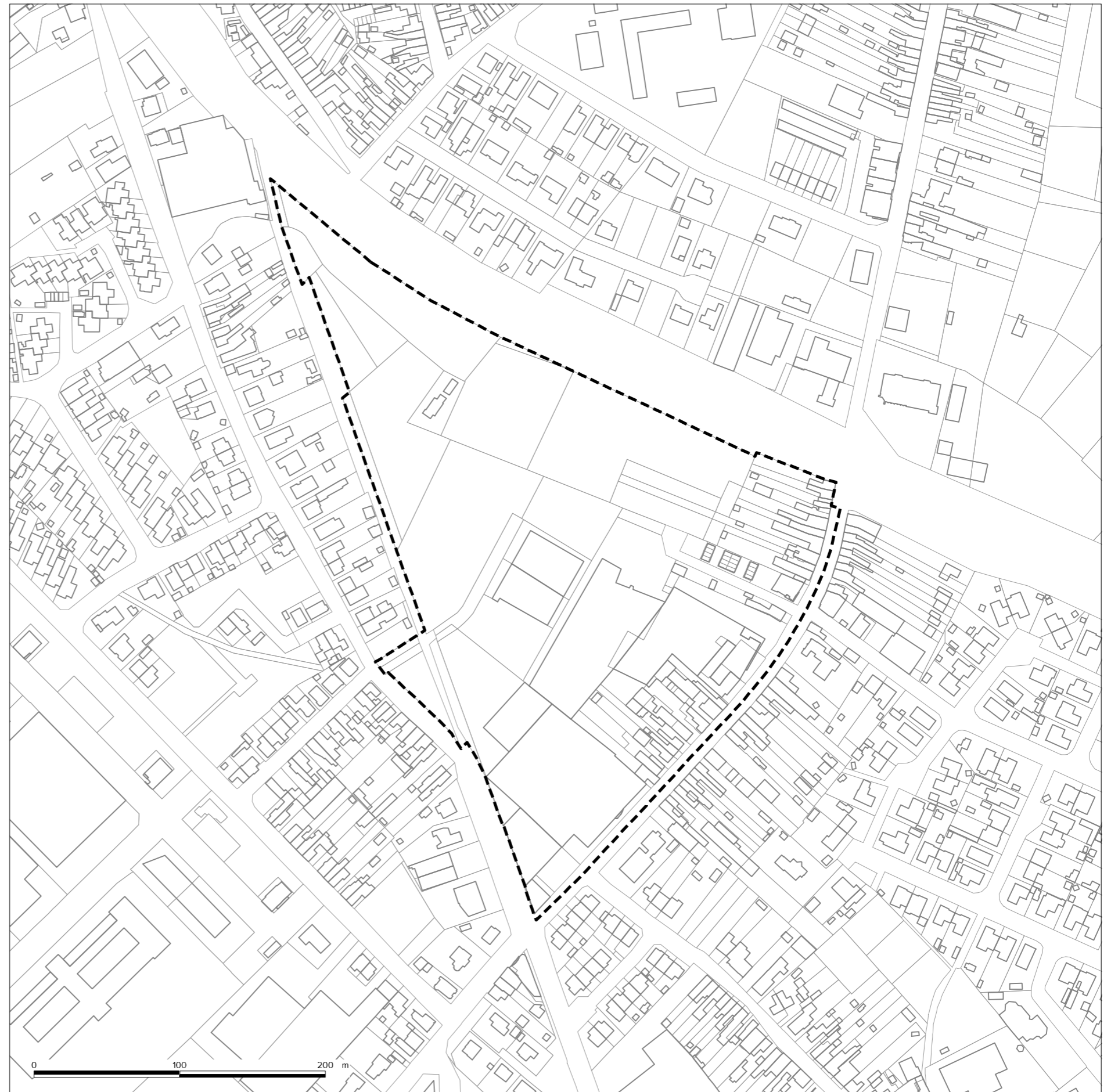
Bron: Vlaamse Hydrografische Atlas, VMM/Digitaal Vlaanderen, mei 2017

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

#### Overstromingsgevoelige gebieden - fluviaal

Bron: VMM, december 2022

-  middelgrote overstromingskans
-  kleine overstromingskans
-  kleine overstromingskans onder klimaatverandering



### Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal


De kaart met pluviaal overstromingsgevoelige gebieden geeft de gebieden weer die getroffen kunnen worden door pluviale overstromingen bij klimaatveranderingen. Bij pluviale overstromingen kan bij hevige regen het water onvoldoende afgevoerd worden.

### Plangebied

De noordwestelijke hoek van het plangebied is volgens de watertoetskaart pluviaal overstromingsgevoelig.



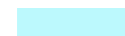
### Waterlopen

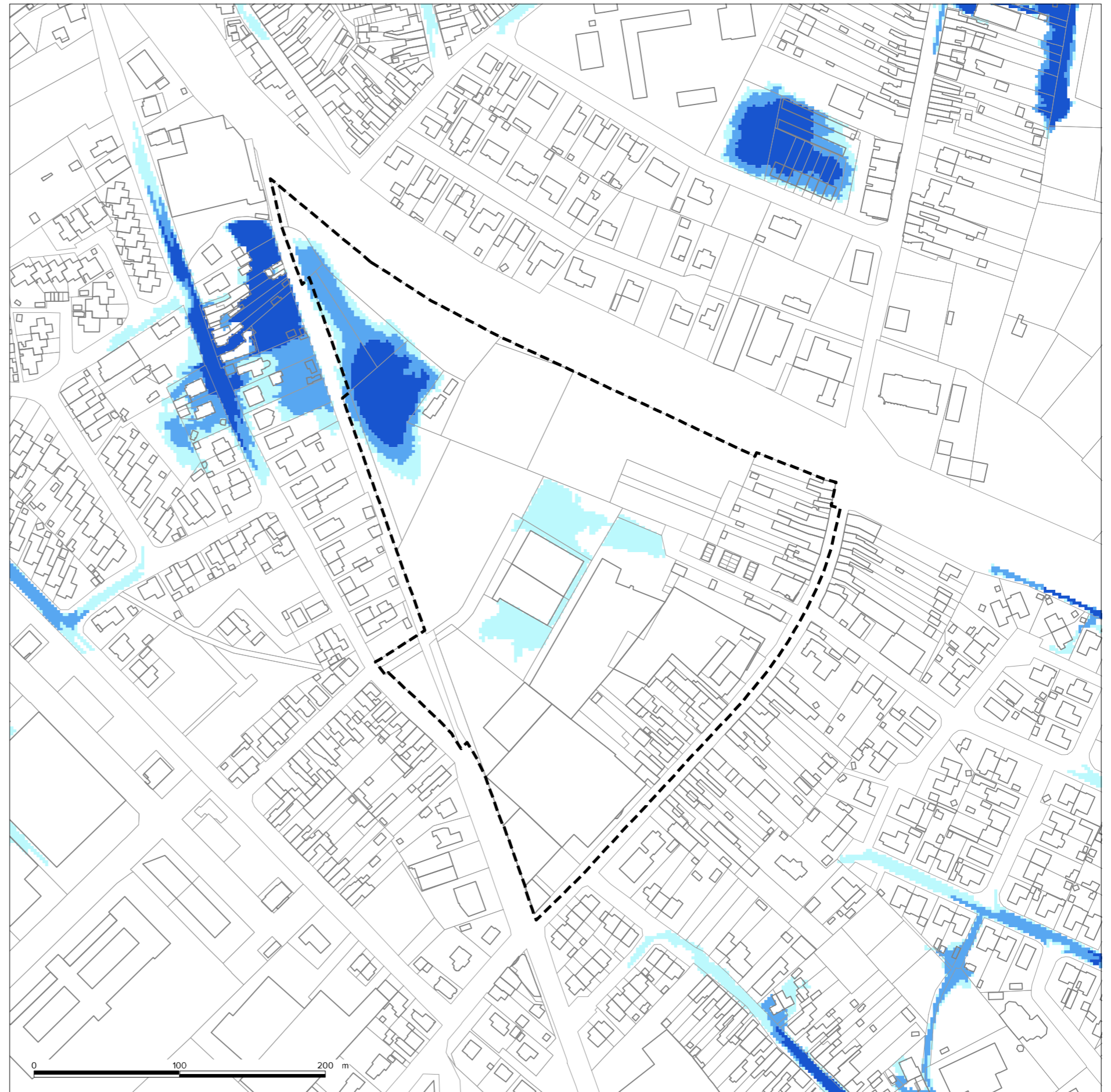
Bron: Vlaamse Hydrografische Atlas, VMM/Digitaal Vlaanderen, mei 2017

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

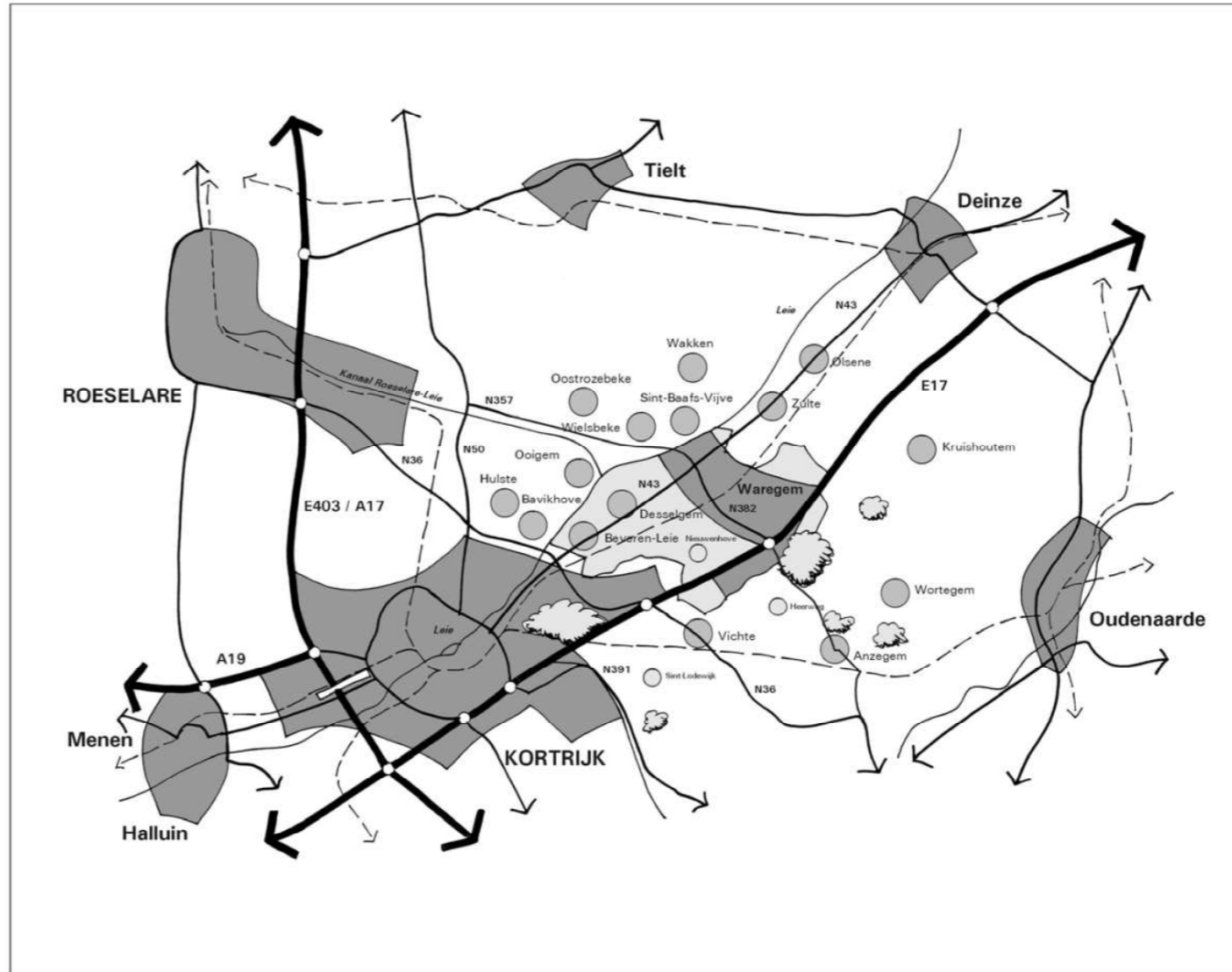
### Overstromingsgevoelige gebieden - pluviaal

Bron: VMM, december 2022

-  middelgrote overstromingskans
-  kleine overstromingskans
-  kleine overstromingskans onder klimaatverandering



Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Waregem



Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Waregem

Kaart 4  
Regionale situering

- Waregem
- verstedelijkt gebied
- kern in de open ruimte
- snelweg
- regionale weg
- spoorlijn
- kanaal / rivier
- vliegveld
- groenelement

## 4. Planningscontext

### 4.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd definitief vastgesteld op 23 september 1997 en (gedeeltelijk) herzien in 2003 en 2010.

Waregem werd in het RSV geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. De afbakening van de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden gebeurde door de provincie in nauw overleg met het Vlaams Gewest en de betrokken gemeenten.

### 4.2. Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voorname beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen:

- **Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag.** Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare. Het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag is aantrekkelijker dan ruimtelijk uitbreiden.
- **Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken.** Het versterken van de ruimtelijke ruggengraat gebeurt door bijkomende woongelegenheden en ruimte voor ondernemerschap te ontwikkelen rond aan te duiden strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruggengraat. De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2050 met 50% toe ten opzichte van 2015. Tegelijk zal het bedrijfsoppervlak op deze locaties jaarlijks stijgen door werk te maken van gemengde ontwikkeling. Vooral locaties met een hoge knooppuntwaarde zijn dé plaats om zo veel mogelijk bijkomende economische activiteiten op te vangen. Een proactief en toekomstgericht aanbodbeheer geeft ondernemers vlot vestigingsmogelijkheden binnen een ruim gamma werklocaties gaande van verweven locaties tot functionele bedrijventerreinen. Hernieuwbare energie krijgt met de invoering van de bestemmingsneutraliteit voldoende (verweven) ruimte om een volledige transitie naar hernieuwbare energie tegen 2050 te realiseren door enerzijds een toename van de productie van hernieuwbare energie en anderzijds door het verhogen van de verbondenheid in het Europees energienetwerk.
- **Palet van leefomgevingen.** Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling:
  1. Gedeeld en meervoudig gebruik
  2. Robuustheid en aanpasbaarheid
  3. Herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving
  4. Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap
  5. Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit
  6. Klimaatbestendigheid
  7. Energetische aspecten
  8. Gezondheid
  9. Inclusief samenleven

10. Economische vitaliteit

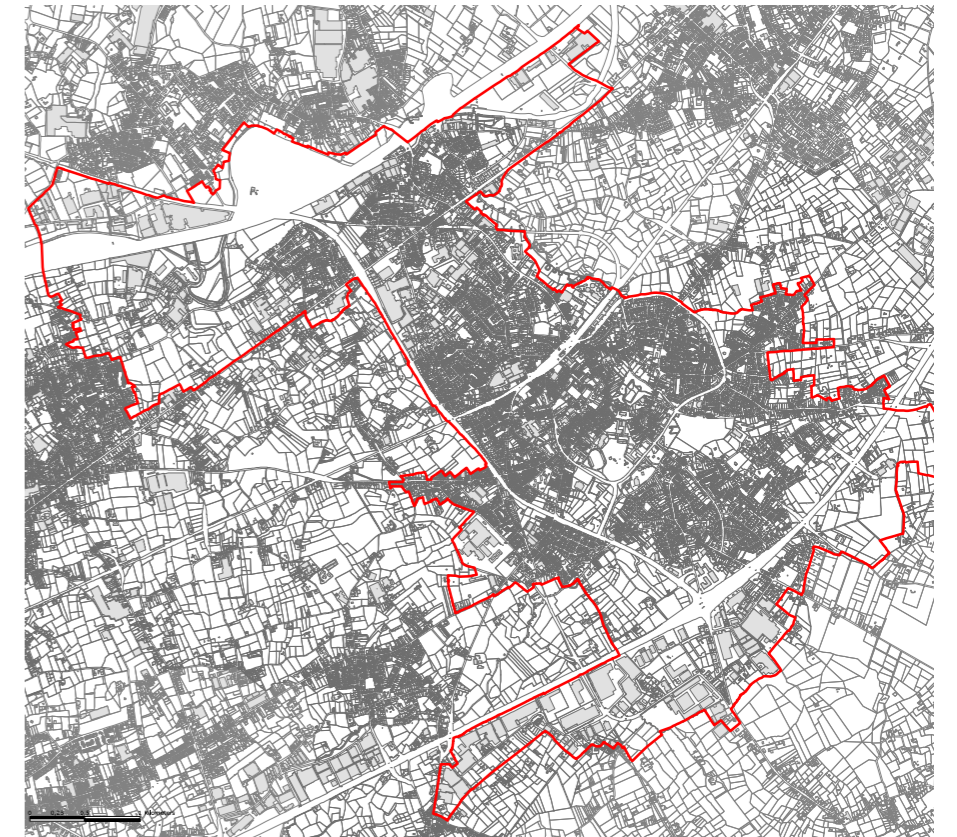
- **Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen.** De woondichtheid en het bedrijfsvloeroppervlak zullen op het geheel van plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en een (zeer) goed voorzieningenniveau (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) tegen 2050 met minstens 30% zijn gestegen ten opzichte van 2015. Dit gebeurt op maat van elk knooppunt. Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijke rendementsoverwegingen aangewezen is.
- **Robuuste open ruimte.** De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015. De totale bestemde oppervlakte voor de openruimtebestemmingen zal in 2050 ca. 72,5% van de oppervlakte van Vlaanderen bedragen. Daarnaast wordt een beleid gevoerd zodat het aandeel landbouwgebied dat niet door de professionele landbouw wordt gebruikt in 2050 is afgenomen ten opzichte van 2015, en zodat in 2050 in de Speciale Beschermingszones alle maatregelen zijn genomen en ingrepen zijn uitgevoerd zodat de gunstige staat van instandhouding is bereikt en waarbij rekening is gehouden met socio-economische factoren. Er geldt een strikt kader voor het hergebruik van voormalige landbouwbedrijfsgebouwen of andere bestaande zonevremde bebouwing en voor nieuwe zonevremde ontwikkelingen in de open ruimte.
- **Netwerk van groenblauwe aders.** Na het in kaart brengen van het te realiseren fijnmazig netwerk van groenblauwe aders, is dit netwerk tegen 2050 maximaal ingericht. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015. De verhardingsgraad binnen de bestemmingen gedomineerd door ruimtebeslag is tegen 2050 gestabiliseerd en bij voorkeur teruggedrongen ten opzichte van 2015. De verharding neemt na 2050 niet meer toe.

Opmerking: voorlopig zijn er nog geen beleidskaders goedgekeurd, waardoor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen nog onvolledig is. Ook nieuwe decreten, uitvoeringsbesluiten of andere instrumenten om het plan in de praktijk om te zetten ontbreken nog.

### 4.3. Afbakening stedelijk gebied

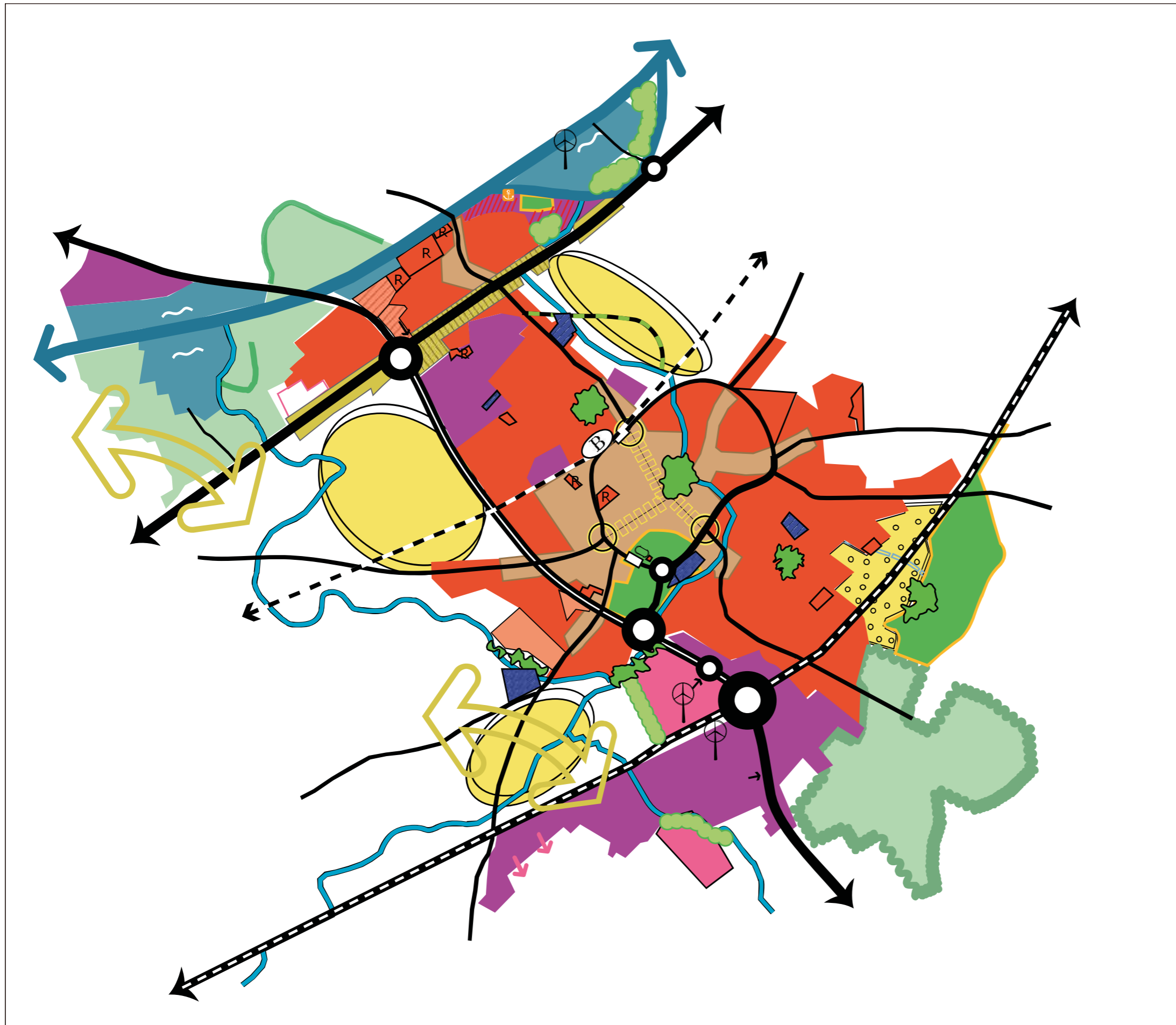
De Vlaamse Regering heeft op 16 oktober 2012 het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Kleinstedelijk Gebied Waregem definitief vastgesteld.

Het plangebied van het voorliggende RUP valt binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Waregem.



Afbakening Kleinstedelijk Gebied Waregem

Synthesebeeld gewenste ruimtelijke structuur  
GRS Waregem



Legende

- open stadsrandbos
- versterkte woonomgeving
- verdicht gemengde woonomgeving
- ontwikkeling woonomgeving
- reconversieproject wonen
- herstructurering/ ontwikkeling kleinhandelslint
- kernwinkelgebied
- bestaand bedrijventerrein
- ontwikkeling regionaal bedrijventerrein
- beperkte uitbreiding regionaal bedrijventerrein
- gemengde ontwikkeling wonen en lokale bedrijvigheid
- ontwikkeling lokale bedrijvigheid
- watergebonden bedrijventerrein
- reconversie bedrijventerrein op lange termijn
- stedelijk groenelement
- bouwvrij stedelijk landbouwgebied
- landbouwgebied
- bos met ecologische waarde
- stedelijk groengebied met voetbalstadion
- versterkte beekvallei
- versterkte stationsomgeving
- open ruimte verbinding
- hoofdweg
- primaire weg
- secundaire weg
- lokale weg
- spoor
- bedrijf in woonweefsel
- Leie
- uitbreiding stedelijke voorziening
- stedelijk plein
- potentiële plaats voor windturbines
- buffer
- ontsluiting



## 4.4. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Op 6 maart 2002 werd het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen goedgekeurd. Op 22 april 2010 heeft de Deputatie beslist om het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan in herziening te stellen. Op 11 februari 2014 heeft de minister de gedeeltelijke herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan goedgekeurd.

Waregem is geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Dit betekent dat het een rol krijgt op het vlak van bundelen van activiteiten voor een ruimere regio. Hierdoor zijn de volgende punten van toepassing:

- Het kleinstedelijk gebied krijgt een taakstelling op het vlak van wonen die wenselijk gerealiseerd wordt met een stedelijke dichtheid (minimaal 25 woningen per hectare).
- In het kleinstedelijk gebied kunnen nieuwe regionale bedrijventerreinen worden ontwikkeld als daar behoefte aan is.
- Op het vlak van kleinhandel kunnen nieuwe kleinhandelszones ontwikkeld worden.

De visie op het niveau van de provincie en van de verschillende deelstructuren worden gebiedsgericht vertaald naar deelruimten toe. Per deelgebied worden voor specifieke elementen ontwikkelingsperspectieven en beleidsdoelstellingen aangegeven. Het plangebied van het RUP is gelegen in de Leievallei.

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijhorende ruimtelijk beleid:

- De Leie als multifunctionele drager
- Wegeninfrastructuur als economische drager
- Stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen als knooppunten van ontwikkeling, ondersteund door Wervik en Wielsbeke op vlak van bedrijvigheid
- Openruimteverbindingen als groene longen in de Leieband

## 4.5. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Waregem beschikt over een Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) goedgekeurd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen op 19 april 2007. Enkel de relevante elementen uit het GRS worden hieronder weergegeven.

Het plangebied behoort tot het deelgebied 'stedelijk gebied' en fungeert als verzorgend centrum voor de regio (GRS RD p. 154).

Het stedelijk gebied Waregem/Sint-Eloois-Vijve wordt verder ontwikkeld als een verzorgend centrum voor de regio. Het stedelijk gebied wordt versterkt op het vlak van wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, stedelijk groen... zodat het deze rol optimaal kan vervullen. Het stedelijk gebied wordt ontwikkeld als een samenhangend ruimtelijk-functioneel geheel...

Er wordt gestreefd naar een gedifferentieerd aanbod aansluitend bij bestaande concentraties van economische activiteiten (GRS RD p. 155).

Bestaande concentraties van economische activiteiten worden versterkt. Lokale bedrijvigheid wordt ontwikkeld in of aansluitend op de stadskern, op plekken die goed ontsloten kunnen worden en goed gebufferd ten opzichte van de stedelijke woonomgeving. Uitgangspunt is een blijvende verweving van bedrijvigheid in woonomgevingen en de open ruimte. Bedrijvigheid in het woonweefsel en in de open ruimte kan behouden blijven voorzover deze verenigbaar is met de

woonfunctie en de ruimtelijke draagkracht niet overschrijdt.

De uitbouw van een samenhangend langzaam verkeersnetwerk (GRS R.D. pag. 155).

Er wordt een samenhangend langzaam verkeersnetwerk uitgebouwd. Uitgangspunt is de ontwikkeling van een netwerk van veilige fietsverbindingen dat de kernen onderling en met de kernen in de omgeving verbindt. Het netwerk heeft vooral een functioneel karakter en is complementair aan het recreatief netwerk van fietsroutes. Het functioneel netwerk maakt gebruik van lokale verbindingswegen of secundaire wegen. Draggers van het recreatief netwerk zijn rustige landelijke wegen en afzonderlijke fietsvoorzieningen. Dit netwerk is zoveel als mogelijk losgekoppeld van het netwerk van lokale verbindingswegen tussen de kernen. Het kan samenvallen met de doorgaande recreatieve route langs de Leie.

### Bedrijvigheid

- Een gedifferentieerd aanbodbeleid [GRS Waregem, RG p. 166]: Er wordt een gedifferentieerd aanbodbeleid gevoerd van kleine en grotere percelen, inspelend op de behoefte aan lokale en regionale bedrijvigheid. Deze differentiatie wordt ruimtelijk op een zinvolle manier vertaald. Lokale bedrijventerreinen kunnen ontwikkeld worden aansluitend op de woonomgeving, terwijl regionale terreinen zoveel mogelijk gebufferd worden ten opzichte van het woonweefsel. Er is in toenemende mate behoefte aan ruimte voor dienstverlenende activiteiten.
- Bedrijventerreinen op een passende manier ontsloten [GRS Waregem, RG p. 166]: Bedrijventerreinen worden op een goede manier naar het hoofdwegennet (E17) ontsloten via primaire en secundaire wegen: wegen die een betekenis hebben voor economisch verkeer. Er wordt vermeden dat de ontsluiting van bedrijventerreinen via woonstraten verloopt. Ook bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen wordt met deze principes rekening gehouden.
- Bedrijventerreinen goed ingepast in de omgeving [GRS Waregem, RG p. 166]: **Het optimaal gebruikmaken van zichtlocaties, aandacht voor beeldkwaliteit van bedrijfsgebouwen en een kwalitatieve aanleg van de buitenruimte langs belangrijke ontsluitingswegen voor bedrijventerreinen.** Deze maatregelen dragen op een positieve wijze bij tot het imago van bedrijventerreinen. Een goede buffering van bedrijventerreinen ten opzichte van woonomgevingen en de open ruimte. **Bedrijventerreinen worden op een passende manier gebufferd ten opzichte van woonomgevingen.**
- Verweving van bedrijven in het woonweefsel [GRS Waregem, RG p. 166]: **Bedrijven in het woonweefsel kunnen behouden blijven voorzover ze de draagkracht van de omgeving niet overschrijden. Een blijvende verweving van bedrijvigheid past binnen de visie van een zuinig ruimtegebruik.** Bij stopzetting van de bedrijfsactiviteit is een opsplitsing in verschillende bedrijfsfuncties mogelijk. Indien de ruimtelijke draagkracht wordt overschreden, kan een omschakeling naar een woonfunctie overwogen worden voor het geheel van de bedrijfssite.
- Ontwikkelingsperspectieven voor bestaande bedrijventerreinen [GRS Waregem, RG p. 167]: **Bestaande bedrijventerreinen worden verder verdicht. Uitgangspunten voor een verdere ontwikkeling zijn een optimalisering van de ontsluiting en een goede buffering ten opzichte van de woonomgeving of de open ruimte.** Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen wordt rekening gehouden met een mogelijke toekomstige opsplitsing en samenvoeging van bedrijfsfuncties. Dit geldt vooral voor kleinere bedrijventerreinen en clusters van bedrijvigheid. De inplanting of uitbreiding van bedrijfsgebouwen gebeurt op een dergelijke manier dat een toekomstige opsplitsing van het bedrijf mogelijk blijft. De invulling van bestaande bedrijventerreinen gebeurt op een duurzame manier met aandacht voor optimaal ruimtegebruik.
- Het ontsluitingsconcept uit het GRS geeft aan dat voorliggend bedrijventerrein best rechtstreeks ontsloten wordt naar de N382, met een minimale belasting voor de woonomgeving. **Voor de bedrijven in het plangebied wordt de ontsluiting**

**voorzien via de Henri Lebbestraat naar de N382. Er wordt een passende buffering ontwikkeld naar de woonomgeving van de Stijn Streuvelsstraat.**

In het plangebied wordt de N382, de Expresweg, geselecteerd als primaire weg type II. Primaire wegen type II verbinden stedelijke gebieden met hoofdwegen.

De Henri Lebbestraat wordt geselecteerd als lokale weg type I. Lokale wegen type I hebben een hoofdfunctie, verbinden op lokaal en interlokaal niveau, en een aanvullende functie, ontsluiten en toegang geven. De kwaliteit van de doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid.

De Stijn Streuvelsstraat wordt aangeduid als lokale weg type II. Lokale wegen type II hebben een hoofdfunctie, verzamelen en ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau, en een aanvullende functie, toegang geven.

De andere wegen zijn lokale wegen type III. Lokale wegen type III hebben als hoofdfunctie ontsluiting geven. De verblijfsfunctie primeert op deze weg, de weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd (zie GRS RD p. 180-181).

In kader van de gewenste fietsstructuur wordt de fietsverbinding op de oude spoorwegbedding tussen het station van Waregem en het bedrijventerrein Flanders Field-Vijverdam-Brabantstraat geselecteerd als alternatieve en recreatieve fietsverbinding.

De gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied deelt het plangebied in onder de volgende categorieën: (zie GRS RD p. 198)

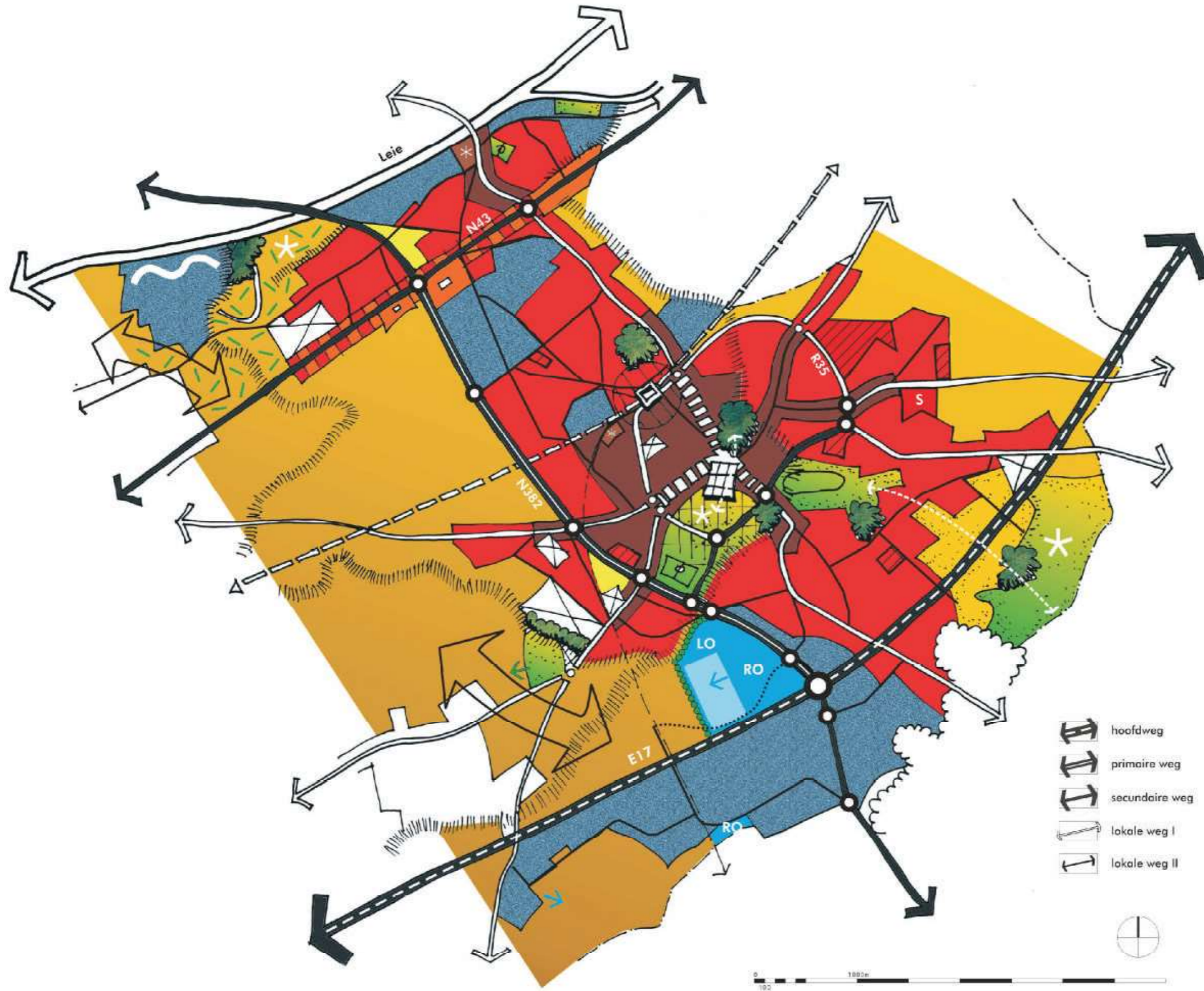
- Reservegebied voor wonen/bedrijvigheid
- Ruimtelijk goed geïntegreerd bedrijf
- Verdichte gemengde woonomgeving

### Toetsing van de doelstellingen van het RUP aan het GRS

Het GRS biedt voldoende handvaten voor het bestemmen van de site als KMO-zone.

Indien het noodzakelijk is gebruik te maken van het 'Vlaams reservepakket bedrijventerreinen' uit het RSV zal dit afgestemd worden met de betrokken actoren (Provincie West-Vlaanderen en Departement Omgeving).

# Gewenste ruimtelijke structuur stedelijk gebied



## Gewenste ruimtelijke structuur stedelijk gebied

### Legende

- versterkte woonomgeving
- verdichte gemengde woonomgeving
- ontwikkeling woonomgeving
- reconversieproject wonen
- S voorstel reservegebied sociale woningbouw (\*)
- gemengd woonlint
- handelsas
- voorstel geherstructureerd kleinhandelslint (\*)
- grootschalige kleinhandelsfunctie
- ruimtelijk goed ingepast bedrijventerrein
- geoptimaliseerd watergebonden bedrijventerrein
- LO ontwikkeling ruimtelijk goed ingepast lokaal bedrijventerrein
- RO voorstel gefaseerde ontwikkeling ruimtelijk goed ingepast regionaal bedrijventerrein (\*)
- uitbreiding bestaande bedrijven (\*)
- ruimtelijk goed geïntegreerd bedrijf
- structurend groenelement
- \* stedelijk groengebied (\*)
- open stadsrandbos
- uitbreiding kerkhof
- recreatief element
- reservegebied voor wonen/bedrijvigheid
- te behouden open ruimte
- langzaam verkeersverbinding
- spoorlijn met station
- versterkte stationsomgeving
- Leie als recreatieve as
- behoud open-ruimtecorridor
- versterkte baekvallei

- hoofdweg
- primaire weg
- secundaire weg
- lokale weg I
- lokale weg II

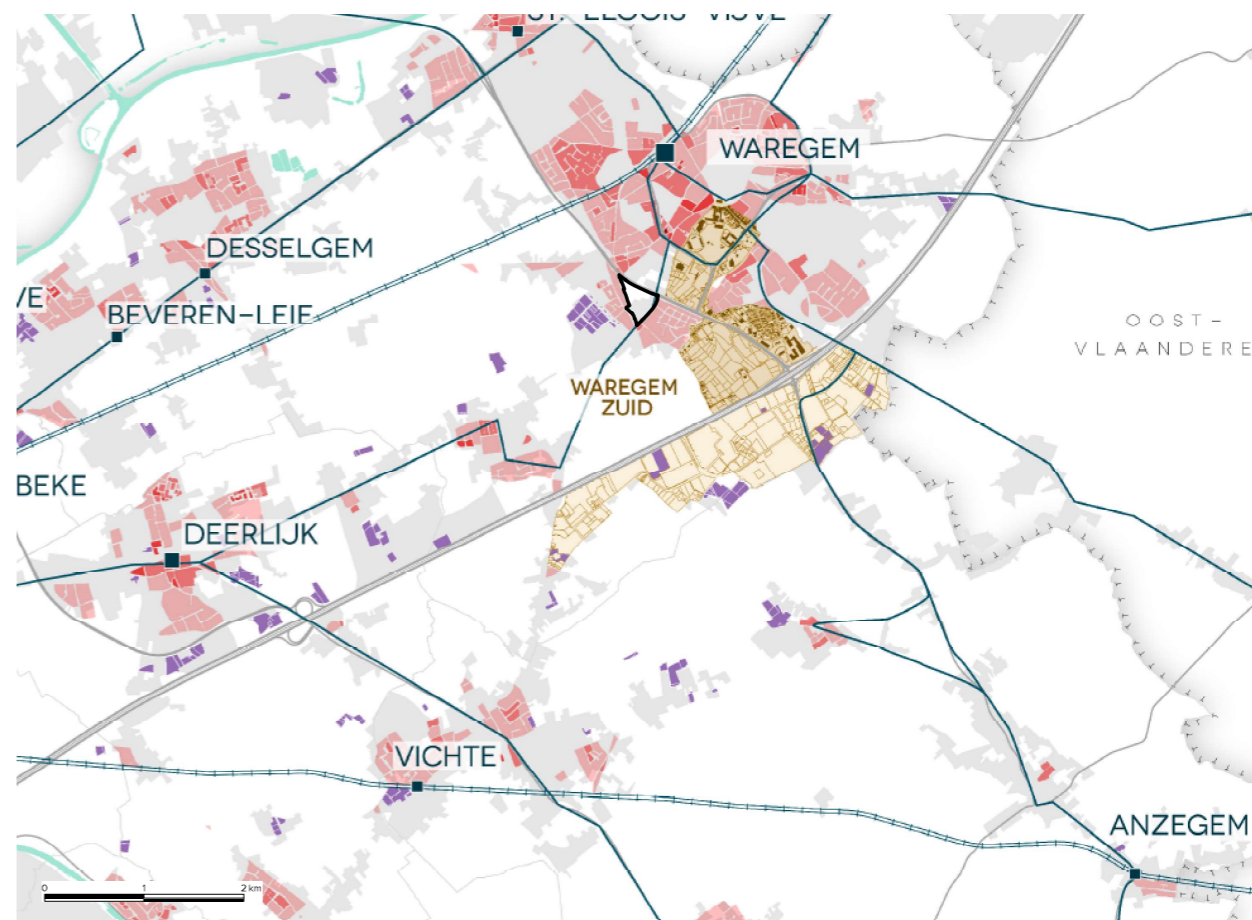
(\*) = voorstel naar het provinciaal niveau, uit te klaren in het afbakeningsproces



**Versterken van kernen en stedelijk netwerk**

Bron: ruimtelijke regiovisie Leiedal, juli 2017

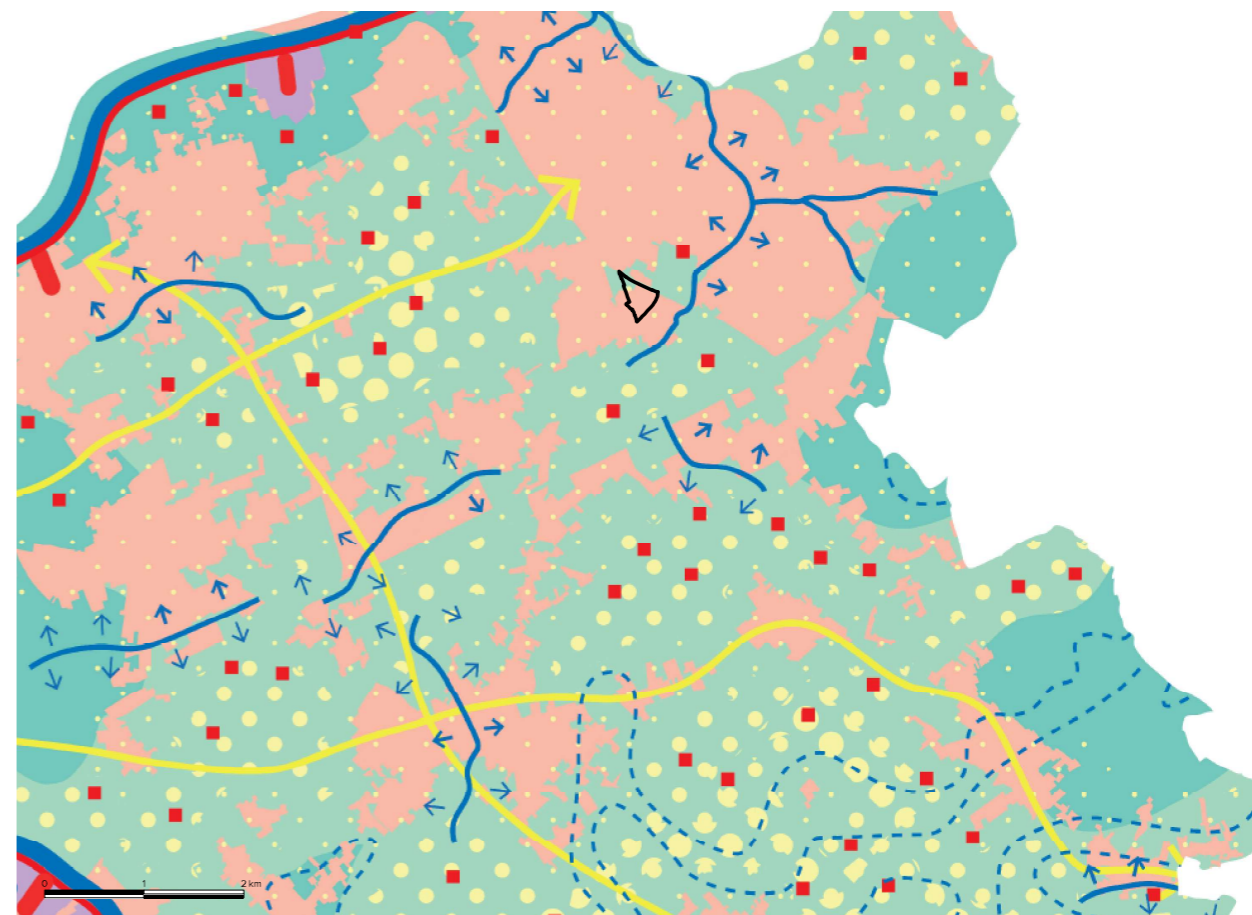
- kernversterking
- 25-50 bevolkingsdichtheid (inwoners/ha)
- 50-100
- 100-250
- 250-500
- >500
- aantrekkingspolen
- aanbod ondernemen
- bus
- trein



**Bundeling van koppelingen**

Bron: ruimtelijke regiovisie Leiedal ism Architecture Workroom Brussels, juli 2018

- ruimte voor water als omgevingskwaliteit
- ontharding en buffering organiseren het ruimtegebruik
- het blauwe energienetwerk als hefboom voor stedelijke herontwikkeling
- het voedsellandschap als bijdrage aan de energietransitie
- groene aders als koeling voor dichte bebouwing
- blauw-groen netwerk stuurt de reconversie van het woonlandschap
- stadsvoorzienende landbouw als publiek voedselpark
- agrotouristische fietsnetwerken verbinden het erfgoedlandschap





## 4.6. Regiovisie

De Intercommunale Leiedal heeft i.s.m. de 13 steden en gemeenten van de regio Zuid-West-Vlaanderen, het Departement Omgeving en de Provincie West-Vlaanderen een gedragen ruimtelijke regionale visie voor Zuid-West-Vlaanderen uitgewerkt.

Het uitgangspunt van de regiovisie was om samen de ruimtelijke ambities voor de regio aan te pakken binnen een context van vrijwilligheid en vanuit de bewustwording dat de ruimtelijke uitdagingen steeds meer grensoverschrijdend zijn en een gezamenlijke aanpak vragen. De ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde is geen juridisch bindend document maar wil verbindend zijn tussen sectoren, schaalniveaus, bestuursniveaus en generaties.

Met deze regiovisie willen we die uitdagingen aangaan, met een geïntegreerde aanpak waarbij onze waterlopen, het spoor en ons wegennet elk opnieuw een rol krijgen toebedeeld, én met het klimaat als nieuwe speler in het verhaal van de ruimtelijke ontwikkeling.

Hierbij werd niet zozeer gezocht naar de omvang van de ontwikkelingskansen, maar naar de potentiële integratie en het duurzame karakter van de ruimtelijke transformaties op korte en langere termijn. Kortom, een spoor dat veeleer gericht is op kwaliteit en continuïteit, in plaats van louter op kwantiteit.

De regiovisie vertrekt vanuit vijf algemene ambities: klimaatneutrale regio, ruimteneutrale regio, bereikbare en nabije regio, (on)begrensde regio en leefbare regio.

Dit werd vertaald in een strategisch kader voor ruimtelijke ontwikkelingen met drie krachtlijnen binnen het kader van klimaat als motor voor nieuwe ontwikkelingen:

- Kwalitatief ontwikkelen van het blauwgroene netwerk
- Versterken van kernen en stedelijk netwerk
- Activeren van productieve landschappen

Aan deze krachtlijnen hangen we onze toekomstvisie op. Ze verbinden de verschillende thema's op ruimtelijk vlak. Elke krachtlijn vertrekt vanuit de specifieke structuren van onze regio. Ze zijn niet allesomvattend, maar wel strategisch en selectief van aard. De krachtlijnen vormen meteen ook het toetsingskader om projecten in goede banen te leiden.

Tussen die krachtlijnen maken we vervolgens koppelingen vanuit de doelstellingen rond klimaatadaptatie en klimaatmitigatie. Zo komen we tot een verbeeldend kompas voor innoverende projecten in de streek.

De visie eindigt met een actieprogramma voor de nabije toekomst. Het zijn strategische projecten met een meerwaarde voor de streek, die samenwerking vragen tussen beleidsniveaus en gerealiseerd zullen worden in samenspraak met de burger.

De ruimtelijke visie werd in 2018 goedgekeurd door alle gemeentebesturen en in 2019 verankerd in een samenwerkingsovereenkomst met Vlaanderen en de provincie West-Vlaanderen.

De ruimtelijke visie geldt hierbij als:

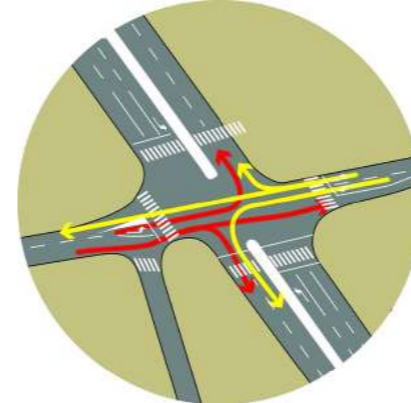
- Basis voor verdere geïntegreerde samenwerking en afstemming rond strategische en complexe projecten
- Basis voor uitvoering van regionale en lokale acties
- Inspiratiebron voor toekomstige ruimtelijke beleidsplannen

## 4.7. Mobiliteitsplan

Sinds 2020 heeft Waregem een nieuw mobiliteitsplan voor het stadscentrum. In een eerste fase van het plan worden 5 maatregelen vastgelegd om het verkeer vlotter te laten verlopen en 5 maatregelen om het verkeer te sturen.

Eén van de maatregelen die voorgesteld wordt binnen het plan, situeert zich aan de rand van het plangebied van dit RUP: het kruispunt Desselgemseweg - Expresweg - Jozef Duthoystraat. Hier wordt een voorsorteerstrook voor linksaf op de Expresweg voorgesteld.

**Maatregel voor een betere doorstroming uit het mobiliteitsplan voor het stadscentrum**  
Jozef Duthoystraat en Desselgemseweg



In een tweede fase van dit plan werden 3 proefopstellingen gedaan in de wijk de Bilkhage. Deze wijk ligt buiten (de nabije omgeving van) het plangebied.

## 4.8. Streefbeeld N382

Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, werd een streefbeeldstudie opgemaakt om de zogenaamde 'gevaarlijke punten' aan te pakken. Hierbij wordt de N382, de Expresweg, tussen de E17 en de N43 (Gentseweg) op grondgebied van Waregem bestudeerd. De kruising van de Expresweg (N382) en de Henri Lebbestraat wordt als een gevaarlijk punt aangegeven. De Henri Lebbestraat ontsluit ondermeer de kern van Nieuwenhove, de Biest en het bedrijventerrein Bekaert Textiles. In het streefbeeld wordt een ongelijkvloers kruispunt bepleit waarbij wel nog een uitwisseling met de N382 mogelijk is. De realisatie van de oplossing zal niet op korte termijn gebeuren. Daarom worden er tevens een aantal beperktere ingrepen voorgesteld die de verkeersveiligheid op korte termijn kunnen verbeteren. De Verbindingsweg en de Henri Lebbestraat krijgen een volwaardige ongelijkvloerse aansluiting. Rekening houdend met de beperkte afstand tussen beide zal een geïntegreerde aanpak noodzakelijk zijn.

## 4.9. Aangrenzend RUP (in opmaak)

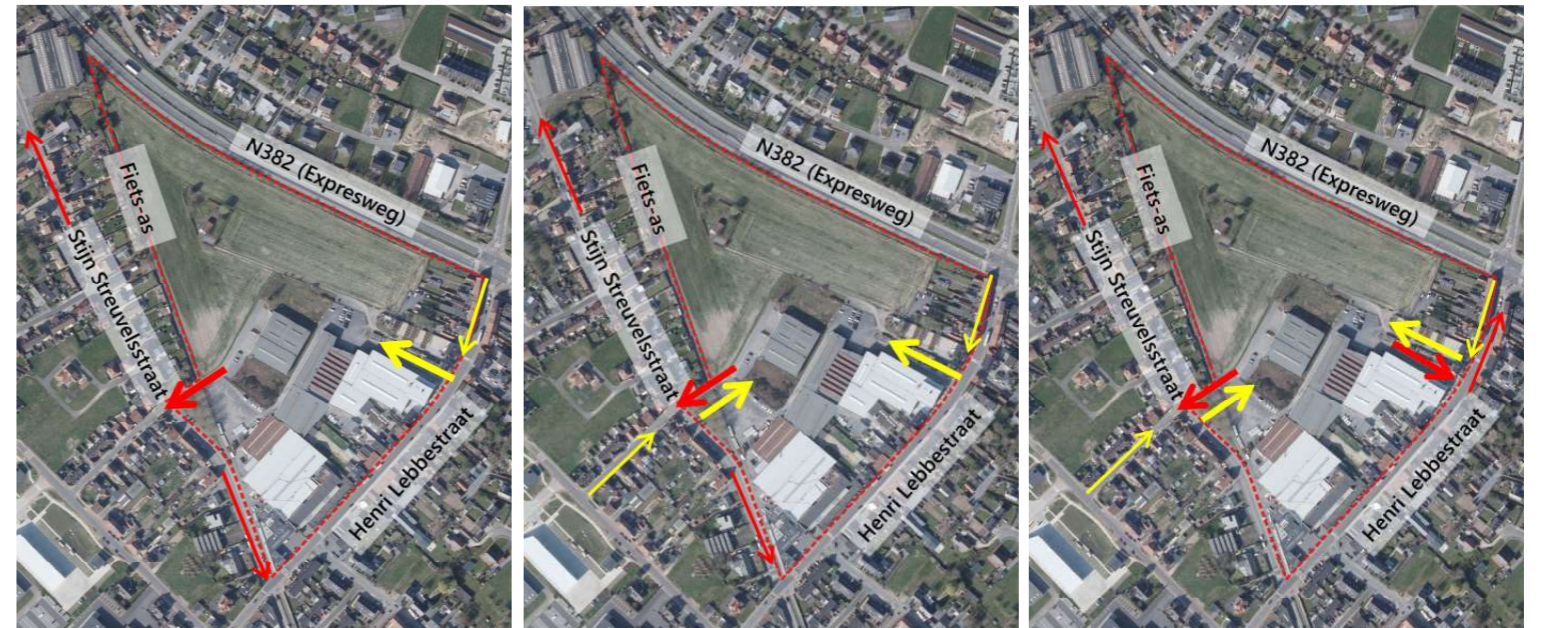
Het gemeentelijk RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat grenst in het oosten grotendeels aan het plangebied van dit RUP. Een deel overlapt ook met het plangebied. Binnen het RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat uit 2016 werd een voormalige bedrijfssite (Solanex) herbestemd en werden enkele bestemmingen en voorschriften uit een verouderd BPA (Molenwijk) aangepast. Het deel van dit RUP dat grenst aan het plangebied van dit RUP is grotendeels bestemd als zone voor residentieel wonen met 2 bouwlagen.

Het gemeentelijk RUP WAR 31-1 De Biest dat momenteel in opmaak (fase startnota) is, grenst in het zuiden (langs de Henri Lebbestraat) aan het plangebied van dit RUP.

|        |                       |   |   |
|--------|-----------------------|---|---|
| INRIT  | Henri Lebbestraat     | Henri Lebbestraat & Stijn Streuvelsstraat | Henri Lebbestraat & Stijn Streuvelsstraat |
| UITRIT | Stijn Streuvelsstraat | Stijn Streuvelsstraat                     | Henri Lebbestraat & Stijn Streuvelsstraat |

= voorkeursscenario MOBER

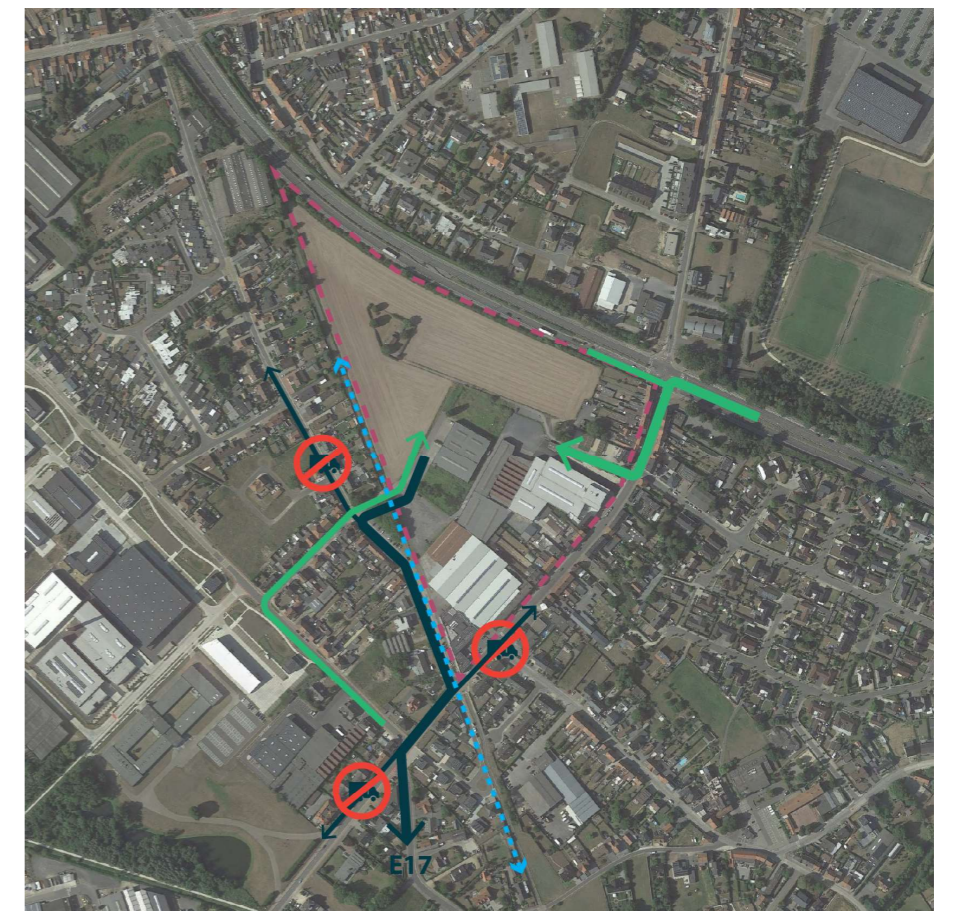
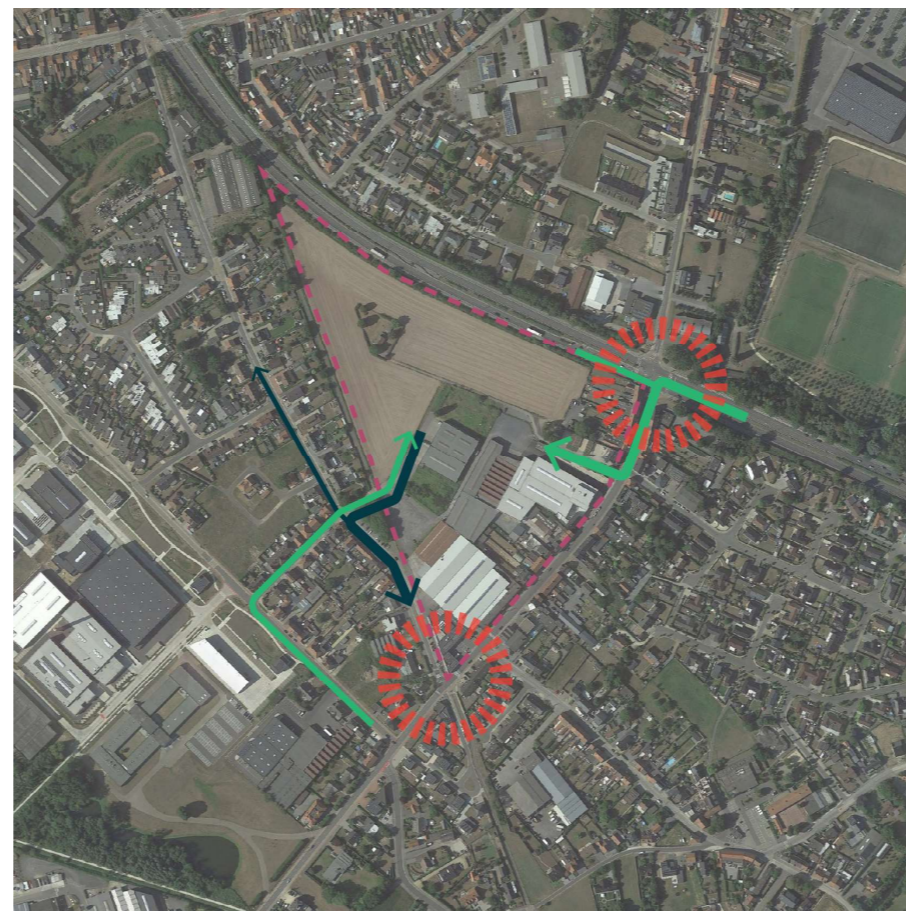
s



Knelpunten voorkeursscenario

Verfijning voorkeursscenario

Verdere uitwerking voorkeursscenario  
Leiedal (2021)



## 4.10. MOBER & extra onderzoek naar verkeersveiligheid en leefbaarheid

Adoplan maakte in 2021, in opdracht van de stad Waregem, een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) op voor het plangebied. In navolging van dit rapport voerde Leiedal, in opdracht van de stad, een extra onderzoek naar de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de omgeving.

Tijdens de opmaak van het MOBER werd de bestaande toestand geanalyseerd en werden bijkomende verkeersstellingen uitgevoerd in verschillende omliggende straten. Op basis daarvan en rekening houdend met bijkomende verkeersgeneratie bij verschillende ontwikkelingsscenario's, werd de (toekomstige) situatie onderzocht.

### Mobiliteitsprofiel

Binnen het MOBER wordt op basis van 3 toekomstscenario's voor de site een mobiliteitsprofiel beschreven. De 3 scenario's zijn:

- 100% wonen (140 wooneenheden)
- 100% bedrijvigheid
- 50% wonen en 50% bedrijvigheid

Het te verwachten aantal verplaatsingen en de verwachte parkeerbehoefte in deze scenario's worden samengevat weergegeven in de tabellen hiernaast.

### Ontsluiting

Binnen het MOBER werden verschillende mogelijkheden verkend met betrekking tot de ontsluiting van het gebied. De voorkeur ging hierbij uit naar een inrit via de Henri Lebbestraat en een in- en uitrit via de Stijn Streuvelsstraat.

Ook bij het voorkeursscenario blijven er knelpunten. Het kruispunt Expresweg (N382) - Henri Lebbestraat, dat in de huidige situatie al verzadigd is, zal extra belast worden. Het kruispunt Stijn Streuvelsstraat - Henri Lebbestraat - fietsas wordt eveneens extra belast. De impact op het kruispunt Expresweg (N382) - Desselgemseweg - J. Duthostraat blijft beperkt, al worden de intensiteiten hoog.

Het knelpunt ter hoogte van het kruispunt Expresweg (N382) - Henri Lebbestraat werd verder uitgewerkt binnen het MOBER. Er wordt op lange termijn een voorsorteerstrook voor linksafslaand verkeer voorgesteld. Hiervoor is echter een wijziging van het rooilijnplan nodig.

De overige knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaarheid werden verfijnd binnen het bijkomend onderzoek door Leiedal (zie hiernaast). Deze verfijning is een mogelijke oplossing mits duidelijk en veilig ontwerp van de oversteeken van de fietsas over de Henri Lebbestraat en de Stijn Streuvelsstraat.

Een mogelijk, veilig ontwerp van de oversteek fietsas - Henri Lebbestraat is hiernaast weergegeven. Hierbij moeten minimaal stoplichten voorzien voor de fietsers, moet er een leesbaar en eenduidig profiel zijn voor alle weggebruikers en moet er aandacht zijn voor de zichtbaarheid tussen zwaar verkeer en zwakke weggebruikers. De oversteek fietsas - Stijn Streuvelsstraat kan veiliger gemaakt worden door een fietsplattauw over de weg te voorzien.

### Conclusie

Algemeen kan uit het MOBER gesteld worden dat bedrijvigheid minder verkeer genereert dan woonprojecten. Onder andere op basis van deze bevindingen besliste de stad dat een ontwikkeling met voornamelijk bedrijvigheid wenselijker is dan louter woonontwikkeling.

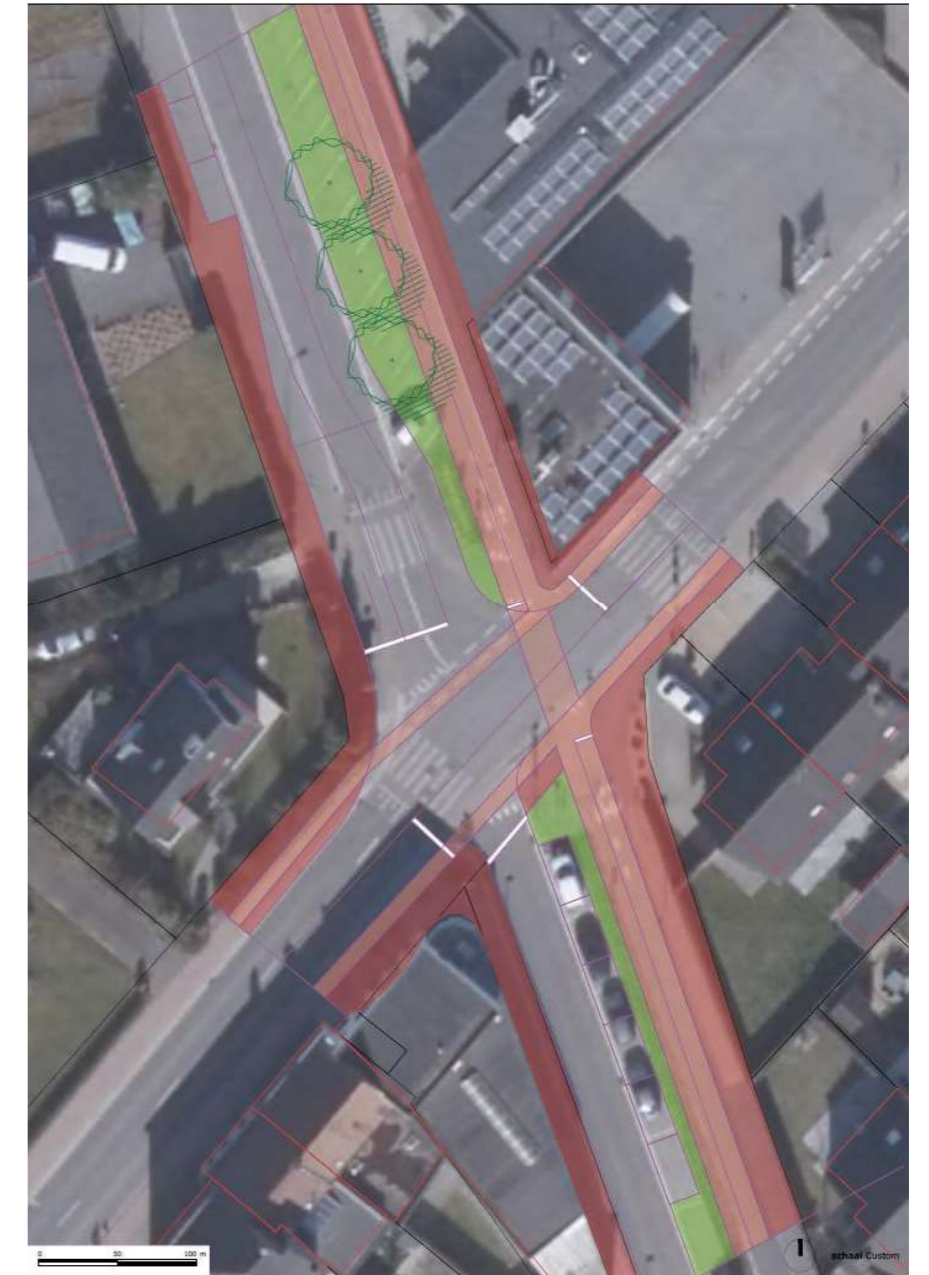
Samenvattende tabel parkeerbehoefte (mobiliteitsprofiel) uit het MOBER  
Adoplan (2021)

| Aantal plaatsen     | 100% wonen | 100% bedrijvigheid | 50% wonen – 50% bedrijvigheid |
|---------------------|------------|--------------------|-------------------------------|
| Fietsenstalplaatsen | 140        | 40                 | 90                            |
| Parkeerplaatsen     | 200        | 204                | 262                           |

Samenvattende tabel modal split (mobiliteitsprofiel) uit het MOBER  
Adoplan (2021)

| Verplaatsingen         | 100% wonen | 100% bedrijvigheid | 50% wonen – 50% bedrijvigheid |
|------------------------|------------|--------------------|-------------------------------|
| Te voet                | 133        | 23                 | 78                            |
| (elektrische) fietsers | 155        | 35                 | 97                            |
| Openbaar vervoer       | 43         | 7                  | 38                            |
| Personenwagens         | 423        | 408                | 523                           |
| Vrachtwagens           | /          | 108                | 57                            |

Mogelijk, veilig ontwerp van de oversteek van de fiets over de Henri Lebbestraat  
Leiedal (2021)



## 4.11. Ontwerpend onderzoek

In navolging van een aantal ruimtelijke ontwikkelingen langs de rand van het plangebied en de daaropvolgende druk naar de open ruimte in het plangebied toe startte de stad Waregem een voortraject op waarin de potenties van het gebied en de ruimtelijke draagkracht van de omgeving onderzocht werden. Via dit vooronderzoek doelde de stad een duidelijker zicht te krijgen op de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied en de randvoorwaarden ervan.

### 4.11.1. DOELSTELLING

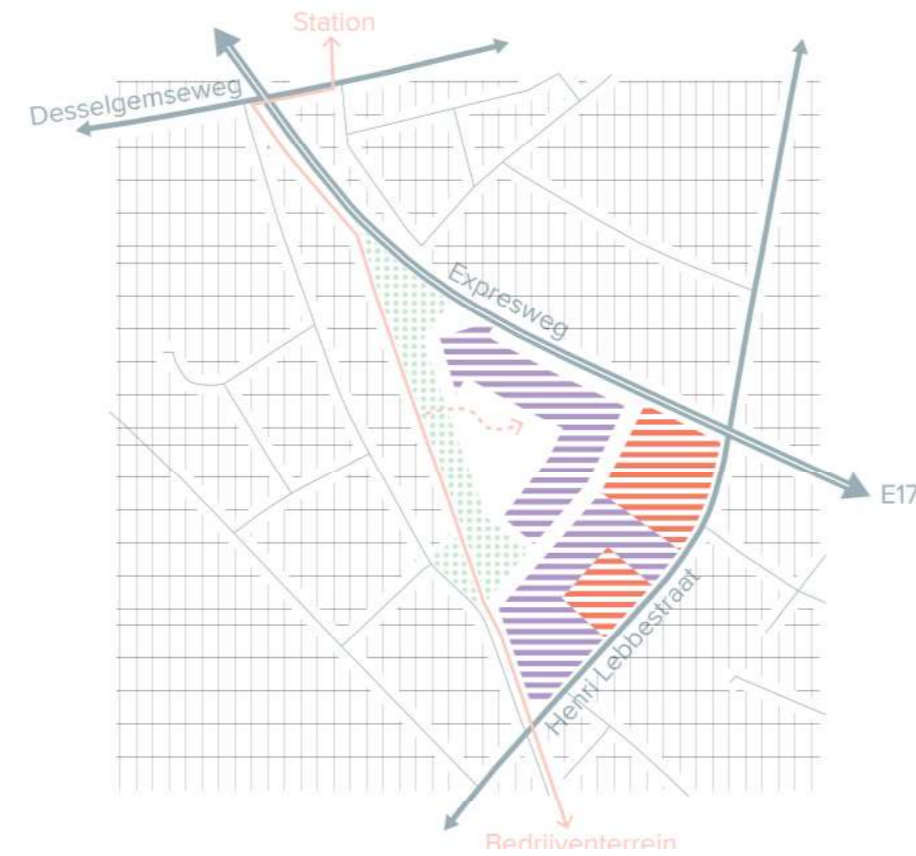
Binnen het ontwerpend onderzoek werden volgende aspecten grondig onderzocht:

- Een programma van middelgrote bedrijvigheid, kantoren en/of handel (met uitzondering van verkeersgenererende detailhandel).
- De bebouwing zal zich positioneren langs de N382 en dient vanuit deze ligging een rol te vervullen als buffer (geluidsbuif, visuele buffer) naar de verkaveling. Daarenboven ligt het plangebied op een zichtlocatie en dient een kwalitatieve wand naar de N382 worden gerealiseerd.
- De relatie met de aangrenzende functies, dit zijn de woonpercelen en het fietspad langs de Stijn Streuvelsstraat en de gemengde zone (wonen en bedrijvigheid) langs de Henri Lebbestraat.
- De afwatering/waterbuffering van het binnengebied.
- De kwalitatieve inrichting van het terrein rekening houdend met de financiële haalbaarheid ervan.
- Rooilijnen. In de Henri Lebbestraat, ter hoogte van het kruispunt met de Expresweg (N382), zou in de toekomst een voorsorteerstrook worden voorzien (zie MOBER). Hierdoor dient de rooilijn te worden verplaatst. Ook op andere locaties in de Henri Lebbestraat dient de rooilijn te worden onderzocht (met betrekking tot de problematiek rond dwarsparkeren).

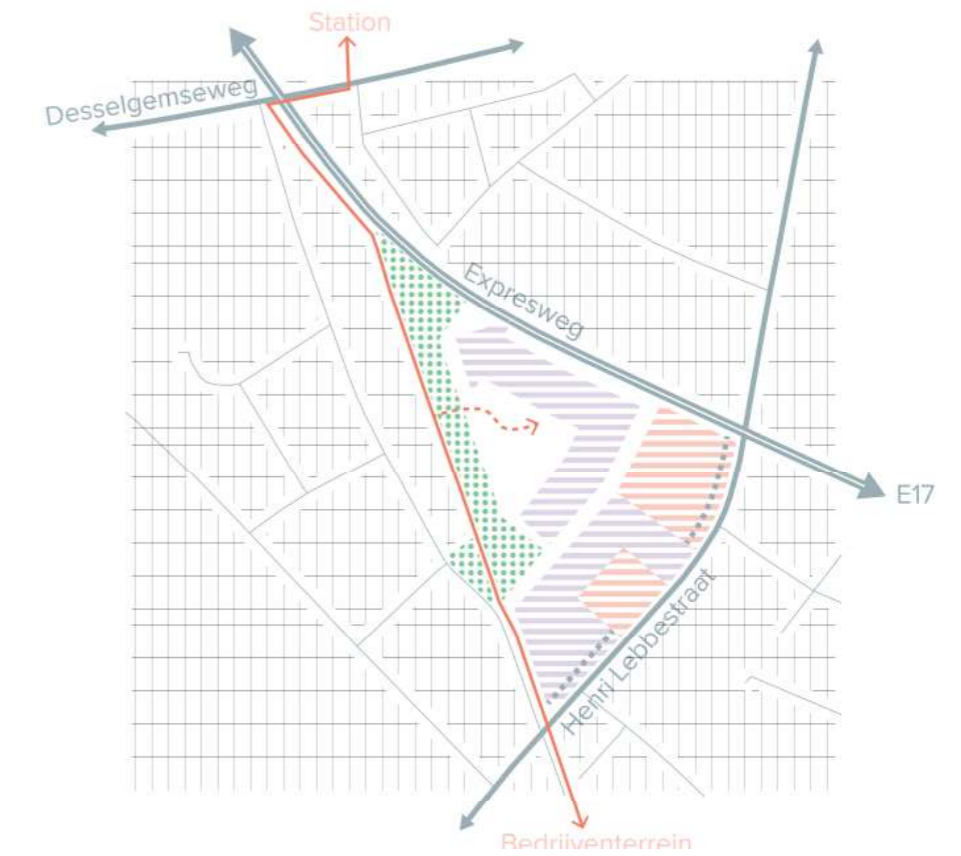
Tevens worden volgende mobiliteitsgerelateerde aspecten meegenomen:

- De ontsluiting van het binnengebied waarbij alle transportmodi in rekening worden gebracht. Hierbij mag de mobiliteitsgeneratie van de toekomstige invulling de draagkracht van de omgeving niet overstijgen. De verkeersafwikkeling dient daarom de categorisering van de wegen te respecteren, rekening houdend met de toekomstige plannen voor de N382. Tevens dient voldoende aandacht te worden geschonken naar de kruispunten/aansluitingen met de Henri Lebbestraat en de Stijn Streuvelsstraat.
- Het voorzien van parking op eigen terrein, parkeerplaatsen in het plangebied worden maximaal op eigen terrein voorzien.

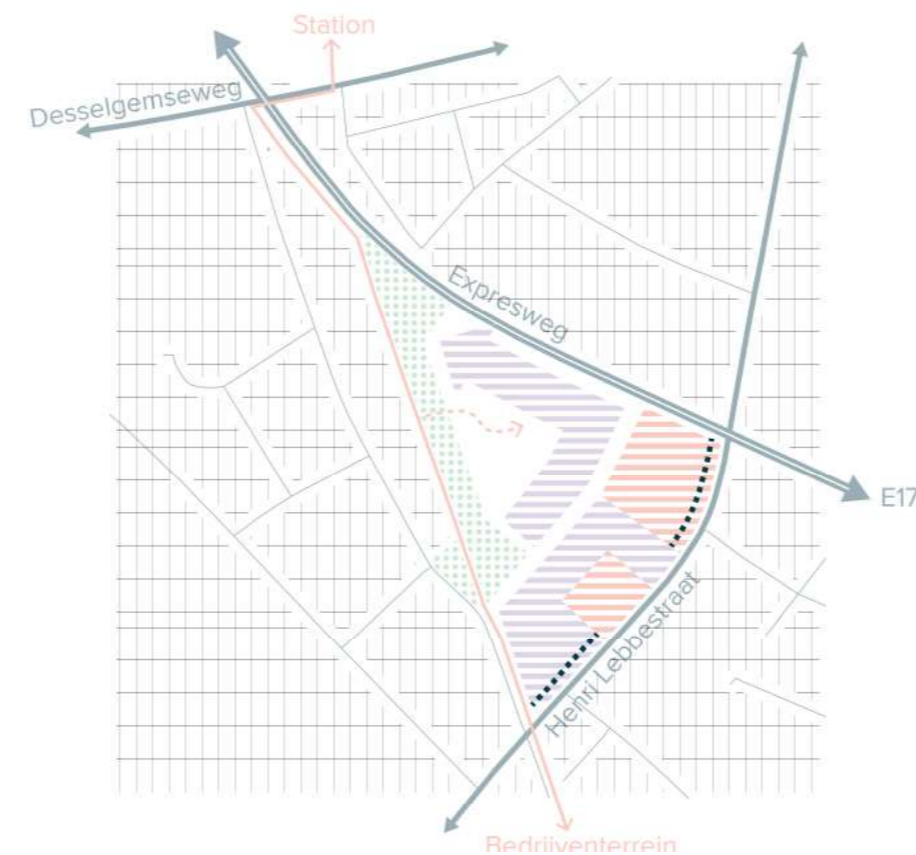
schema functies



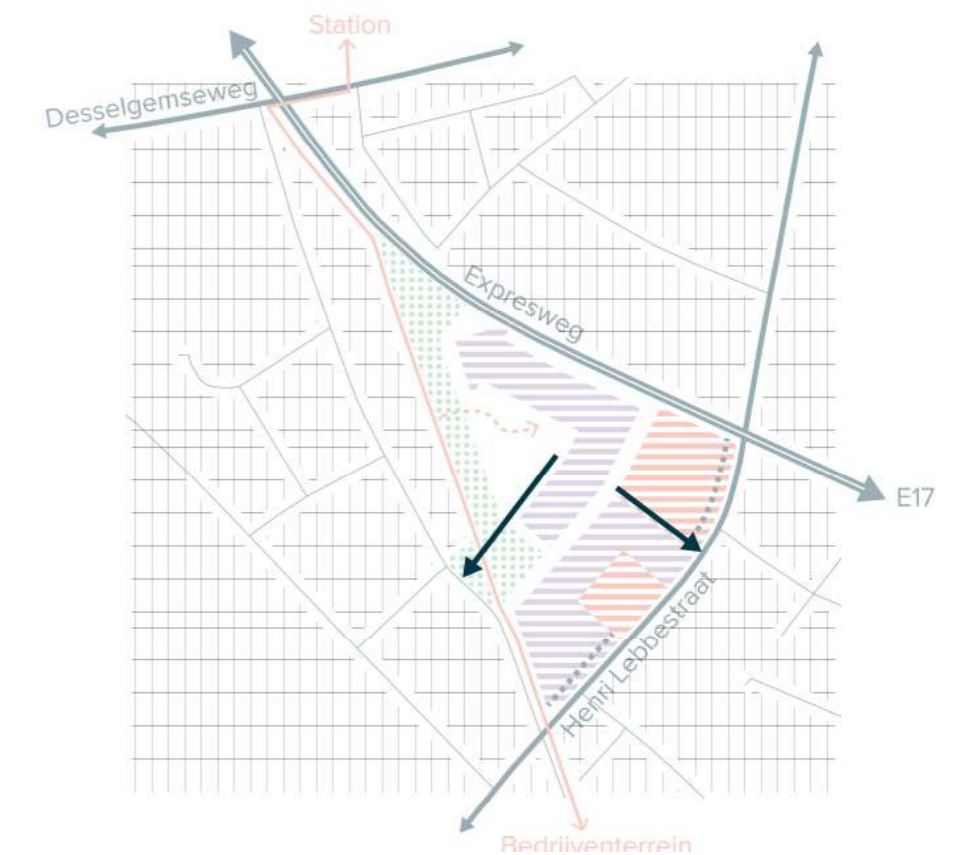
schema groene buffer en fietspad



schema rooilijnen



schema ontsluiting



## 5. Planningsopties

### 5.1. Visie en ruimtelijke concepten

Binnen het plangebied wordt een kwalitatieve en groene KMO-zone voorzien. Deze bedrijvigheid wordt kwalitatief geïntegreerd ten opzichte van de Stijn Streuvelsstraat en de Expresweg.

De visie en bijhorende ruimtelijke concepten komen voort uit de bevindingen uit het MOBER en het voorafgaand ontwerpend onderzoek.

#### 5.1.1. RUIMTELIJK

##### Inplanting functies

De mix van wonen en bedrijvigheid langs de Henri Lebbestraat wordt bestendigd. De inplanting van nieuwe bedrijvigheid gebeurt langs de Expresweg. Ten opzichte van gewestwegen moet een afstand gerespecteerd worden (namelijk 8 meter ten opzichte van de rooilijn).

De geluidsstudie geeft aan dat er een zone dicht bij de gewestweg ligt met een Lden-waarde van 60 tot 65 dB(A). Deze zone wordt beter gevrijwaard van woningen.

De inplanting van nieuwe bedrijvigheid langs de Expresweg maakt dat er voldoende afstand is ten opzichte van de woningen langs de Stijn Streuvelsstraat. Er wordt bovendien een geluidsbuffer gecreëerd ten opzichte van de Expresweg ten gunste van de buurtbewoners. Belangrijk hierbij is dat de gebouwen een wand vormen die zo weinig mogelijk onderbroken wordt.

##### Bouwhoogte

Om de continuïteit van de nieuwe bebouwing langs de Expresweg enigszins te doorbreken wordt een variërende bouwhoogte vooropgesteld. De kroonlijsthoogte van de bedrijfsgebouwen varieert tussen de 7 en 15 m.

##### Rooilijn Henri Lebbestraat

De Henri Lebbestraat heeft een vrij smal profiel, de gebouwen staan veelal op de rooilijn ingeplant waardoor de zichtbaarheid op de kruispunten eerder beperkt is en waardoor het niet altijd mogelijk is om voorsorteerstroken aan te leggen. Zeker ter hoogte van de kruispunten met de Stijn Streuvelsstraat en de Expresweg is dit het geval.

Door de rooilijn langs de Henri Lebbestraat (ter hoogte van de Expresweg) naar achter te schuiven kan er enerzijds een voorsorteerstrook worden voorzien en kunnen er anderzijds nieuwe (meergezins)woningen met een kwalitatieve binnentuin worden voorzien.

Door de rooilijn langs de Henri Lebbestraat (ter hoogte van de Stijn Streuvelsstraat) naar achter te schuiven kan de verkeersveiligheid langheer de Henri Lebbestraat sterk verhoogd worden. Op vandaag staan de parkeerplaatsen haaks op de Henri Lebbestraat ingeplant, dit creëert een verkeersonveilige situatie voor fietsers langs de Henri Lebbestraat. Wanneer de voorbouwlijn teruggedrongen wordt kan de circulatie op eigen terrein worden opgevangen. Dit gegeven kan gecompenseerd worden door een hoger bouwvolume toe te staan langs de Henri Lebbestraat.

##### Groen

Gezien de ligging van het plangebied tussen het woonweefsel langs de Stijn Streuvelsstraat en langs de drukke Expresweg, wordt er gestreefd naar een ruimtelijke integratie met voldoende groen. Door een groenstructuur te voorzien tussen het bestaande woonweefsel en de (nieuwe) bedrijvigheid kan deze ruimtelijk geïntegreerd worden. Dit groen vormt een visuele buffer tussen de (nieuwe) bedrijvigheid en het woonweefsel. De nieuwe fietsinfrastructuur wordt zo veel als mogelijk gekoppeld aan deze groene zone. Op die manier kan ook voldoende openheid/visualiteit gecreëerd worden ter hoogte van de ontsluitingsweg zodoende een fietsveilige overstek te creëren.

In het plangebied (ca. 8 ha) wordt een verhouding tussen bebouwing en groen vooropgesteld van 75% - 25%. Binnen deze verhouding kan een groene buffer en park worden voorzien langs de fietsas. De groenzone situeert zich tussen de woonzone en de bedrijvigheid. In deze groenzone kunnen speeltoestellen, zitbanken en dergelijke worden voorzien, zodat de groenzone ook een plek is waar men kan verblijven en ontmoeten. Op deze manier kan de groenzone een verbindende functie opnemen tussen de bedrijvigheid en het woonweefsel.

##### Waterbuffering

Hel laagste punt van het plangebied situeert zich langsheen de fietsverbinding tussen het station en bedrijventerrein Waregem Zuid. Water vloeit van nature uit dan ook naar deze plaats. Hiervoor werd gekozen om de waterbuffering op deze locatie in te planten. Gezien ook de groene zone op deze plaats ingeplant is kunnen beide elkaar versterken. Door ook de afwatering langsheen de Expresweg te verbinden met deze structuren kan één aaneengesloten blauwgroen netwerk gecreëerd worden.

##### Kwalitatieve en groene KMO-zone

De toekomstvisie voor de KMO-zone is een duurzame en circulaire bedrijfssite die een kwalitatieve beleving biedt voor werknemers en bezoekers.

De blauwdruk 'De Stapel', opgemaakt in het Europese studietraject Circ-NSR, kan hier de nodige handvaten bieden. De hoofdprincipes kunnen integraal meegenomen worden: Campusmodel, die faseerbaarheid en multifunctionaliteit toelaten. De menselijke schaal en veiligheid voor werknemer alsook een duurzaam en een biodivers maaiveld. De integrale benadering van circulariteit op zowel het ruimtelijk model, regiomodel, organisatie-model en systeemkeuzes kunnen dienen als inspiratie. Specifieke elementen zoals energiedelen, collectieve watersystemen en flexibele bouwtechniek zijn direct implementeerbaar.

Ook wordt hierbij verwezen naar de studie 'Saving Space (2020)' van de provincie West-Vlaanderen. Hierin worden zes ambities gesteld voor zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen in West-Vlaanderen. De zes ambities vallen samen met zes verschijningsvormen van zuinig ruimtegebruik, die zowel afzonderlijk als samen zouden kunnen voorkomen: ruimte-optimalisatie van een bedrijf, functies delen op een bedrijventerrein, tijdelijke en flexibele benutting van ruimte op een bedrijventerrein, functies op een bedrijventerrein delen met de buurt, mengen van functies op een bedrijventerrein en stapelen van een bedrijventerrein. De zes ambities voor zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik sluiten elkaar niet uit, meer nog, ze kunnen elkaar zelfs versterken. Voor het realiseren van zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik is het dus belangrijk om alle ambities samen te bekijken, in de specifieke context.

Naast ruimte om te ondernemen is een kwalitatieve publieke ruimte minstens even belangrijk als er een nieuw bedrijventerrein wordt gerealiseerd. Het is dan ook belangrijk om veel aandacht te besteden aan de verhardingsgraad van de site en de aanleg van openbare groenzones en -buffers. Door de ligging van de publieke ruimte



nabij de woonwijk en de belangrijke fiets-as is een meervoudig gebruik ook mogelijk. Zowel voor werknemers als recreanten en buurtbewoners wordt een aangename buitenruimte gefaciliteerd.

Kleine landschapselementen vergroten de ecologische waarde van de omgeving. Het groen dat wordt aangelegd, is bij voorkeur toegankelijk voor publiek, zodat deze ook voor toevallige passanten of recreanten een meerwaarde is. Zo kan een picknickplaats als ontmoetingsplek dienen tussen werknemers van de site en buurtbewoners. De aanplantingen op de site zijn bij voorkeur streekeigen, biodiversiteitsbevorderlijk en klimaatbestendig groen. De groenbuffers zorgen ervoor dat de toekomstige KMO-zone landschappelijk ingekleed wordt, wat het zicht op de site aantrekkelijker maakt. Een collectieve waterplas kan zorgen voor infiltratie en buffering en spaart ruimte op de individuele percelen, waar de focus op de kernactiviteit kan liggen. Bovendien kan de waterplas de brandweer van bluswater voorzien en biedt ze een bijzondere meerwaarde voor het publieke domein van het bedrijventerrein.

Alle bedrijven voorzien voldoende parkeerplaatsen voor werknemers en bezoekers. Dit kan in de vorm van een collectieve parkeerhaven. De meerwaarde van een collectieve parking is dat die ook publiekelijk gebruikt kan worden. Ook hier kan gekeken worden naar een maximale vrijwaring van verharding.

## 5.1.2. MOBILITEIT

### Ontsluiting voetgangers en fietsers

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt de fietsverbinding op de oude spoorwegbedding tussen het station van Waregem en het bedrijventerrein Waregem Zuid geselecteerd als alternatieve en recreatieve fietsverbinding. Deze verbinding werd reeds opgenomen in het RUP Stijn Streuvels. Voorliggend RUP doelt onder meer de kruising met de ontsluiting van de bedrijvensite fietsveiligere vorm te geven. Huidig maakt de ontsluitingsweg een knik en sluit hij langs een privaat perceel aan op de Stijn Streuvelsstraat. Dit zorgt ervoor dat er een beperkte zichtbaarheid is op het kruispunt, wat tot een verkeersonveilige situatie leidt voor de trage weggebruiker langsheen de oude spoorwegbedding. Door het tracé van de ontsluitingsweg recht door te trekken wordt een afstand gevrijwaard van de private kavel. Op deze wijze wordt een kruispunt gecreëerd met een betere zichtbaarheid.

Tevens worden er doorheen het plangebied nieuwe zachte verbindingen voorzien. Deze verbinden de bedrijven en de omliggende wijken (onder meer wijk Kuipersstraat) op de bestaande fietsas. Bovendien worden deze verbindingen zoveel mogelijk gekoppeld aan een groenruimte. Deze groenruimte bevindt zich centraal tussen het woonweefsel en de bedrijvigheid. De wegenis voor gemotoriseerd verkeer wordt aan beide zijden van deze groenruimte ontwikkeld en doorsnijdt de groenruimte niet. De voetgangers- en fietsersverbinding wordt zo ook maar één keer doorsneden door infrastructuur voor wagens, wat de kwaliteit en veiligheid van de verbinding vergroot.

### Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Uit de MOBER blijkt dat het aangewezen is om een in- en uitrit te voorzien ter hoogte van de Stijn Streuvelsstraat en een inrit ter hoogte van de Henri Lebbestraat.

De ontsluiting ter hoogte van de Stijn Streuvelsstraat wordt aangepakt op vlak van verkeersveiligheid (zie hierboven).

De inrit via de Henri Lebbestraat blijkt een knelpunt te zijn. Deze moet aangepast worden om een goede ontsluiting van het plangebied mogelijk te maken. Er werden in het ontwerpend onderzoek verschillende opties onderzocht.

Het vrachtverkeer kan gestuurd worden om overlast in bepaalde straten en buurten te vermijden. Dit kan gebeuren door verplicht linksuit te voorzien bij de aansluiting op de Stijn Streuvelsstraat, al dan niet gecombineerd met een tonnagebeperking.

### Parkeren

Het parkeren van de (nieuwe) bedrijvigheid wordt opgevangen op het bedrijfsperceel zelf, waarbij dwars parkeren op de openbare wegenis niet langer toegestaan wordt maar er parkeerhavens worden voorzien. Door de parkings te voorzien tussen de bedrijfsgebouwen en de groenvoorziening wordt er afstand gecreëerd tussen de woningen en de bedrijfsgebouwen.



Referentie bedrijventerrein in harmonie met het landschap - visualisatie site Treurniet (bron: Leiedal)



Referentie groenbuffer uitgevoerd als houtsingel (bron: Resource - De Marke)



Referentie picknickplaats als ontmoetingsplek op scheiding trage weg en KMO-site (bron: HLN - Torhout)

Ontsluiting naar de Stijn Streuvelsstraat foto



Ontsluiting naar de Stijn Streuvelsstraat ortho



Beeld uit het ontwerp onderzoek inzake ontsluiting naar de Stijn Streuvelsstraat



Ontsluiting naar de Henri Lebbestraat foto



Ontsluiting naar de Henri Lebbestraat ortho



Beeld uit het ontwerp onderzoek inzake ontsluiting naar de Henri Lebbestraat



## 5.2. Alternatieven

### 5.2.1. NULALTERNATIEF

Het nulalternatief is het ‘alternatief’ dat erin bestaat het voornemen (plan of project) niet uit te voeren. Dit betekent het behoud van de huidige toestand. Dit houdt in dat enkel de op vandaag juridisch mogelijke activiteiten op de site mogen plaatsvinden.

In het nulalternatief blijven de huidige voorschriften van het gewestplan en het RUP WAR 15-1 Stijn Streuvelsstraat van toepassing. In deze situatie blijft het openruimtegebied binnen het plangebied aangeduid als ‘woonuitbreidingsgebied’.

#### Afweging behoud huidige bestemmingen

Een ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied is echter niet gewenst. In de ‘Regionale visie woonuitbreidingsgebieden’ (2016) werd het woonuitbreidingsgebied Stijn Streuvelsstraat niet naar voor geschoven als een te ontwikkelen locatie, maar werd deze gecategoriseerd als ‘strategische reserve’. Daarnaast bleek uit de MOBER die werd uitgevoerd dat bedrijvigheid beduidend minder verkeer genereert dan een woon- of gemengd project, wat gezien de complexe verkeerssituatie een grote meerwaarde is. Bovendien geeft de uitgevoerde geluidsstudie aan dat er een zone dicht bij de gewestweg ligt met een Lden-waarde van 60 tot 65 dB(A) en deze zone beter gevrijwaard wordt van woningen. In 2022 werd door Leiedal een studie gedaan rond het realiseren van de bouwshift in Zuid-West-Vlaanderen. Hieruit bleek dat ook zonder verdichting er een overaanbod is aan bebouwbare percelen voor woningen.

#### Afweging behoud huidige gebruik

Vandaag is het openruimtegebied in landbouwgebruik. De site bestaat echter uit slechts 2 landbouwpercelen, die bovendien op bijna 400 m liggen van het dichte agrarisch gebied. De route naar de dichtstbijzijnde hoeve is 1,3 km lang. Het plangebied is volledig omgeven door residentieel gebied. Voor de bewerking van het gebied dient landbouwmaterieel dan ook deze woonomgeving te doorkruisen. Daarnaast is het gebied niet opgenomen in het herbevestigd agrarisch gebied (HAG).

#### Belang van uitvoeren plandoelen

Binnen de studie ‘Berekening van de vraag naar bedrijventerreinen in West-Vlaanderen (2017-2027)’ werd voor de regio Waregem een tekort aan bedrijventerreinen aangetoond. De aangetoonde vraag naar bedrijfsgrond ligt in lijn met vragen die de stad krijgt voor beschikbare bedrijventerreinen.

In het nulalternatief kunnen bovendien de knelpunten met betrekking tot buffering van geluid, mogelijke waterproblematiek en ontsluiting van het gebied niet (multidisciplinair) aangepakt worden.

#### Balans nulalternatief

Onder andere op basis van deze bevindingen besliste de stad dat een ontwikkeling met voornamelijk bedrijvigheid wenselijker is dan louter woonontwikkeling. Het stadsbestuur wenst in het plangebied een kwalitatief ingerichte KMO-zone te voorzien. Zonder een bestemmingswijziging via het RUP, kan de visie van het stadsbestuur niet gerealiseerd worden.

### 5.2.2. LOCATIEALTERNATIEVEN

Een locatiealternatief is een alternatief dat erin bestaat het plan of project (of delen ervan) te realiseren op een andere locatie dan die voorzien in het basisalternatief.

#### Alternatieve locaties voor ontwikkelen van de gestelde bedrijvigheid

De mogelijke locaties voor bijkomende locaties voor bedrijvigheid in de regio werd reeds onderzocht door de provincie West-Vlaanderen tijdens hun zoektocht naar locaties voor nieuwe bedrijventerreinen in de provincie (<https://www.west-vlaanderen.be/ruimtelijke-planning/bedrijvigheid>). Zones die niet werden weerhouden binnen deze studie voldoen niet of in mindere mate aan de voorwaarden om bedrijvigheid te voorzien. Dit zowel op het vlak van overeenstemming met het provinciaal afwegingskader bedrijvigheid alsook een toetsing aan de relevante milieudisciplines. Locaties buiten de zoekzones zijn dan ook geen meer geschikte locaties.

#### Gevolgen alternatieve locatie

Een andere locatie voor de voorziene activiteiten zou betekenen dat de huidige bestemming van ‘woonuitbreidingsgebied’ behouden blijft. Uit de beschrijving van het nulalternatief blijkt dat dit niet gewenst is.

#### Balans locatiealternatief

Het voorzien van het programma op een andere locatie is gezien de opgesomde factoren niet gewenst.

### 5.2.3. INRICHTINGSVARIANTEN

Een inrichtingsalternatief is een alternatief dat erin bestaat binnen eenzelfde plan- of projectgebied een andere (ruimtelijke) configuratie van dezelfde bouwstenen te voorzien.

#### Programma

Uit de MOBER die werd uitgevoerd bleek dat bedrijvigheid minder verkeer genereert dan een woonproject of een gemengd project wonen met bedrijvigheid. Het stadsbestuur wenst hier dan ook een kwalitatief ingerichte KMO-zone te voorzien.

#### Randvoorwaarden

De inrichting van de site wordt grotendeels bepaald door enkele randvoorwaarden die binnen verschillende inrichtingsscenario’s constant blijven. Het is optimaal om de bebouwing te concentreren langs de Expresweg, zodat deze een geluidsbuffer vormt voor de woningen. De groenbuffer dient dan weer te worden voorzien tussen de bedrijvigheid en de reeds aanwezige woningen. Dit ligt in lijn met het feit dat het meest overstromingsgevoelige gebied in de noordwestelijke hoek van het plangebied ligt, waar de groenbuffer zou komen.

#### Ontsluiting

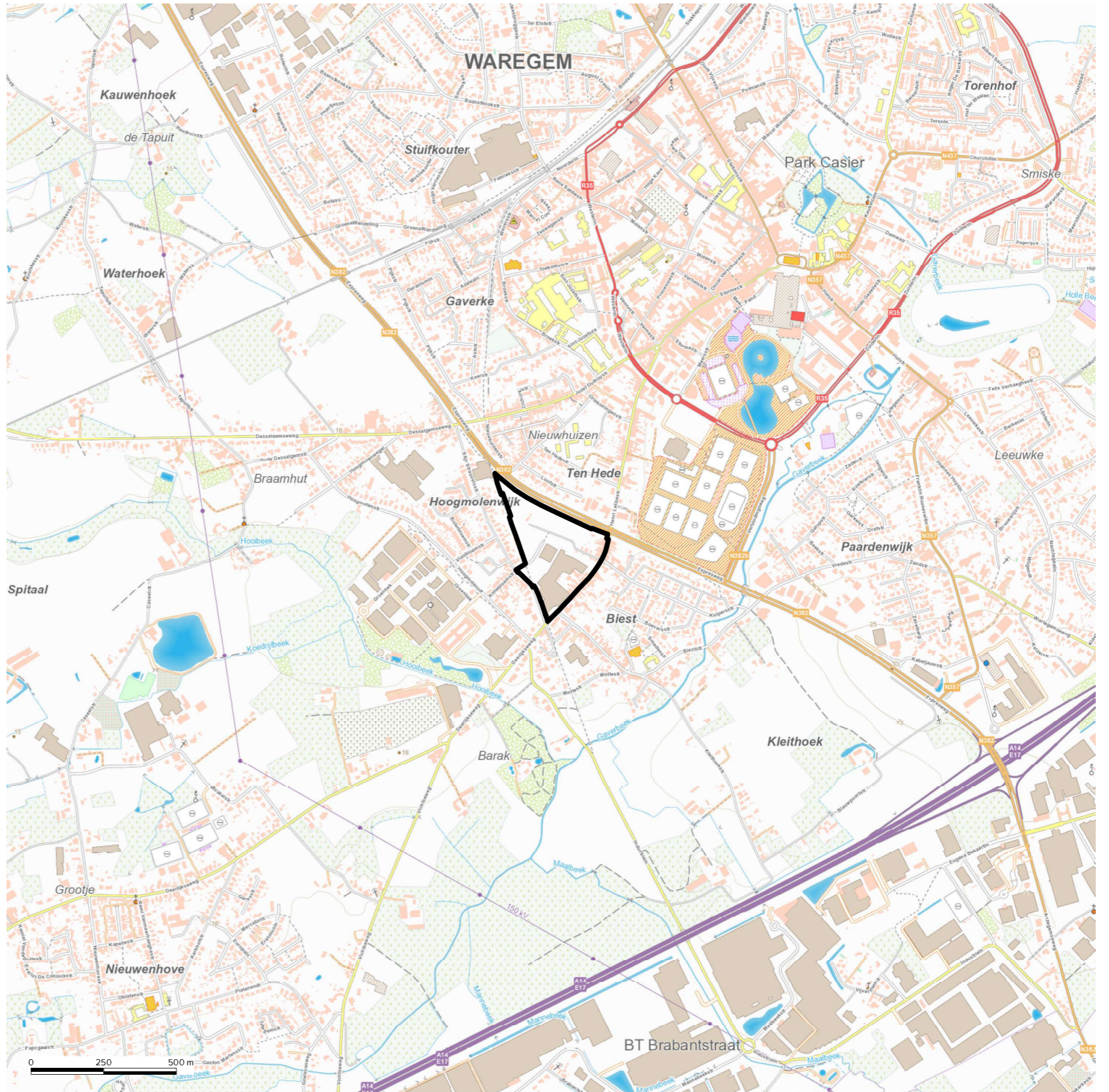
Op vlak van ontsluiting zijn er wel verschillende varianten te onderscheiden. Er werden binnen het ontwerpend onderzoek (zie “4.11. Ontwerpend onderzoek” op pag. 44) verschillende varianten afgetoetst van de kruispunten/aansluitingen met de Henri Lebbestraat en de Stijn Streuvelsstraat. Hierbij was er een variant waarbij de aansluiting met de Henri Lebbestraat zowel een in- als een uitrit was en een variant waarbij dit enkel een inrit was. Op basis van de MOBER werd geconcludeerd dat het optimale scenario een inrit via de Henri Lebbestraat is en een in- en uitrit via de Stijn Streuvelsstraat. Ook de aansluiting op de Stijn Streuvelsstraat werd onderzocht. Huidig maakt de ontsluitingsweg een knik en sluit hij langs een privaat perceel aan op de Stijn Streuvelsstraat. Dit zorgt ervoor dat er een beperkte zichtbaarheid is op het kruispunt, wat tot een verkeersonveilige situatie leidt voor de trage weggebruiker. Door te kiezen voor een variant waarbij het tracé van de ontsluitingsweg recht wordt getrokken, wordt een afstand gevrijwaard t.o.v. de private kavel. Op deze wijze wordt een kruispunt gecreëerd met een betere zichtbaarheid.

#### Balans inrichtingsvarianten

De gestelde inrichting binnen de visie en ruimtelijke concepten werd na afweging ten opzichte van andere mogelijke inrichtingen geselecteerd als meest optimaal.



Effectenbeoordeling



Topografische kaart  
Bron: NGI/CartoWeb.be, februari 2022



## 6. Effectenbeoordeling Gemeentelijk RUP WUG Stijn Streuvelsstraat

### 6.1. Methodiek van effectenbeoordeling

Bij de opmaak van RUP's wordt vanaf de startnota de effectenbeoordeling geïntegreerd in de RUP-procedure. In dit hoofdstuk worden de (milieu)effecten gebundeld en dit omvat volgende aspecten, indien deze van toepassing zijn:

- Plan-MER-screening
- Veiligheidsrapportage (VR)-toets
- Herbevestigd agrarisch gebied
- Natuurtoets
- Watertoets
- Trage wegtoets

De "gezondheidstoets" is een bijkomende, facultatieve toetsing door Logo Leiland met nadruk op diverse gezondheidsindicatoren. Het plangebied van het RUP en de planintenties worden specifiek en gedetailleerd vanuit de discipline gezondheid beoordeeld. Dit levert nieuwe en vaak synergetische suggesties op wat kan leiden tot een verdere kwalitatieve verhoging van het RUP. In deze effectenbeoordeling kunnen de suggesties en conclusies van de gezondheidstoets worden geïntegreerd, voor zover er geen overlappingsen voorkomen. De gezondheidstoets wordt als bijlage toegevoegd.

In deze fase van de scopingnota wordt geoordeeld:

- ofwel dat er geen aanzienlijke milieueffecten zijn, die verder dienen meegenomen te worden
- ofwel dat er bij het verder verloop van het RUP specifiek aandachtspunten zijn of verder onderzoek nodig is
- ofwel dat een plan-MER dient te worden opgemaakt.

Na de raadpleging van de startnota en de procesnota werden de opmerkingen verwerkt in deze scopingnota waarbij deze effectenbeoordeling opnieuw een onderdeel van is. Hierbij wordt opnieuw geoordeeld of er al of niet aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden.

De conclusie in verband met de ontheffing van plan-MER wordt tenslotte voorgelegd aan het team milieueffectenrapportering die zal bepalen o.b.v. de scopingnota of verder een plan-milieueffectenrapport vereist is.

### 6.2. Wijze van (milieu)effectenbeoordeling

#### 6.2.1. HET RUP IS EEN PLAN

Het voorliggende plan is een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en valt onder de definitie plan zoals geformuleerd door het decreet algemene bepalingen milieubeleid (D.A.B.M.).

#### 6.2.2. HET RUP VALT ONDER HET TOEPASSINGSGEBIED

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

#### 6.2.3. BEPALING VAN DE PLICHT TOT OPMAAK VAN EEN PLAN-MER

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

- Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het m.e.r.-besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 (zoals gewijzigd op 1 maart 2013), namelijk voor de rubriek(en) 10a 'industrieterreinontwikkeling' en 10b 'stadsontwikkelingsproject' en 10° 'aanleg van wegen' van bijlage III. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied (ca. 8,5 ha) op lokaal (gemeentelijk) niveau. Het RUP is dus screeningsgerechtigd.
- Het RUP betreft geen plan, waar gelet op het mogelijk betekenisvolle effect op speciale beschermingszones, een passende beoordeling vereist is volgens het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

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

## 6.3. Beschrijving en verduidelijking van het plan

### 6.3.1. VOOR WELKE ACTIVITEITEN EN/OF PROJECTEN KAN HET PLAN HET KADER VORMEN

Het RUP vormt de juridische basis en het ruimtelijk kader voor de herbestemming en kwalitatieve ontwikkeling van het plangebied. De stad wenst via het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan het woonontwikkelingsgebied kwalitatief vorm te geven als KMO-zone. Binnen het RUP worden de ontwikkelingsmogelijkheden van de site verder bepaald.

### 6.3.2. INTERFERENTIE MET ANDERE PLANNEN, PROJECTEN OF ACTIVITEITEN BINNEN OF BUITEN DE PERIMETER VAN HET PLAN, VOOR ZOVER IN DIT STADIUM AL GEKEND

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) wordt opgemaakt ter uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Waregem, definitief goedgekeurd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen op 19 april 2007 (B.S. 14.05.2007).

Er is momenteel geen BPA van toepassing op het plangebied.

Het gemeentelijk RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat grenst in het oosten grotendeels aan het plangebied van dit RUP. Een deel overlapt ook met het plangebied. Binnen het RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat uit 2016 werd een voormalige bedrijfssite (Solanex) herbestemd en werden enkele bestemmingen en voorschriften uit een verouderd BPA (Molenwijk) aangepast. Het deel van dit RUP dat grenst aan het plangebied van dit RUP is grotendeels bestemd als zone voor residentieel wonen met 2 bouwlagen.

Het gemeentelijk RUP WAR 31-1 De Biest dat momenteel in opmaak (fase startnota) is, grenst in het zuiden (langs de Henri Lebbestraat) aan het plangebied van dit RUP.

### 6.3.3. BEOORDELING OF HET PLAN GRENS- OF GEWESTGRENSOVERSCHRIJDENDE AANZIENLIJKE MILIEUEFFECTEN KAN HEBBEN

Het plangebied is gelegen op ca. 21 km van de grens met Frankrijk en ca. 12 km van Wallonië.

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

### 6.3.4. PLAN- EN PROCESVOLUTIE: MOGELIJKHEID TOT PLANBIJSTURINGEN EN MATE VAN FLEXIBILITEIT

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

### 6.3.5. BIJDRAGE VAN HET PLAN TOT OPLOSSINGEN VAN BESTAANDE MILIEUPROBLEMEN

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

### 6.3.6. REEDS GERAADPLEEGDE STUDIES, BRONNEN, MILIEUGEDEVENS...

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

### 6.3.7. OVERZICHT VAN MOGELIJKE MILIEUMAATREGELEN DIE VANAF HET BEGINSTADIUM WORDEN INGECALCULEERD

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

### 6.3.8. 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 effectenbeoordeling.



## 7. Inschatting van mogelijke aanzienlijke milieueffecten

### 7.1. Beschrijving en inschatting van de mogelijke milieueffecten

#### 7.1.1. ALGEMENE METHODIEK

De screening van de milieueffecten verloopt in drie stappen:

1. Voor een eerste inschatting van de milieueffecten worden in een "ingrepeffectedschema" 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. Deze disciplines worden verder uitgewerkt in 7.3. De referentiesituatie wordt per milieudiscipline beschreven en daarna worden de ingrepen en hun effect beschreven. Hierna wordt aangegeven als er bij de verdere opmaak van het RUP nog milieueffecten zijn die verder dienen te worden onderzocht. Dit wordt, indien van toepassing, aangevuld met milderende en/of flankerende maatregelen en eventuele leemten in de kennis. Per milieudiscipline wordt er aangegeven als er aanzienlijke milieueffecten kunnen voorkomen.
3. Hieruit volgt een globale beoordeling van de effecten voor de verschillende effectdisciplines.

#### 7.1.2. INGREEPEFFECTSCHEMA

Voor een eerste beoordeling van de milieueffecten worden in een "ingrepeffectedschema" 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 worden dan verder in 7.3 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 GRONDSTOFFENVOORRAAD | BODEM | WATER | ATMOSFEER EN KLIMATOLOGISCHE FACTOREN | GELUID | LICHT | STOFFELIJKE GOEDEREN EN CULTUREEL ERFGOED | LANDSCHAP | MOBILITEIT |
| ruimte voor KMO's  | ca. 3,24 ha | P   | N                      | N*                   | N*                             | N*                              | N*    | N*    | N*                                    | +      | N     | N*  | N*        | N*         |
| ruimte voor groen-<br>bouwruimte met trage<br>verbindingen | ca. 1 ha    | P   | +                      | +                    | +                              | N                               | N*    | N*    | N*                                    | N*     | N     | N   | N*        | N*         |

N: niet significant effect

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

S\*: mogelijk significant effect – verder te onderzoeken

S: significant effect

T: tijdelijk effect

P: permanent effect

/: niet relevant

+: positief effect

## 7.2. Planalternatieven

### 7.2.1. LOCATIE-ALTERNATIEVEN

De locatiealternatieven zijn besproken binnen hoofdstuk 5.2.2 van de toelichtingsnota.

#### Balans locatiealternatief

Het voorzien van het programma op een andere locatie is gezien de opgesomde factoren niet gewenst.

### 7.2.2. NULALTERNATIEF

Het nulalternatief is besproken binnen hoofdstuk 5.2.1 van de toelichtingsnota.

#### Balans nulalternatief

Onder andere op basis van deze bevindingen besliste de stad dat een ontwikkeling met voornamelijk bedrijvigheid wenselijker is dan louter woonontwikkeling. Het stadsbestuur wenst in het plangebied een kwalitatief ingerichte KMO-zone te voorzien. Zonder een bestemmingswijziging via het RUP, kan de visie van het stadsbestuur niet gerealiseerd worden.

### 7.2.3. UITVOERINGSALTERNATIEVEN

De uitvoeringsalternatieven zijn besproken binnen hoofdstuk 5.2.3 van de toelichtingsnota.

#### Balans inrichtingsvarianten

De gestelde inrichting binnen de visie en ruimtelijke concepten werd na afweging ten opzichte van andere mogelijke inrichtingen geselecteerd als meest optimaal.

## 7.3. Beschrijving en inschatting van de mogelijke milieueffecten

### 7.3.1. EFFECT OP DE GEZONDHEID EN DE VEILIGHEID VAN DE MENS INCLUSIEF TOETS M.B.T. RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT

#### Referentiesituatie

Het plangebied situeert zich in de stadsrand van Waregem, ten zuiden van de stadskern, in de wijk De Biest.

Uit een analyse blijken er een aantal economische entiteiten gevestigd te zijn binnen het plangebied:

- schrijnwerkerij klasse 2
- fabricage en groothandel werktuigmachines klasse 3 (vergunning 3/6/2010)
- technisch bureau klasse 3 (vergunning 02/06/2021)

Er zijn geen aanzienlijke productiebedrijven gevestigd in het plangebied.

Volgens de milieudienst van de stad Waregem zijn er geen recente klachten of andere vormen van milieuhinder in relatie met het plangebied. Er zijn geen specifieke problemen gekend i.v.m. de gezondheid of de veiligheid van mensen.

Aangezien het plangebied zich in verstedelijkt gebied bevindt, is er wel sprake van (uitvoerige) bedrijvigheid in de ruime omgeving. Dit omvat zowel kleinschalige activiteiten die goed verenigbaar zijn met een woonomgeving zoals: handel, diensten, cultuur en sport, horeca... alsook groothandel, fabricage en industrie, land- en tuinbouw...

De meest nabijgelegen bedrijvenzone is gelegen ten oosten op ca. 100 meter, met name "Groenbek. Verder op ca. 1,1 km ten zuiden, is het industrieterrein "Vijverdam" gelegen. Waregem en de omliggende gemeenten omvatten verder verschillende zones specifiek voor bedrijvigheid, maar deze vallen buiten de scope van dit RUP.

Er bevinden zich geen Seveso-inrichtingen binnen de 2 km van het plangebied.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

De stad wenst via het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan het woonontwikkelingsgebied kwalitatief vorm te geven als KMO-zone.

De gewestbestemming zijnde 'woonuitbreidingsgebied' zal hoofdzakelijk gewijzigd worden naar 'zone voor bedrijvigheid', aangevuld met zones voor groen en blauw. De hoofdfunctie van het plangebied omvat op heden reeds bedrijvigheid en agrarisch gebruik.

Milieubelastende of -vervuilende bedrijven zoals: transportbedrijven, afval- en mestverwerking, groothandel... zijn niet toegestaan. Eveneens zijn Seveso-inrichtingen of sterk verkeersgenererende activiteiten niet toegestaan.

Vergunningsplichtige activiteiten volgens de Vlarem II-indelingslijst dienen een omgevingsvergunning te hebben. De Vlarem 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.

In de gezondheidstoets worden er diverse suggesties gegeven om de gezondheid van de mensen in en rondom het plangebied te verbeteren. Echter, vaak vallen deze suggesties ook binnen de context van disciplines zoals biodiversiteit (groenzone), mobiliteit (trage wegen)... Deze worden dan ook bij de meest relevante discipline besproken.

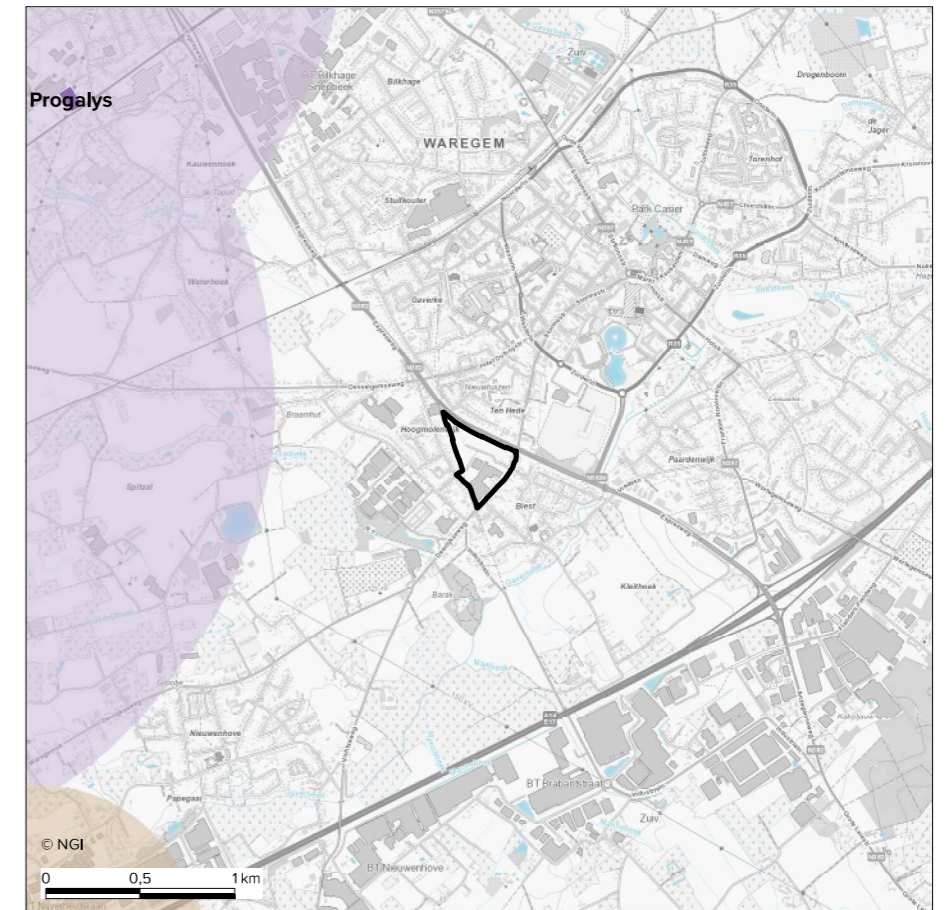
**RVR-toets**

Er werd een online RVR-toets (ref. RVR-AV-1594) uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied zich bevinden. De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen of activiteiten wordt in het RUP uitgesloten. Hieruit blijkt dat er geen RVR moet worden opgesteld. "Het plan moet niet voorgelegd worden aan de dienst Veiligheidsrapportering".

De beoordeling van het team veiligheidsrapportering onder de referentie RVR AV-xxxx waarbij er geen veiligheidsrapport dient opgemaakt, wordt hier weergegeven.

**Seveso bedrijven**

Bron: Departement Omgeving, januari 2021



lage drempel

hoge drempel



#### Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

#### Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

#### Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

#### Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

#### 7.3.2. EFFECT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING

##### Referentiesituatie

Het plangebied situeert zich in de stadsrand van Waregem, ten zuiden van de stadskern, in de wijk De Biest.

Het plangebied is momenteel 8,56 hectare groot, waarvan ca 3,24 netto te ontwikkelen bedrijfsruimte. Het gebied is hoofdzakelijk omgeven door bebouwing en weginfrastructuur. In het noorden grenst het gebied aan de gewestweg N382, die Ingelmunster en Anzegem verbindt. Doorheen het plangebied loopt een oude spoorwegbedding, waarlangs vandaag een fietsverbinding loopt tussen het station van Waregem en het bedrijventerrein Waregem Zuid. Vlakbij het plangebied, in het oosten, is er het bedrijventerrein Groenbek.

De open ruimte bevindt zich eerder in het noordelijk deel van het plangebied en bestaat voornamelijk uit landbouwpercelen. Tussen de Stijn Streuvelsstraat en de fietsverbinding is een kleine zone voor openbaar groen voorzien doordat dit zo bestemd is in het RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat.

Vooraf het zuidoostelijk deel van het plangebied, langs de Henri Lebbestraat en Stijn Streuvelsstraat, is bebouwd. De bebouwing is erg heterogeen en bestaat uit bedrijven, diensten, open bebouwing, halfopen bebouwing en vrijstaande woningen. Er zijn reeds 8 bedrijven gevestigd binnen het plangebied.

Middenin het plangebied, tussen de landbouwpercelen, bevindt zich een geïsoleerde woning met toegangsweg.

Het plangebied omvat een deel open ruimte in landbouwgebruik dat momenteel bestemd is als woonuitbreidingsgebied. Daarnaast omvat het een zone voor bedrijven, een woonzone en een kleinere zone voor openbaar groen.

Het gewestplan Kortrijk (K.B. 04/11/1977 en latere wijzigingen) deelt het plangebied in onder:

- Woonuitbreidingsgebied
- Milieubelastende industrie
- Woongebied
- Bestaande spoorweg

Het RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat overlapt met het voorliggend plangebied. Ter hoogte van de overlapping werd in het RUP 15-1 Stijn Streuvelsstraat een zone voor groen aangeduid.

Waregem werd in het RSV geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Dit betekent dat er in kwantitatief en kwalitatief opzicht potenties bestaan inzake woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten.

Op 6 maart 2002 werd het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen goedgekeurd. Op 22 april 2010 heeft de Deputatie beslist om het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan in herziening te stellen. Op 11 februari 2014 heeft de minister de gedeeltelijke herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan goedgekeurd.

Waregem beschikt over een Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) goedgekeurd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen op 19 april 2007. Enkel de relevante elementen uit het GRS worden hieronder weergegeven. Het plangebied behoort tot het deelgebied 'stedelijk gebied'.

Door middel van het RUP zullen de belangrijkste inrichtingsprincipes van het masterplan en het GRS worden verankerd.

Er is wel landbouwgebruik in het plangebied maar het plangebied is niet

**uw bericht van**  
03/03/2022

**uw kenmerk**  
RUP WUG Stijn  
Streuvelsstraat

**ons kenmerk**  
RVR-AV-1594

**bijlagen**  
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP WUG Stijn Streuvelsstraat"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn<sup>1</sup> dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen<sup>2</sup> enerzijds en aandachtsgebieden<sup>3</sup> anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

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

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 03/03/2022, met ref. RVR-AV-1594), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er, gezien het geplande type bedrijvigheid, geen Seveso-inrichtingen verwacht worden.

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

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via [seveso@vlaanderen.be](mailto:seveso@vlaanderen.be)

<sup>1</sup> Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

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

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

## Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>RUP ID nummer</b>   | RUP WUG Stijn Streuvelsstraat   |
| <b>RUP titel</b>       | RUP WUG Stijn Streuvelsstraat   |
| <b>Initiatiefnemer</b> | stad Waregem  |
| <b>Plangebied</b>      |  |

|  |   |
|--|---|
| <b>Toets uitgevoerd op</b>                     | 03/03/2022  |
| <b>Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen</b> | Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied |







Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

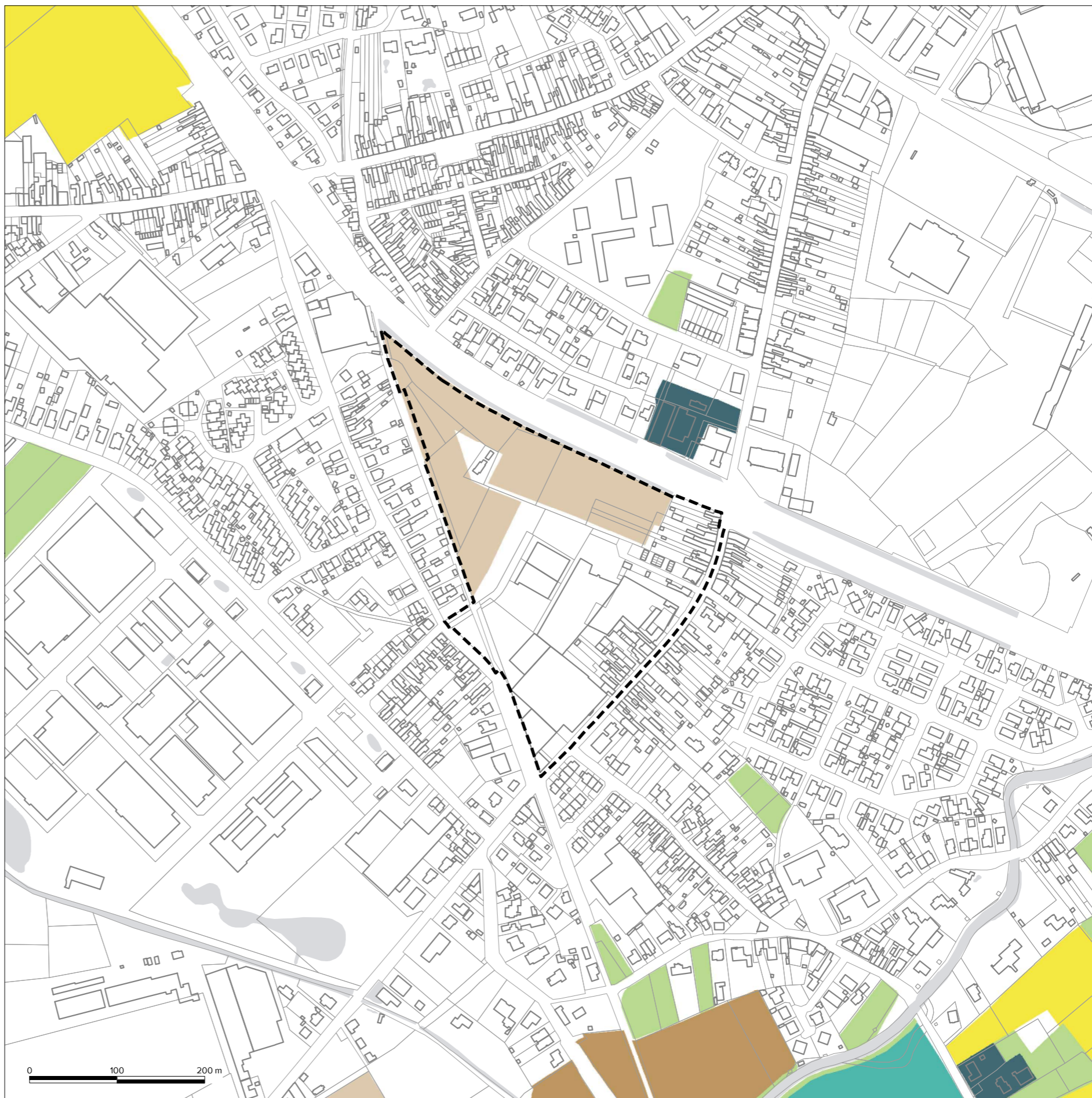
|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Vraag</b>    | Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?   |
| <b>Antwoord</b> | Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland.   |
| <b>Vraag</b>    | Voorziet het RUP enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid of ook de mogelijkheid tot nieuwe bedrijvigheid? |
| <b>Antwoord</b> | Het plan omvat ook nieuwe bedrijvigheid.   |
| <b>Vraag</b>    | Kunnen er zich Seveso-inrichtingen in het plangebied vestigen?   |
| <b>Antwoord</b> | Nee, want gezien het type bedrijvigheid worden geen Seveso-inrichtingen verwacht (impliciet verbod).             |

**Landbouwgebruikspcelen**

Bron: Departement Landbouw en Visserij/Digitaal Vlaanderen, 2020



-  landbouwinfrastructuur
-  groenten, kruiden en sierplanten
-  grasland
-  aardappelen
-  granen, zaden en peulvruchten
-  mais



aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied (HAG) binnen de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur. De verdere ruimtelijke en bedrijfseconomische landbouwstructuur is niet bekend.

< **Zie kaart Landbouwgebruikspcelen 2020**

#### Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

De stad wenst via het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan het woonontwikkelingsgebied kwalitatief vorm te geven als KMO-zone.

Het RUP wijzigt de gewestbestemming 'woonontwikkelingsgebied' naar 'zone voor KMO'. De huidige verwevenheid bedrijven en nabijgelegen woningen wordt bestendigd. De aard van de bedrijvigheid wordt dan ook beperkt tot kleinschalige bedrijven (KMO's).

Milieubelastende of -vervuilende bedrijven zoals: transportbedrijven, afval- en mestverwerking, groothandel... zijn niet toegestaan. Eveneens zijn Seveso-inrichtingen of sterk verkeersgenererende activiteiten niet toegestaan.

In het RUP wordt er ruimte voor landschappelijke integratie van de ontwikkeling voorzien. Specifiek ten aanzien van de woningen langs de Stijn Streuvelsstraat wordt er een groenbuffer voorzien.

Er worden geen percelen die tot het HAG behoren en in landbouwgebruik zijn, onttrokken aan de landbouw door het RUP.

#### Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

#### Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

#### Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

#### Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

### 7.3.3. EFFECT OP DE BIODIVERSITEIT, FAUNA EN FLORA

#### Referentiesituatie

Het plangebied bevat een kleine driehoek aan openbaar groen, langs de Stijn Streuvelsstraat. Hier zijn een tiental bomen aanwezig, maar geen zitgelegenheden. Het betreft dan ook buurtgroen met weinig toegevoegde waarde.

Er is wel een ingesloten open ruimte aanwezig, maar deze is niet groen ingevuld.

Op de **biologische waarderingskaart** zijn er dan ook geen percelen, van binnen het plangebied, aangeduid op de kaart.

Ten noorden van het plangebied is een gebied aangeduid als "biologisch waardevol" en als karteringseenheid "jong loofbos (exclusief populier)" (n). Ten zuidwesten van het plangebied is een gebied aangeduid als "biologisch zeer waardevol" en als karteringseenheid "populierenbestand op vochtige bodem met ondergroei van bomen en struiken" (ihb) en als "nitrofiel alluviaal elzenbos" (vn). Dit gebied is omgeven door biologisch waardevolle percelen, welke o.a. aangeduid zijn als "populierenbestand op vochtige bodem met ondergroei van bomen en struiken" (ihb) en "verruigd grasland" (hr) en "bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg (Salix sp.)" (kbs).

Het dichtstbijzijnde VEN-gebied is gelegen op ongeveer 2,4 km ten zuidoosten van het plangebied. Dit gebied is algemeen gekend als de "De Spitaalsbossen". Het gebied is aangeduid als Grote Eenheid Natuur (GEN) in het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingengebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON), met als gebiedsnummer: 239 en id: 246.

#### Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het plangebied bevat geen bijzondere natuurwaarden of -potenties. Er is een kleine groenzone voorzien langs de Stijn Streuvelsstraat. Echter op heden is deze weinig ingekleed. Er zijn geen zitvoorzieningen en er is geen pad doorheen de structuur.

Bij de vooropgestelde ontwikkeling van de KMO-zone wordt er een ruime groene buffer voorzien. Aanvullend zal er ook ruimte voor blauw worden voorzien in de vorm van de collectieve waterbuffering. Er wordt nadrukkelijk aandacht gegeven aan groen om dit een waardige rol toe te bedelen.

In context van de afstand tot de in het VEN-, IVON- en habitatrichtlijn opgenomen gebieden worden er geen gevolgen verwacht. De impact van de voorgestelde projecten wordt niet geacht enige invloed uit te oefenen op het NVWG, IVON- of habitatrichtlijngebied.

Er zijn weinig natuurgebieden in de omgeving van Waregem. De verdere natuur is te vinden in de Gaverbeekse meersen en de Leievallei.

Voor het openbaar groen geldt sinds 2015 een verbod op gebruik van pesticiden.

Een algemeen stedenbouwkundig voorschrift, dat zal opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften in het RUP, vermeldt dat bij aanleg van groen moet worden gezorgd dat de beplanting streekeigen en biodiversiteitsrijk is.

Er worden geen ecologische waarden of potenties aangetast met het RUP. Het RUP zorgt voor een hefboom in de verdere uitbouw van kwalitatief groen.

In de 'gezondheidstoets' worden een aantal suggesties gegeven met raakvlakken tot biodiversiteit, fauna en flora:

Citaat uit het hoofdstuk 5. Gezond leefmilieu:

*Zet in op de biodiversiteit in de beplanting.*

*De huidige fietsas kan door de heraanleg nog groener ingekleed worden, met bomen langs de kant van de Expresweg.*

#### Natuurtoets

De algemene natuurtoets gaat na of vermijdbare schade wordt veroorzaakt. Vermijdbare schade is de schade die kan vermeden worden door de activiteit op een andere wijze uit te voeren (bijvoorbeeld met andere materialen, op een andere plaats...). Het betreft dus niet de schade die onvermijdelijk het gevolg is van de totstandkoming van een bepaalde ontwikkeling maar werkelijk de schade die kan worden vermeden. Deze 'zorgplicht' geldt altijd en overal, maar niet echt dwingend, meer als principe. Onvermijdbare schade is toegelaten mits een motiveringsplicht.

Onvermijdbare schade is de schade die men hoe dan ook zal veroorzaken, op welke wijze men de activiteit ook uitvoert. Vermijdbare schade is die schade die kan vermeden worden door de activiteit op een andere wijze uit te voeren (bv. met andere materialen, op een andere plaats...) en is overal in Vlaanderen verboden.

Onherstelbare schade betekent dat de schade niet meer kan hersteld worden. Een activiteit met onvermijdbare schade die wel herstelbaar is, mag wel worden vergund.

#### Natuurtoets

Uit de natuurtoets is gebleken dat er geen onherstelbare of vermijdbare schade, naar aanleiding van het RUP, worden veroorzaakt.

#### Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

#### Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

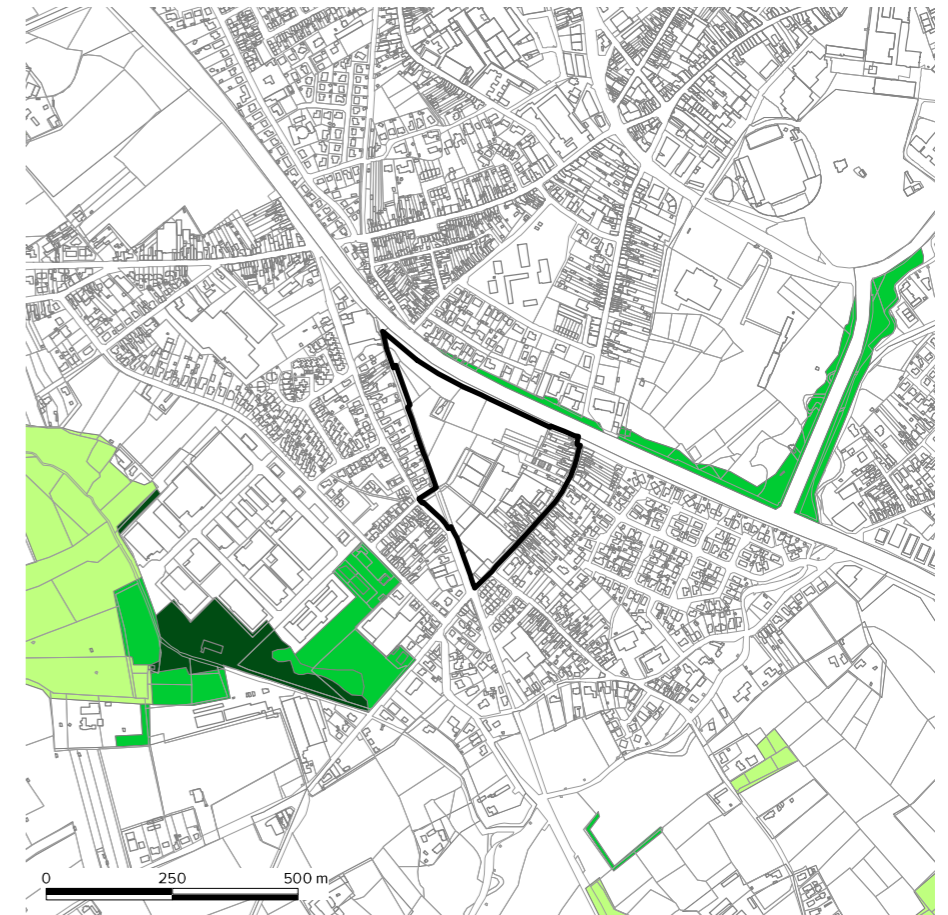
- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m biodiversiteit, fauna en flora die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

#### Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

#### Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**



#### 7.3.4. EFFECT OP ENERGIE- EN GRONDSTOFFENVOORRAAD

##### Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP heeft geen betrekking op energie- of grondstoffenvoorraad. Als maatregelen kunnen op projectniveau mogelijkheden benut worden van lokale hernieuwbare energie (zonnepanelen, kleine windturbines, warmtepompen, micro-warmtekrachtkoppeling...). Sinds 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). Sinds 1 januari 2018 wordt de energieprestatie bepaald op max. E40 voor nieuwbouw (of gelijkwaardig) in het geval van wooneenheden. Sinds 2021 geldt dat nieuwe gebouwen waar mensen verblijven dienen te voldoen aan de BEN-norm.

Een algemeen voorschrift, dat zal opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften in het RUP, vermeldt dat inrichtingen en constructies voor hernieuwbare energie toegelaten zijn (met uitzondering van grootschalige windturbines) voor zover ze geen afbreuk doen aan het normale gebruik van de zone.

##### Aanzienlijk milieueffect

**Nee**

#### 7.3.5. EFFECT OP DE BODEM

##### Referentiesituatie

Het plangebied is deels onverhard en onbebouwd.

Op de **bodemkaart** is het plangebied deels aangeduid als antropogeen (OB), vochtig zand (Zch) en droog zand (Sbc, Zbc). Waregem heeft zich ontwikkeld op een zand(leem)rug parallel aan de Gaverbeek.

Op het geoloket 'bodemsanering' van OVAM zijn er drie bodemonderzoeken binnen het plangebied opgenomen.

Oriënterende bodemonderzoeken:

- dossiernr: 23639 - opdracht: 48636  
rapportdatum: 2004-06-07
- dossiernr: 98538 - opdracht: 13648934  
rapportdatum: 2021-09-23
- dossiernr: 24394 - opdracht: 5109553  
rapportdatum: 2012-02-01

Ook buiten het plangebied zijn er een aantal beschrijvende en oriënterende bodemonderzoeken, alsook bodemsaneringen aanwezig.

Voornamelijk door de afstand van het plangebied tot deze onderzoeken en hun aard (oriënterend & beschrijvend) kunnen deze onderzoeken niet als vernoemingswaardig, met betrekking tot het plangebied, worden aanzien.

Via het geoloket van OVAM bouwt de stad een verdere inventaris uit van mogelijke risico-percelen, waar een oriënterend bodemonderzoek vereist is bij overdracht.

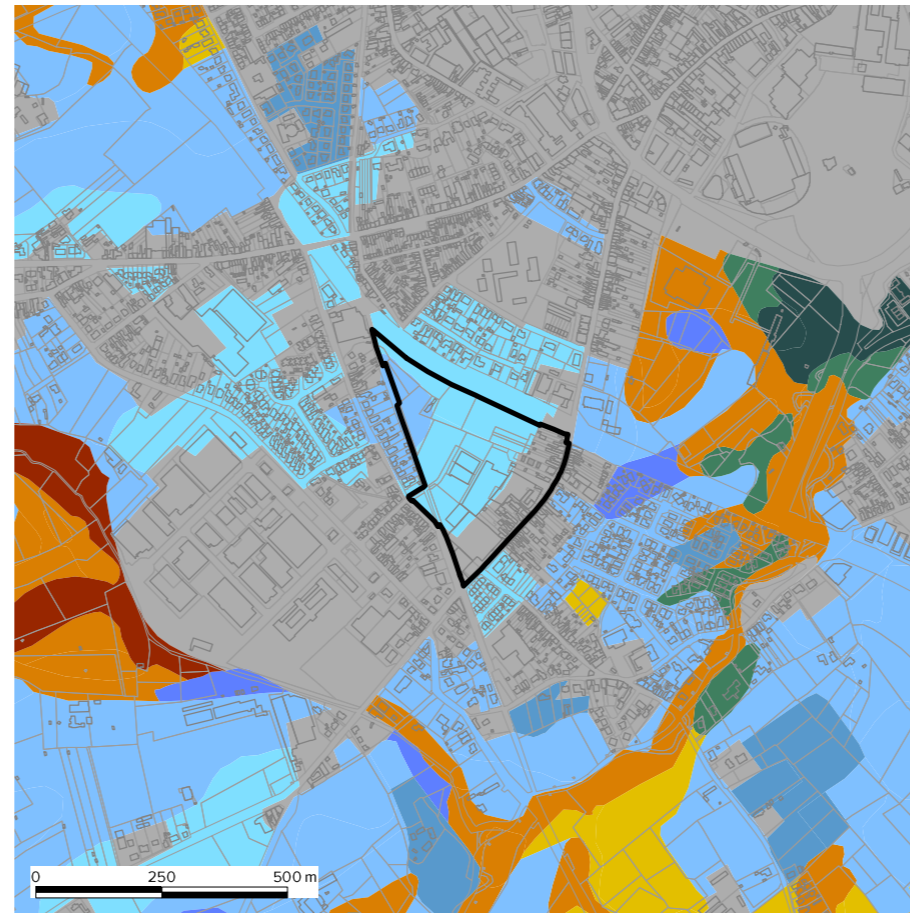
##### Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten





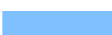





Binnen het RUP worden de ontwikkelingsmogelijkheden van het plangebied onderzocht en bepaald. Er werden verschillende scenario's onderzocht. Naast bijkomende verharding wordt er ook ruimte voor groen en dus voor een onverharde bodem voorzien. Eveneens bestaat de mogelijkheid om een aantal paden in waterdoorlatende materialen aan te leggen.

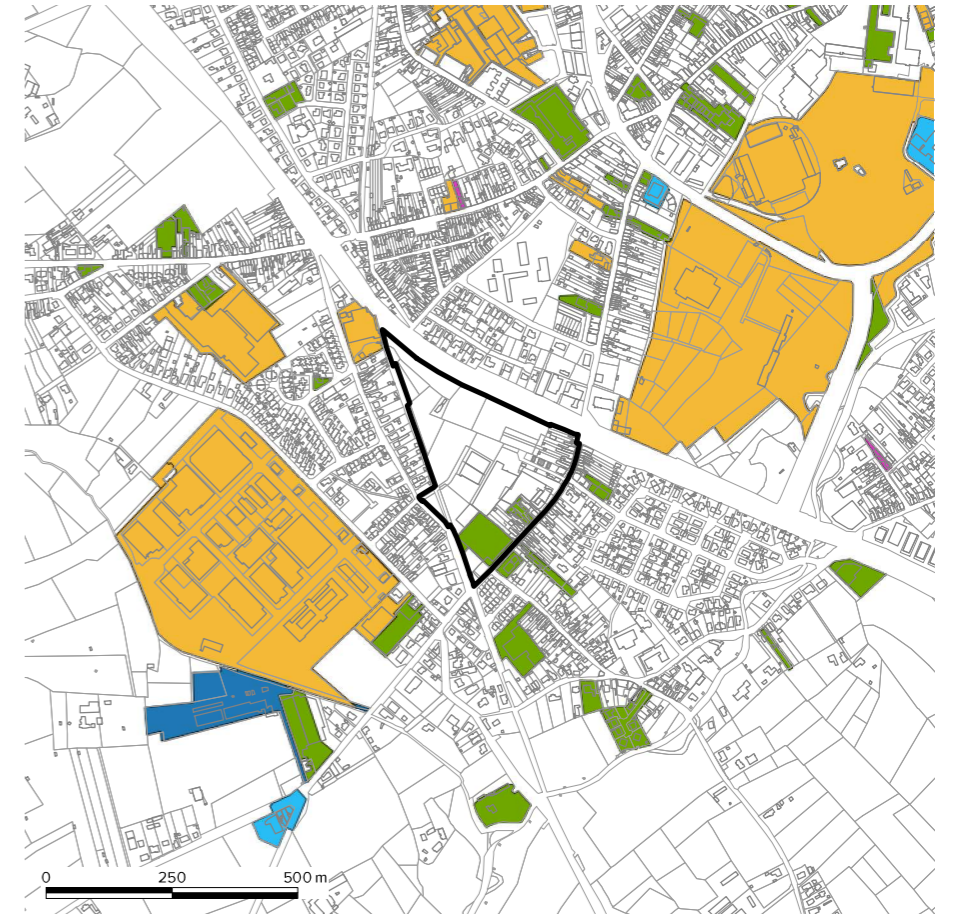
Enige vastgestelde bodemverontreiniging in de omgeving, buiten het plangebied, wordt volgens de resultaten van het bodemonderzoek aangepakt overeenkomstig het goedgekeurde bodemsaneringsproject. OVAM heeft als taak de verdere afhandeling van de bodemsanering op te volgen en de saneringsverplichtingen desnoods aan te sporen om de nodige maatregelen te treffen. De ontwikkeling van deze gebieden zal een verbetering van de bodemkwaliteit met zich meebrengen door de verwijdering van de bodemverontreiniging.

Indien er een bestemmingswijziging is t.h.v. het gedeelte van het plangebied dat reeds een bodemsanering heeft ondergaan, dient er te worden onderzocht als deze wijziging enige invloed uitoefent op de reeds uitgevoerde sanering, conform de bepalingen van het bodemdecreet en Vlarebo. Momenteel zijn er geen bodemsaneringen gekend binnen het plangebied.

Er worden ook geen nieuwe productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende of grootschalige activiteiten toegelaten in het plangebied. Hierdoor is de kans op nieuwe risico-activiteiten met betrekking tot bodemverontreiniging beperkt. De Vlare II-voorschriften omvatten maatregelen om bij gevaarlijke producten te vermijden dat er contact met de ondergrond is. Voor zover het bedrijf onder de Vlarebo-lijst valt, zal een oriënterend bodemonderzoek een eventuele bodemverontreiniging aantonen. De Vlare II-voorschriften bevatten preventieve maatregelen om het risico op bodemverontreiniging te beperken.



|   |                    |   |                  |
|---|--------------------|---|------------------|
|  | antropogeen        |  | nat zandleem     |
|  | nat zand           |  | vochtig zandleem |
|  | vochtig zand       |  | natte klei       |
|  | droog zand         |  | natte Zware Klei |
|  | vochtig zand antro |  | veen             |



|   |                                |
|---|--------------------------------|
|  | sitebesluit                    |
|  | oriënterende bodemonderzoeken  |
|  | beschrijvende bodemonderzoeken |
|  | bodemsaneringsprojecten        |
|  | eindevaluatieonderzoek         |



Percelen die in het register van verontreinigde gronden worden opgenomen, worden verder opgevolgd door toepassing van het bodemdecreet.

De nadruk ligt op het ontwikkelen van een KMO-zone voor het gedeelte dat aangeduid zal worden voor bedrijvigheid.

De bodem is in principe geschikt voor het bouwen van (ondergrondse) constructies. Bij de bouw van dergelijke constructies dient voldoende aandacht te worden besteed aan het nemen van de nodige maatregelen om bvb. waterinsijpeling... te voorkomen. Bij de bouwwerken kunnen gronden uitgegraven en afgevoerd worden. De regeling op het grondverzet is van toepassing (vanaf 250 m<sup>3</sup> of percelen opgenomen in het bodeminformatieregister) waarbij de nodige analyses en bodembeheerrapporten nodig zijn.

#### Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

#### Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

#### Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

#### Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

### 7.3.6. EFFECT OP HET WATER INCLUSIEF WATERTOETS

#### Referentiesituatie

#### **Watertoetskaart (Ministerieel Besluit van 25/11/2022, in werking sinds 1/1/2023):**

- pluviale overstromingskaart:
  - grotendeels geen kans op overstroming
  - deels middelgrote kans op overstroming
  - beperkt kleine kans op overstroming
  - beperkt kleine kans op overstroming bij klimaatverandering
- fluviale overstromingskaart:
  - geen kans op overstroming
- overstromingskaart: vanuit de zee is hier niet relevant

- Er zijn geen onbevaarbare waterlopen in het gebied. De afwatering van het plangebied en de omliggende straten verloopt via het gemeentelijk (hoofdzakelijk nog gemengd) rioleringsstelsel naar de Hooibeek en de Gaverbeek.

Er zijn geen problemen bekend met wateroverlast in relatie met het plangebied.

Op de kaart van de **infiltrerbare bodems van de provincie West-Vlaanderen**, staat het plangebied grotendeels aangeduid als goed infiltreerbaar.

#### Op basis van **zoneringsplan**:

- Een deel van het plangebied is opgenomen als centraal gebied. Verder is er een zone aangeduid als collectief te optimaliseren en een zone als individueel te optimaliseren.
- De afwatering van Waregem verloopt via het gemeentelijk (hoofdzakelijk nog gemengd) rioleringsstelsel.
- Waregem is beheerder van hun rioleringsstelsel, maar laat zich hiervoor bijstaan door Rio-pact (samenwerking tussen de Watergroep en Aquafin).

#### Op basis van **gebiedsuitvoeringsplan** (GUP):

- Zone aangeduid als "prio 6" centraal in het plangebied

#### Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

De potentiële ontwikkeling als zone voor KMO of woongebied omvat een inname van ruimte. Dit kan gevolgen omvatten ten aanzien van de waterhuishouding. Er wordt dan ook aandacht geschonken aan dit aspect. Zo zal er een collectieve buffer worden voorzien op het terrein om waterproblematieken te vermijden.

De pluviale overstromingskaart toont een middelgrote kans op overstroming in het noordelijk en lager gelegen deel van het plangebied. Hier kan het afvloeiend regenwater zich bij hevige buien verzamelen vooraleer het verder kan afvloeien. Op vandaag vormt dit geen probleem gezien het gebruik als akker. Bij de ontwikkeling als KMO-zone (en dus bijkomende verharding) zal echter de waterafvoer dan ook een belangrijk aandachtspunt zijn. De vereiste waterbuffering en -infiltratie voor een vertraagde afvoer wordt dan ook hier voorzien en afgestemd op zowel de normen uit de gewestelijke stedenbouwkundige verordening als op een hydraulische doorrekening van de infrastructuur, gebouwen en verharding die wordt aangelegd.

De structuurschets van de KMO-ontwikkeling voorziet op deze plaats een blauw-groene invulling.






Het plangebied is gelegen in een gebied met een overwegend zandige bodem, waar infiltratie in principe mogelijk is (afhankelijk van de grondwaterstand).

Een algemeen stedenbouwkundig voorschrift, dat zal opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften in het RUP, voorziet dat alle ruimtelijke ingrepen

**Waterlopen**




Bron: Vlaamse Hydrografische Atlas, VMM/Digitaal Vlaanderen, mei 2017



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

**Overstromingsgevoelige gebieden - fluviaal**

Bron: VMM, december 2022






-  middelgrote overstromingskans
-  kleine overstromingskans
-  kleine overstromingskans onder klimaatverandering



**Waterlopen**



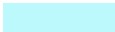
Bron: Vlaamse Hydrografische Atlas, VMM/Digitaal Vlaanderen, mei 2017

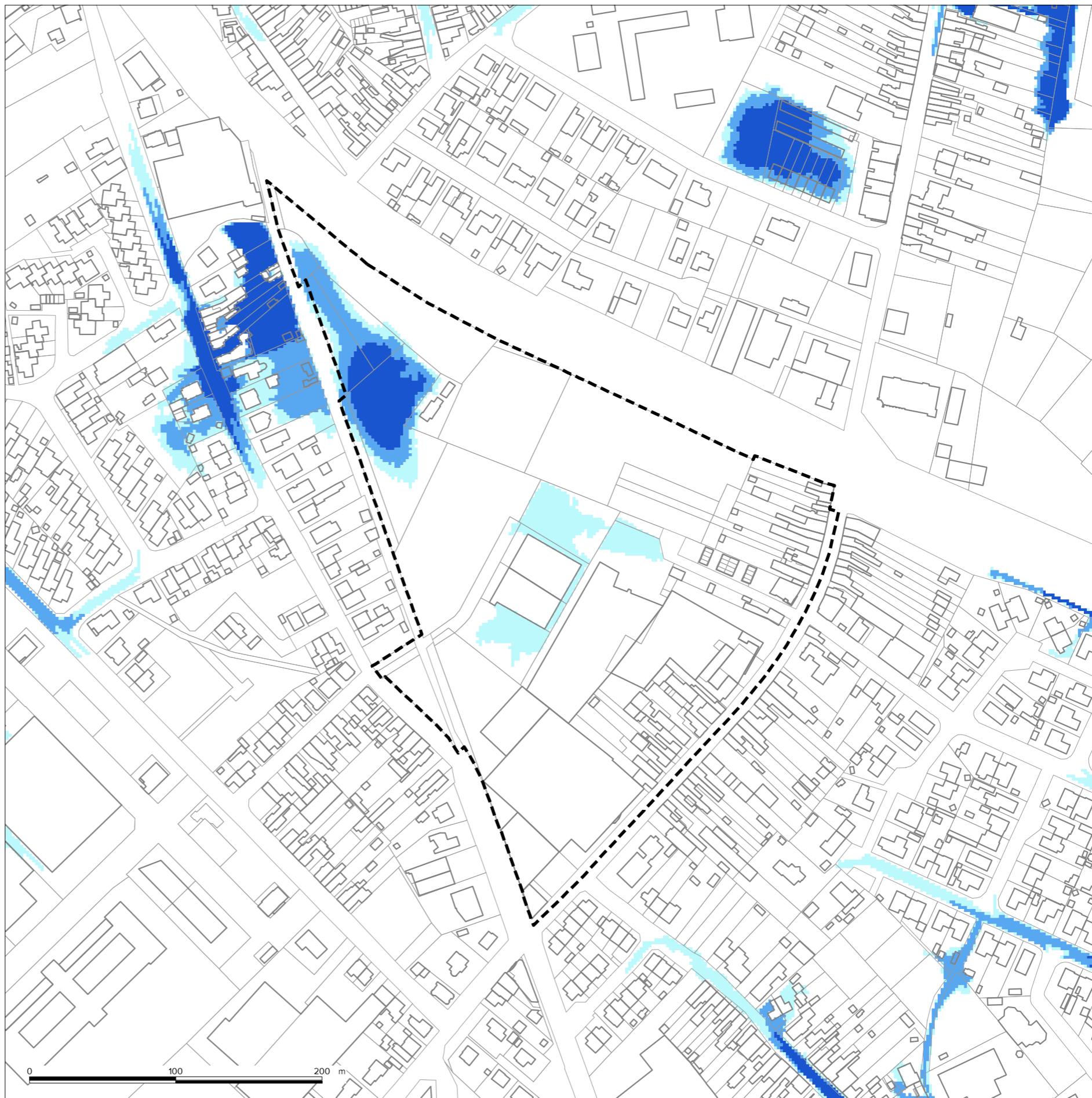


-  bevaarbare waterlopen
-  beek categorie 1
-  beek categorie 2
-  beek categorie 3
-  niet geklasseerd

**Overstromingsgevoelige gebieden - pluviaal**

Bron: VMM, december 2022

-  middelgrote overstromingskans
-  kleine overstromingskans
-  kleine overstromingskans onder klimaatverandering



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.

Bij bouwprojecten geldt de stedenbouwkundige verordening voor hemelwater, infiltratie en buffering. Deze wordt toegepast sinds 1 januari 2014. Bij nieuwe verharding vanaf 40 m<sup>2</sup> wordt gebruik van regenwater verplicht. Eveneens wordt een vertraagde afvoer via infiltratie of buffering opgelegd. Indien infiltratie geen optie is (afhankelijk van grondwaterpeilen), wordt buffering opgelegd door de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. In zijn watertoetsadvies legt de provincie een buffervolume op van 330 m<sup>3</sup> per ha verharde oppervlakte bij projecten > 1.000 m<sup>2</sup> verharding of bebouwing. Vanaf 2 oktober 2023 geldt een nieuwe en aangepaste gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater. Deze biedt extra garanties om hemelwater aan de bron op te houden en zo minder hydraulisch het afwaarts stelsel te belasten.

Doordat deze verordening de bijkomende harde bestemming goed regelt inzake waterhuishouding, zijn voor dergelijke projecten geen vernooemingswaardige effecten te verwachten. Bijkomend, door de visie om voldoende ruimte voor groen en blauw te voorzien kan er eveneens aangenomen worden dat er geen aanzienlijke effecten zullen ontstaan. Verhardingen, zoals parkeerruimte worden bij voorkeur in waterdoorlatende materialen (her)aangelegd, afwatering bij voorkeur in een open grachtprofiel. Alle inbreidingsprojecten moeten voldoen aan de geldende reglementeringen.

De lozing van bedrijfsafvalwater wordt geregeld via het omgevingsdecreet- en besluit, de Vlarem II en bijzondere vergunningsvoorwaarden. Nieuwe aansluitingen zullen gescheiden worden met een aparte regenwater- en afvalwateraansluiting, de correcte aansluiting wordt gecontroleerd bij de keuring van de private riolering en gerapporteerd aan de rioolbeheerder.

Bij ondergrondse constructies dient een kwalitatieve beoordeling te gebeuren waaruit blijkt dat er geen invloed is op de grondwaterstroming. Bij nieuwe bouwprojecten zal er onderzoek en een beoordeling moeten worden uitgevoerd naar de potentiële invloed op de grondwaterstroming. Er moet dan, bij de vergunningverlening, gepast gevolg gegeven worden aan de verkregen resultaten.

In de 'gezondheidstoets' worden een aantal suggesties gegeven met betrekking tot water.

Citaat uit het hoofdstuk 7. Klimaat:

*Bij het voorgestelde scenario is er sprake van een collectief bufferbekken. De gemeenschappelijke waterbuffering wordt best zo groen mogelijk ingekleed, dit om de belevingswaarde te vergroten, in droge periodes kan het waterbekken eventueel gebruikt worden als speelplek voor kinderen (zie foto bijlage 13). Daarnaast is het in functie van de biodiversiteit belangrijk dat er oog is voor natuurlijke aanplanting van het bekken.*

#### **De watertoets**

Het gebied is beperkt aangeduid als-overstromingsgevoelig op de pluviale overstromingskaart. Op heden zijn er echter geen problemen bekend met waterproblematieken, gezien het gebruik als landbouwgrond.

Bij de ontwikkeling als KMO-zone (en dus bijkomende verharding) zal echter de waterafvoer dan ook een belangrijk aandachtspunt zijn. De vereiste waterbuffering voor een vertraagde afvoer wordt dan ook hier voorzien en afgestemd op zowel de normen uit de nieuwe gewestelijke stedenbouwkundige verordening als op een hydraulische doorrekening van de infrastructuur, gebouwen en verharding die wordt aangelegd.

De structuurschets van de KMO-ontwikkeling voorziet op deze plaats een blauw-groene invulling, waat infiltratie mogelijk is.

Eveneens moet bij toekomstige ontwikkeling van het plangebied worden voldaan aan de gewestelijke hemelwaterverordening.

De stedenbouwkundige voorschriften voorzien dat alle ruimtelijke ingrepen in overeenstemming dienen te zijn met de principes van het integraal waterbeheer en mits voorgaande zaken gerespecteerd worden, is er geen nadelig effect op de waterhuishouding te verwachten.

#### Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

#### Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

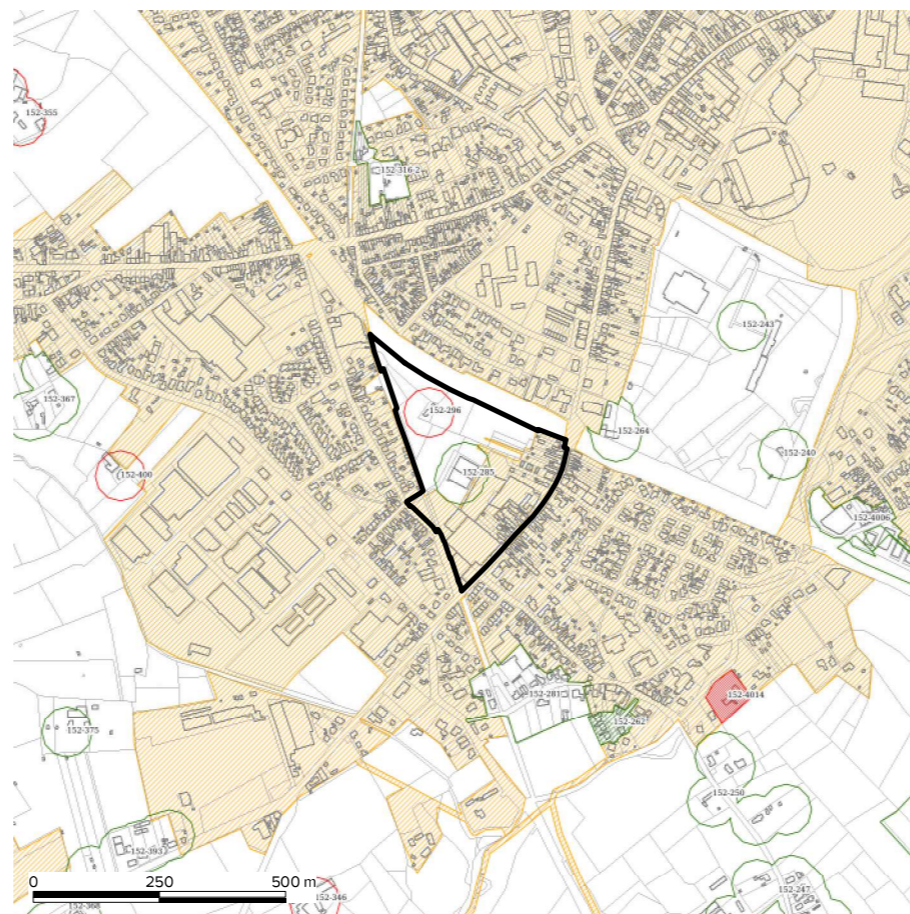
- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m. water die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

#### Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

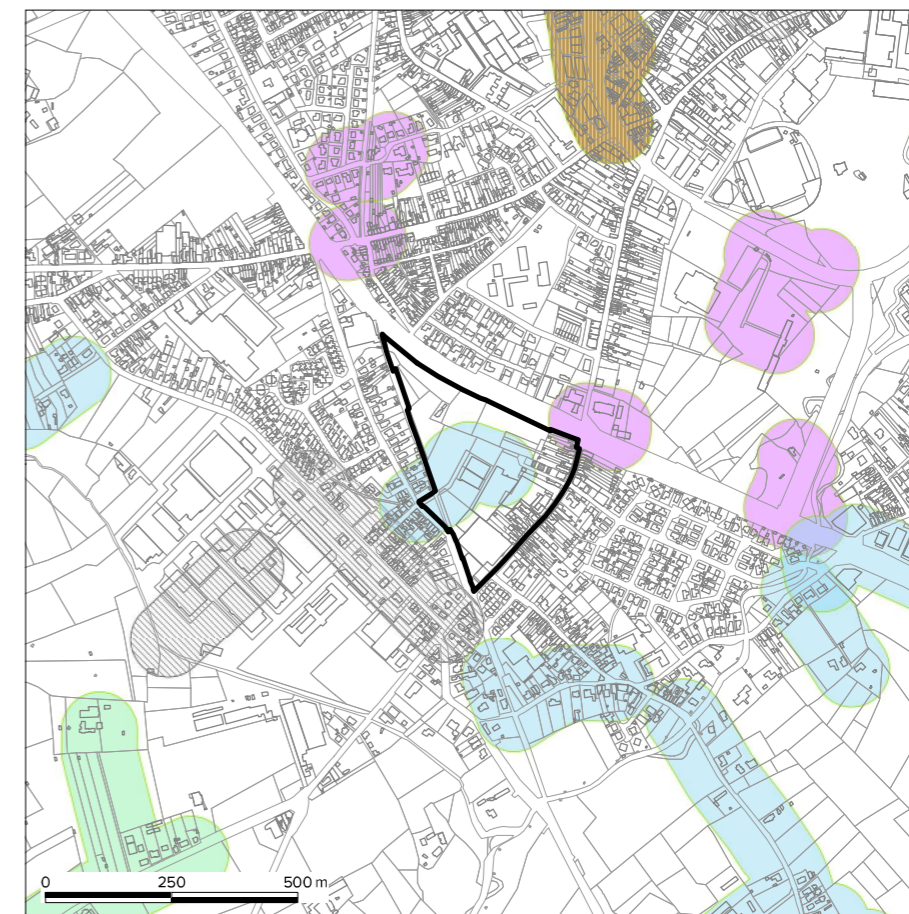
- Aanleg van verhardingen, voor zover het de functionaliteit niet schaadt (bv. parkings voor personenwagens), bij voorkeur in waterdoorlatende materialen.
- Voldoende ruimte voor een blauw-groene dooradering waarbinnen de waterbuffering en -infiltratie wordt voorzien.

#### Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**



- centraal gebied  
(reeds berioleerd en aangesloten op zuiveringsstation)
- collectief geoptimaliseerd buitengebied  
(reeds berioleerd en aangesloten op zuiveringsstation)
- collectief te optimaliseren buitengebied  
(nog te berioleeren en/of aan te sluiten op zuiveringsstation)
- individueel te optimaliseren buitengebied  
(IBA aanwezig)
- individueel te optimaliseren buitengebied  
(IBA gepland)



- |  |                          |  |                    |
|--|--------------------------|--|--------------------|
|  | 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 |

### 7.3.7. EFFECT OP DE ATMOSFEER EN KLIMATOLOGISCHE FACTOREN

#### Referentiesituatie

*De luchtkwaliteit in vlaanderen wordt beschreven op het geoloket van VMM. Hoewel er referentiecijfers aanwezig zijn voor 2020, worden de cijfers van 2019 aangewend omdat deze representatiever zijn wegens de coronacrisis in 2020.*

Voor het plangebied zijn volgende geïnterpoleerde gemiddelden van toepassing: een PM10-concentratie van 21-25 µg/m<sup>3</sup>, een PM2,5-concentratie van 11-12 µg/m<sup>3</sup>, een NO<sub>2</sub>-concentratie van 11-15 µg/m<sup>3</sup>, een black-carbon gemiddelde van 0,51-0,75 µg/m<sup>3</sup>. Deze resultaten wijzen op een verdere verbetering t.o.v. de vorige jaren.

Het plangebied omvat op heden voornamelijk bedrijvigheid en is omgeven door een verstedelijkte omgeving. De belangrijkste emissiebronnen naar de lucht in het plangebied omvat de stookinstallaties van de bedrijven en verkeer. Een nabijgelegen bron van luchtmissie is de E17 en de Expresweg. Beide kennen een druk verkeer. Ook kennen de omliggende straten rondom het plangebied een hoge bezetting.

De milieudienst van de stad Waregem meldt geen klachten rond lucht- of stofhinder met betrekking tot het plangebied.

Voor de gemeenten van de regio werd een CO<sub>2</sub>-nulmeting uitgevoerd (data 2015). Voor de stad Waregem bedraagt deze ca. 8,1 ton CO<sub>2</sub> per inwoner per jaar.

#### Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Er zijn geen specifieke problemen naar luchtkwaliteit bekend in het plangebied. De algemene maatregelen vanuit de diverse actieplannen naar lucht (fijn stof, NEC, groene mobiliteit, toepassing vlarem-normen, EPBC...) resulteren op termijn in een verdere verbetering van de globale luchtkwaliteit in Vlaanderen.

Milieubelastende of -vervuilende bedrijven zoals: transportbedrijven, afval- en mestverwerking, groothandel... zijn niet toegestaan. Eveneens zijn Seveso-inrichtingen of sterk verkeersgenererende activiteiten niet toegestaan. De kans op nieuwe emissiebronnen naar de lucht is dan ook minimaal. Stookinstallaties bij gebouwen dienen te voldoen aan de Vlarem II-normen voor emissies naar de lucht.

Het RUP kan aanleiding geven tot nieuwe bedrijvigheid. Dit brengt een beperkte verhoging van luchtmissies met zich mee. Stookinstallaties vormen een belangrijk aandeel van de emissies in het plangebied. De effecten op luchtkwaliteit blijven globaal wel beperkt en zorgen niet voor een significante of bijkomende impact van de luchtkwaliteit.

In het kader van de Convenant of Mayors, wordt met een actieplan (gemeenschappelijk met de 13 gemeenten van de regio) gestreefd naar een klimaatneutrale regio in 2050.

In de 'gezondheidstoets' worden een aantal suggesties gegeven omtrent luchtkwaliteit.

Citaat uit het hoofdstuk 3. Luchtkwaliteit

*Gezien de slechte NO<sub>2</sub> meting uit de Curieuze Neuze studie, kan je vermoeden dat het (stilstaand) verkeer én het street canyon effect\* een impact heeft op de plaatselijke luchtkwaliteit. Alle suggesties in de MOBER (mobiliteitseffectenrapport) i.f.v. doorstroming én kanaliseren van voertuigen zijn cruciaal om mee te nemen. Indien mogelijk kan een extra doorgang gecreëerd worden, i.f.v. de rooilijn verschuiven kan hier in de toekomst rekening mee gehouden worden. Extra opening door bv. doorgang in een gebouw of een gebouw weglaten, kan de luchtkwaliteit plaatsen verbeteren, door een verbeterde luchtcirculatie. Ook kan extra aandacht besteed worden aan bv. geveltuinen, maar dit zal ondergeschikt zijn bovenstaande.*

*\*street canyon: de Henri Lebbestraat is dichtbij de Expresweg een relatief smalle straat waar de woningen in lintbebouwing staan en waar veel autoverkeer aanwezig is. De uitlaatgassen worden in dergelijke straten slechter verdund en kan de luchtvervuiling doen opstapelen.*

#### Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

#### Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

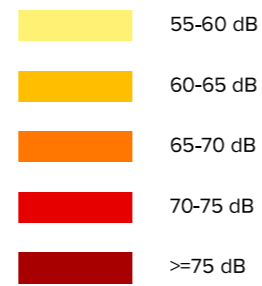
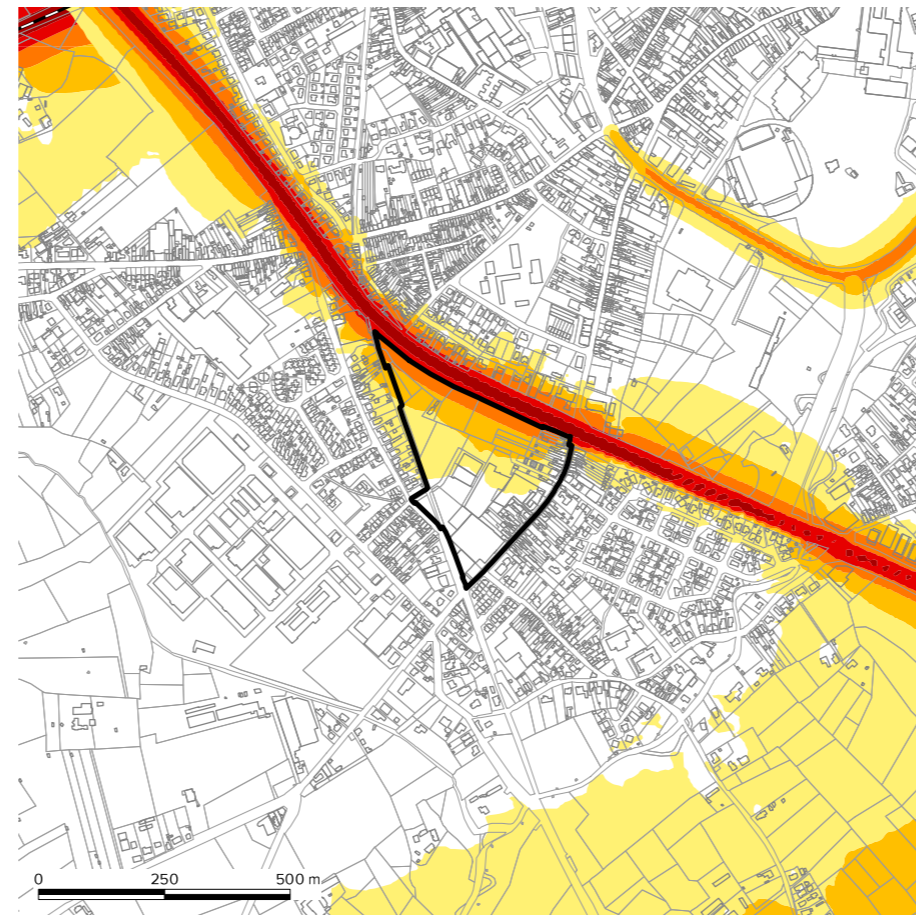
#### Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

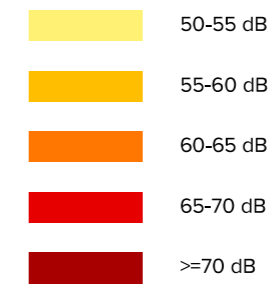
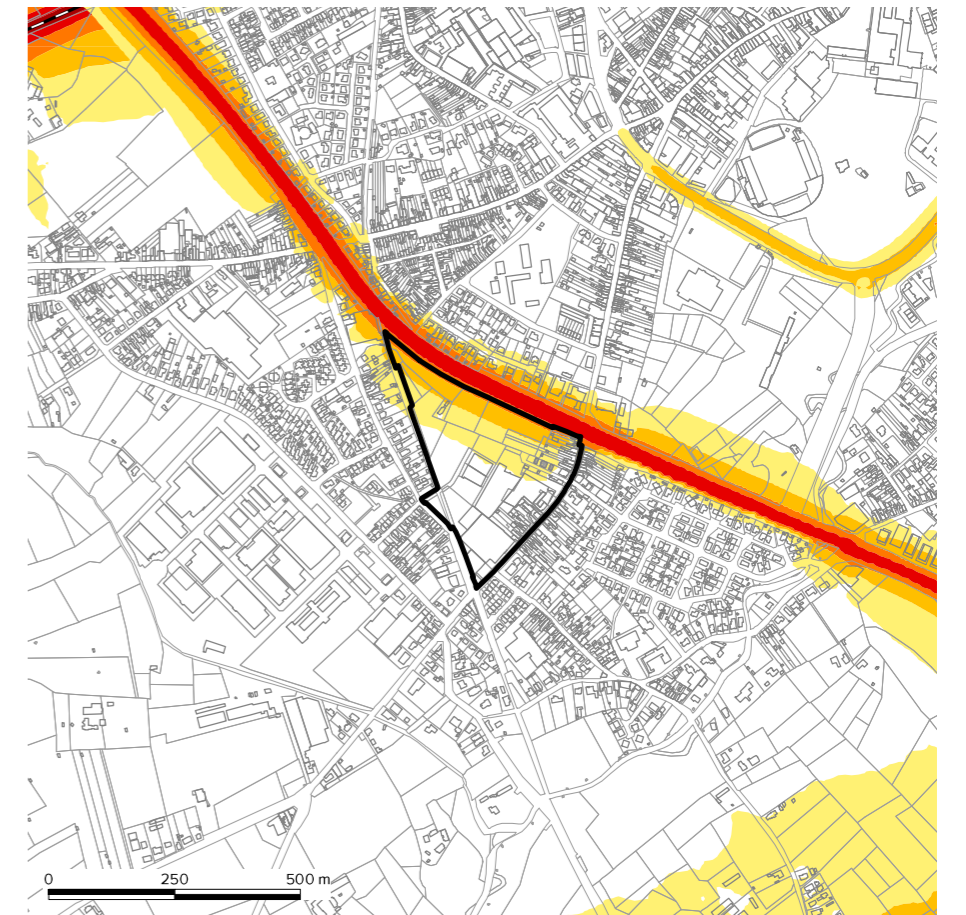
#### Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

**Geluidsbelastingskaart-dag**  
Bron: Departement Omgeving, 2016



**Geluidsbelastingskaart-nacht**  
Bron: Departement Omgeving, 2016



### 7.3.8. EFFECT OP HET GELUID

#### Referentiesituatie

Het plangebied is omgeven door een verstedelijkte omgeving. In dergelijke omgeving is het voorspelbaar dat wegen een relevante invloed zullen uitoefenen op het omgevingsgeluid. Dit is ook op te merken op **de geluidskaarten**. Zo is het duidelijk dat de grootste bron van omgevingsgeluid veruit de Expresweg is. De ruimere omgeving omvat ringwegen, autosnelwegen en bedrijvzones. Echter door de afstand van het plangebied tot deze wegen en bedrijvzones is er weinig geluidsbelasting. De milieudienst van Waregem maakt geen melding van geluidsoverlast.

Momenteel is er een relevante invloed van het verkeersgeluid van de Expresweg. Deze invloed is aanwezig op de noordoostelijke zijde van het plangebied en varieert van 55-70 dB(A).

De invloed is van die aard dat het niet aangewezen is om woningen te voorzien zonder bijkomende geluidsreducerende maatregelen.

Het is geen probleem om in die zone ruimte voor KMO's te voorzien. Enkel indien bij de KMO's ook bedrijfswoningen worden voorzien dient er opnieuw aandacht te worden besteed aan gepaste geluidsreducerende maatregelen. In elk geval lijkt het aangewezen dat woningen gebouwd worden in de geluidsluwe zones die zullen ontstaan door de bufferende werking van de bedrijfsgebouwen.

#### Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP voorziet een invulling van het plangebied als zone voor KMO's met eventueel een zone voor woonontwikkeling. Indien er een woonontwikkeling in het noordoosten van het plangebied nagestreefd wordt zullen bijkomende akoestische maatregelen nodig zijn zoals akoestische isolatie voor gebouwen. Daarom is het aangewezen dat het gebied aanpalend de Expresweg een ontwikkeling krijgt als zone voor KMO. Dit zal zorgen dat er een geluidsluw gebied ontstaat doordat de gebouwen van de bedrijven het geluid van de Expresweg bufferen. Dit laat dan toe om eventueel een woonzone te voorzien.

Bijkomend zal de ontwikkeling ook een buffer vormen t.a.v. de Stijn Streuvelsstraat. Dit natuurlijk op voorwaarde dat er geen aanzienlijke geluidsbronnen voorkomen bij de nieuwe ontwikkeling voor bedrijvigheid. Gezien de nadruk ligt op een zone voor KMO's kan aangenomen worden dat aanzienlijke geluidshinder onwaarschijnlijk zal zijn.

Aanvullend zal er ook een groenbuffer worden voorzien welke een visuele afscherming zal vormen van de nieuwe zone voor KMO. Dit kan de perceptie van geluid ten aanzien van de Stijn Streuvelsstraat ook reduceren.

Er worden ook geen nieuwe productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende of grootschalige activiteiten toegelaten in het plangebied.

Het RUP zorgt in hoofdzaak voor een reductie van het verkeersgeluid afkomstig van de Expresweg naar het achterliggend gebied. De nieuwe geluidsbronnen (woningen/ KMO's) zullen lagere geluidsniveaus genereren. Er kan gesteld worden dat het RUP niet zal leiden tot een toename van geluidshinder.

In de 'gezondheidstoets' worden een aantal suggesties gegeven i.v.m. geluid

Citaat uit het hoofdstuk 6. Geluid

*Het stimuleren van een gezonde, duurzame mobiliteit door in te zetten op maatregelen die het autoverkeer minderen en actieve verplaatsing stimuleren, cfr.*

*supra, is bijzonder effectief in het voorkomen van geluidshinder.*

*Het aanpassen van de rijsnelheid (duidelijke signalisatie van zone 50) kan eveneens bijdragen tot minder geluidshinder door het wegverkeer.*

*Creëren van groene omgeving, cfr. supra. De aanwezigheid van groen kan de perceptie van aanwezige geluidshinder verminderen. Zo kan bijvoorbeeld gekozen worden voor de aanleg van groene gevels en zal de bijkomende gecreëerde groene zone naast fiets-as hier ook toe bijdragen om geluidshinder te beperken voor de woonomgeving.*

*De gebouwen in het plangebied – aan de kant van de Expresweg zullen voor een geluidscherm zorgen t.o.v. de woningen aan de Stijn Streuvelsstraat, dit kan alleen maar positief bekrachtigd worden.*

#### Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

#### Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

#### Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

#### Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

### 7.3.9. EFFECT OP HET LICHT

#### Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het plangebied omvat voornamelijk bedrijvigheid (en open ruimte) en is omgeven door een verstedelijkte omgeving. De lichtbronnen zijn beperkt tot de openbare straatverlichting en de functionele verlichting van de gebouwen om de veiligheid te verzekeren. Er is door de vele infrastructuur en urbanisatie een sterke aanwezigheid van lichtvervuiling.

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

#### Aanzienlijk milieueffect

**Nee**



**Bouwkundig erfgoed**

Bron: Agentschap Onroerend Erfgoed, oktober 2021

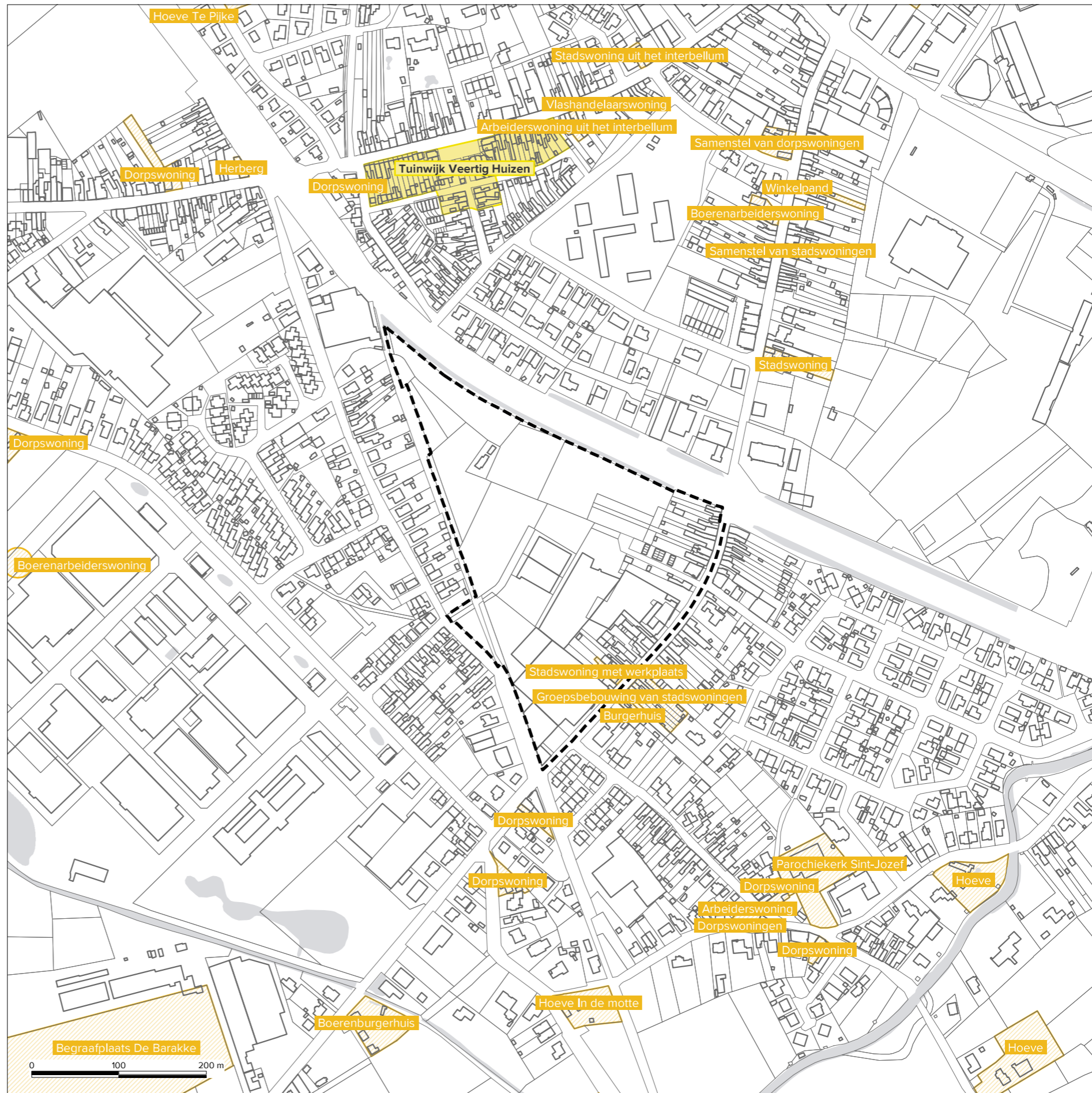


- bouwkundig element
- bouwkundig geheel

**Beschermd onroerend erfgoed**

Bron: Agentschap Onroerend Erfgoed, oktober 2021

- monument
- stads- en dorpsgezichten
- cultuurhistorische landschappen



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

Referentiesituatie

In het plangebied bevindt zich 1 bouwkundig element:

– stadswoning met werkplaats

Er bevinden zich geen beschermde monumenten, landschappen of beschermde stads- en dorpsgezichten in het plangebied.

Buiten het plangebied zijn nog enkele relicten aangeduid.

Er zijn verder geen beschermde monumenten of nabijgelegen ankerplaatsen aangeduid. Het plangebied is eveneens niet gelegen binnen een cultuurhistorisch landschap.

Op gebied van archeologie kent Waregem diverse verspreid gelegen archeologische sites die in de centraal archeologische inventaris (CAI) zijn opgenomen. Hierbij werd zowel lithisch materiaal uit de Steentijd gevonden, als resten uit de Romeinse periode en de middeleeuwen. Binnen het plangebied zijn er geen archeologische vondsten bekend. Het plangebied is voor een gedeelte geurbaniseerd waardoor op deze locaties het bodemarchief grotendeels is verdwenen.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

De intentie van het RUP, met name het verder ontwikkelen van het plangebied, omvat geen aanzienlijke gevolgen naar erfgoedwaarden toe. Verder wordt er ook geen ruimtelijke uitbreiding buiten de huidige morfologische grenzen voorzien.

Een deel van het plangebied is reeds geurbaniseerd waardoor op deze locaties het bodemarchief grotendeels is verdwenen.

Een algemeen voorschrift, dat zal opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften in het RUP, bepaalt dat aandacht wordt besteed aan een ruimtelijke draagkracht, beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing.

Het aspect archeologisch erfgoed valt onder het “decreet bescherming van het archeologisch erfgoed” (nu geïntegreerd in het onroerend erfgoeddecreet). Voorafgaandelijk aan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zal de opmaak van een archeologienota vereist zijn bij een bodemingreep > 5.000 m<sup>2</sup>. Als de aanvrager publiekrechtelijk is, zal een archeologienota vereist zijn vanaf een bodemingreep > 1.000 m<sup>2</sup> op een perceel > 3.000 m<sup>2</sup>. Zo kan de kans op mogelijke vondsten ingeschat worden. Hierna kan een archeologisch vervolgonderzoek volgen indien er voldoende aanwijzingen zijn van een vermoedelijk bodemarchief. De resultaten van het onderzoek worden gerapporteerd aan het Agentschap Onroerend Erfgoed.

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

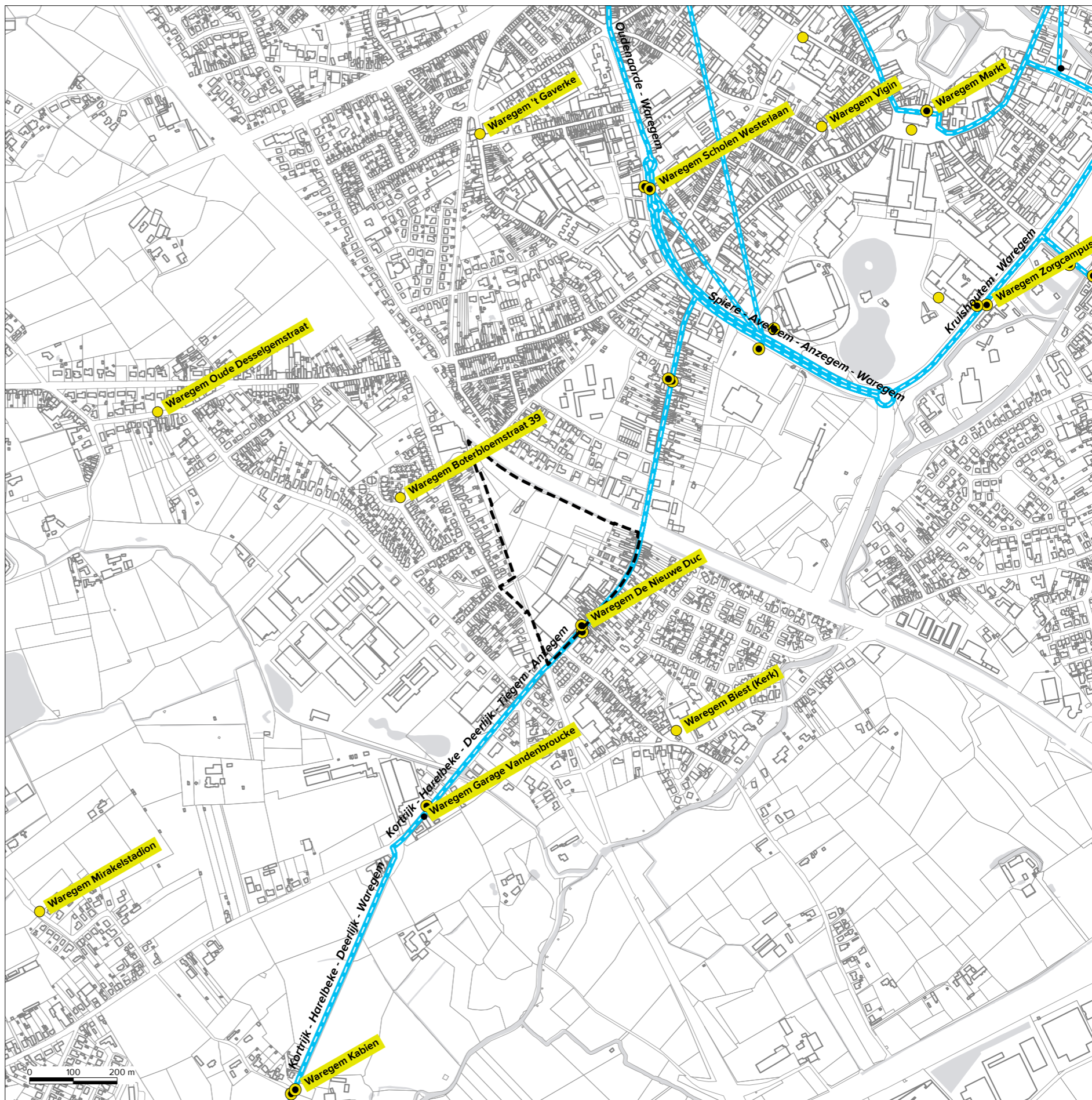
**Nee**

**Openbaar vervoer**

Bron: De Lijn/Digitaal Vlaanderen, juni 2021



-  buslijnen
-  haltes
-  belbushaltes



### 7.3.11. EFFECT OP DE MOBILITEIT INCLUSIEF TRAGE WEGENTOETS

#### Referentiesituatie

Sinds 2020 heeft Waregem een nieuw mobiliteitsplan voor het stadscentrum. In een eerste fase van het plan worden 5 maatregelen vastgelegd om het verkeer vlotter te laten verlopen en 5 maatregelen om het verkeer te sturen.

Eén van de maatregelen die voorgesteld wordt binnen het plan, situeert zich aan de rand van het plangebied van dit RUP: het kruispunt Desselgemseweg - Expresweg - Jozef Duthoestraat. Hier wordt een voorsorteerstrook voor linksaf op de Expresweg voorgesteld.

#### Voetgangers

De Henri Lebbestraat en Stijn Streuvelsstraat langs het plangebied zijn voorzien van een wandelpad. De Expresweg (N382) is niet voorzien van voetpaden. Verder zijn er oversteekplaatsen voorzien op de drie drukke kruispunten rond het plangebied: Expresweg-Henri Lebbestraat, Henri Lebbestraat-Stijn Streuvelsstraat en Expresweg-Desselgemseweg.

#### Fietsers

In het westen grenst het plangebied aan de autovrije fietsverbinding tussen de Expresweg en de Henri Lebbestraat. Deze verbinding is bovendien aangeduid als hoofdroute op de Schoolfietsroutekaart door de Provincie West-Vlaanderen (2021). Ten noorden van het plangebied, langs de Desselgemseweg en in het zuiden van het plangebied, langs de Henri Lebbestraat, loopt een Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk. Beide routes bestaan uit een fietspad langs de weg en zijn opgenomen als hoofdroute in de schoolfietsroutekaart.

Langs beide zijden van de Expresweg (N382) is er een fietsstrook. Langs de Stijn Streuvelsstraat zelf zijn er geen fietspaden, maar net ernaast loopt de autovrije fietsverbinding tussen de Expresweg en de Henri Lebbestraat.

#### Openbaar vervoer

Het dichtstbijzijnde station is het station van Waregem. Dit station situeert zich langs de spoorlijn tussen Gent en Kortrijk. Daarnaast stopt de buslijn (71) Kortrijk - Harelbeke - Deerlijk - Waregem langs de Henri Lebbestraat (halte De Nieuwe Duc).

#### Personenwagens

Momenteel zijn er twee opties om met een personenwagen of vrachtwagen het plangebied binnen te rijden. Ten eerste is er de inrit via de Henri Lebbestraat. Ten tweede is er een inrit via de Stijn Streuvelsstraat richting de bedrijfsgebouwen van Rexel en Van Marcke.

#### Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP voorziet een ontwikkeling als KMO-zone.

Adoplan maakte in 2021, in opdracht van de stad Waregem, een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) op voor het plangebied. Tijdens de opmaak van het MOBER werd de bestaande toestand geanalyseerd en werden bijkomende verkeersstellingen uitgevoerd in verschillende omliggende straten. Op basis daarvan en rekening houdend met bijkomende verkeersgeneratie bij verschillende ontwikkelingsscenario's, werd de (toekomstige) situatie onderzocht.

Toen werden er nog scenario's omtrent wonen en het verweven van wonen en bedrijvigheid onderzocht. Ondertussen is er nog maar 1 scenario dat voorligt. Met name de volledige ontwikkeling als zone voor KMO's, met ruimte voor groen-blauwe structuren.

Uit de MOBER bleek dat er 40 fietsstalplaatsen en 204 parkeerplaatsen nodig zouden zijn. Verder bleek dat er 408 personenwagens en 108 vrachtwagens per dag te verwachten zouden zijn.

De 408 autoverplaatsingen door de nieuwe KMO-zone gaan vooral tijdens de spitsuren voorkomen. Onderstaande tabel bevat de totale verkeersgeneratie door medewerkers, bezoekers en vrachtverkeer.

| Tijdstip | Werkweek |     |
|----------|----------|-----|
|          | In       | Uit |
| 7u       | 87       | 23  |
| 8u       | 58       | 25  |
| 9u       | 39       | 28  |
|          |          |     |
| 16u      | 21       | 69  |
| 17u      | 19       | 63  |
| 18u      | 16       | 42  |

Het piekmoment is om 7u op een werkdag, dan worden 87 ingaande en 69 uitgaande verplaatsingen verwacht.

Volgende conclusie inzake verkeersleefbaarheid werd opgenomen in de MOBER:

*Het projectgebied grenst aan een primaire weg type II (Expresweg), maar kan ontsloten worden via 2 lokale wegen type I, dit is op basis van de wegencategorisering de beste optie. Op basis van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid is het niet mogelijk om tussen de 2 bestaande kruispunten op de primaire weg type II (Expresweg) nog een bijkomende ontsluitingsweg voor het projectgebied te voorzien.*

*Met deze redenering is het onmogelijk om het bijkomend verkeer rechtstreeks te ontsluiten via de Expresweg en wordt het project genoodzaakt om te ontsluiten via de Henri Lebbestraat en de Stijn Streuvelsstraat. Door het bijkomend verkeer in deze lokale wegen zal de verkeersleefbaarheid in de betrokken omgeving kunnen dalen. Door het bijkomend verkeer te laten splitsen op 2 verschillende wegen/kruispunten met de hoofdweg, wordt deze hinder zoveel mogelijk beperkt.*

Er is geen sprake van een overbelasting van het lokale wegennetwerk door de voorgestelde ontwikkeling. Er is nog steeds capaciteit beschikbaar in de Henri Lebbestraat en de Stijn Streuvelsstraat.

Naast de verkeersattractie van de ontwikkeling dient er ook rekening te worden gehouden met de wijze waarop het plangebied zal worden ontsloten. Deze omvatten namelijk gevolgen voor de verkeersveiligheid -en leefbaarheid.

Er werd een voorkeursscenario omtrent ontsluiting geselecteerd: een inrit via de Henri Lebbestraat en een in- en uitrit via de Stijn Streuvelsstraat.

Het voorkeursscenario lost echter niet alle knelpunten op. Het kruispunt Expresweg (N382) - Henri Lebbestraat, dat in de huidige situatie al verzadigd is, zal extra belast worden. Het kruispunt Stijn Streuvelsstraat - Henri Lebbestraat - fietsas wordt eveneens extra belast. De impact op het kruispunt Expresweg (N382) - Desselgemseweg - J. Duthoestraat blijft beperkt, al worden de intensiteiten hoog.

Om het knelpunt ter hoogte van het kruispunt Expresweg (N382) - Henri Lebbestraat weg te werken, wordt een voorsorteerstrook voor linksafslaand verkeer voorgesteld. Hiervoor is echter een wijziging van het rooilijnplan nodig.

Ook voor het oversteken van de fietsas over de Henri Lebbestraat en de Stijn Streuvelsstraat word een oplossing voorgesteld. Door aangepast ontwerp kan een

veilige verkeerssituatie gecreërd worden. Hierbij moeten minimaal stoplichten worden voorzien voor de fietsers en moet er een leesbaar en eenduidig profiel zijn voor alle weggebruikers. Er dient voldoende aandacht te zijn voor de zichtbaarheid tussen zwaar verkeer en zwakke weggebruikers.

De oversteek fietsas - Stijn Streuvelsstraat kan veiliger gemaakt worden door een fietsplattau over de weg te voorzien.

Voor Waregem staat de verkeersleefbaarheid en veiligheid voorop, in het bijzonder het beperken van verkeersstromen en de veiligheid op de kruispunten is een continu aandachtspunt. Onveilige situaties dienen preventief te worden opgelost. Naast het creëren van bouwmogelijkheden in het plangebied, wordt er door het RUP ook ingezet om efficiënte en veilige verplaatsingcorridors te verwezenlijken.

#### *Conclusies i.f.v. de trage wegtoets*

Doorheen het plangebied lopen 3 buurtwegen:

- Chemin n° 39 (Stijn Streuvelsstraat)
- Chemin n° 8 (Henri Lebbestraat)
- Sentier n° 126 (Nieuwhuizenstraat)

Doorheen het plangebied lopen 3 buurtwegen: deze werden grotendeels ofwel volledig opgenomen in het openbaar domein. Gezien het openbaar domein wordt behouden in het RUP, kan er geacht worden dat er voor deze buurtwegen geen vernoemenswaardig effect is.

In het algemeen kan gesteld worden dat het RUP geen negatieve invloed uitoefent op de bestaande trage wegen.

#### Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

#### Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

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

#### Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

#### Kans op aanzienlijk milieueffect

**Nee**

7.3.12. OVERZICHT VAN DE BEOORDELING VAN DE AANZIENLIJKE MILIEUEFFECTEN

| GLOBAAL OVERZICHT AANZIENLIJK EFFECT 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 de flankerende maatregelen die binnen het RUP worden voorzien, zijn er weinig tot geen effecten met een grote invloed te verwachten.

## 7.4. De kenmerken van plannen en programma's

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

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

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

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

Het gemeentelijk RUP is niet gemeentegrensoverschrijdend.

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

Niet relevant voor dit RUP.

Milieuproblemen die relevant zijn voor het plan

Zie punt 7.3. bij de beoordeling van de milieueffecten.

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

Niet relevant binnen dit RUP.

## 8. Conclusie

In het algemeen kan gesteld worden dat het RUP geen negatieve invloed uitoefent op de bestaande trage wegen.

### Plan m.e.r.-screening

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

### RVR-toets

Er werd een online RVR-toets (ref. RVR-AV-1594) uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied zich bevinden. De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen of activiteiten wordt in het RUP uitgesloten. Hieruit blijkt dat er geen RVR moet worden opgesteld. "Het plan moet niet voorgelegd worden aan de dienst Veiligheidsrapportering."

De beoordeling van het team veiligheidsrapportering onder de referentie RVR AV-1594 waarbij er geen veiligheidsrapport dient opgemaakt, wordt weergegeven bij de discipline 'veiligheid en gezondheid'.

### Natuurtoets

Uit de natuurtoets is gebleken dat er geen onherstelbare of vermijdbare schade, naar aanleiding van het RUP, wordt veroorzaakt.

### Watertoets

Het gebied is beperkt aangeduid als-overstromingsgevoelig op de pluviale overstromingskaart. Op heden zijn er echter geen problemen bekend met waterproblematieken, gezien het gebruik als landbouwgrond.

Bij de ontwikkeling als KMO-zone (en dus bijkomende verharding) zal echter de waterafvoer dan ook een belangrijk aandachtspunt zijn. De vereiste waterbuffering voor een vertraagde afvoer wordt dan ook hier voorzien en afgestemd op zowel de normen uit de nieuwe gewestelijke stedenbouwkundige verordening als op een hydraulische doorrekening van de infrastructuur, gebouwen en verharding die wordt aangelegd.

De structuurschets van de KMO-ontwikkeling voorziet op deze plaats een blauw-groene invulling, waat infiltratie mogelijk is.

Eveneens moet bij toekomstige ontwikkeling van het plangebied worden voldaan aan de gewestelijke hemelwaterverordening.

De stedenbouwkundige voorschriften voorzien dat alle ruimtelijke ingrepen in overeenstemming dienen te zijn met de principes van het integraal waterbeheer en mits voorgaande zaken gerespecteerd worden, is er geen nadelig effect op de waterhuishouding te verwachten.

### Trage wegentoets

Doorheen het plangebied lopen 3 buurtwegen:

- Chemin n° 39 (Stijn Streuvelsstraat)
- Chemin n° 8 (Henri Lebbestraat)
- Sentier n° 126 (Nieuwhuizenstraat)

Doorheen het plangebied lopen 3 buurtwegen: deze werden grotendeels ofwel volledig opgenomen in het openbaar domein. Gezien het openbaar domein wordt behouden in het RUP, kan er geacht worden dat er voor deze buurtwegen geen vernoemenswaardig effect is.





Resultaten raadpleging

## 9. Wijze waarop wordt omgegaan met de resultaten van de eerste raadpleging

### 9.1. Reacties van de eerste raadpleging

In onderstaande tabel worden de resultaten van het participatiemoment en de ontvangen reacties van alle betrokkenen tijdens de adviesperiode kort samengevat en wordt omschreven hoe hiermee zal worden omgegaan:

| INHOUDELIJKE OMSCHRIJVING REACTIE   | HOE OMGAAN MET DEZE REACTIE?  |
|---|---|
| <b>Ontsluiting site</b><br><br>OPMERKING TIJDENS PARTICIPATIEMOMENT <ul style="list-style-type: none"><li>Hoe zit het met de ontsluiting van de zone?</li><li>Bij de in- en uitrit aan de Henri Lebbestraat; is er nagedacht over de kruising met fietsers?</li></ul> | <p>De zone zal volgens het inrichtingsvoorstel ontsloten worden via een inrit langs de Henri Lebbestraat en een in- en uitrit langs de Stijn Streuvelsstraat. Dit wordt schematisch weergegeven op p.42 van de startnota.</p> <p>Het punt waarop de in- en uitrit de fiets-as kruist, wordt de huidige wegnis verlegd om onder meer de zichtbaarheid te verbeteren. Daarnaast zullen fietsers steeds voorrang krijgen op het personen- en vrachtverkeer. Zie ook p.46 van de startnota.</p> |
| <b>Afbakening plangebied</b><br><br>OPMERKING TIJDENS PARTICIPATIEMOMENT <ul style="list-style-type: none"><li>Waarom wordt slecht één kant van de Henri Lebbestraat opgenomen in het RUP?</li></ul>  | <p>Het RUP is afgebakend op basis van de specifieke problematieken en opportuniteiten die zich stellen in het gebied. Daarnaast is de overkant van de Henri Lebbestraat reeds opgenomen in RUP De Biest, dat momenteel in opmaak is.</p>  |
| <b>Inrichtingsvoorstel</b><br><br>OPMERKING TIJDENS PARTICIPATIEMOMENT <ul style="list-style-type: none"><li>Ik zag in de plannen dat er achter mijn woning groen komt. Klopt dit? [woning gelegen aan noordelijke punt van het plangebied]</li></ul>                 | <p>Ter hoogte van de woning is er inderdaad een groenbuffer voorzien in de inrichtingsschetsen.</p>   |
| <b>Geluidsoverlast Expresweg</b><br><br>OPMERKING TIJDENS PARTICIPATIEMOMENT <ul style="list-style-type: none"><li>Ik denk dat de nieuwe gebouwen een deel van het lawaai van de Expresweg zal tegenhouden.</li></ul>   | <p>Binnen de ruimtelijke concepten is er de intentie om de gebouwen langs de Expresweg dusdanig in te planten dat de gebouwen een wand vormen tegen het geluid afkomstig van het verkeer op de Expresweg.</p>   |

## 9.2. Adviezen van overheidsinstanties tijdens adviesperiode van eerste raadpleging

In onderstaande tabel worden de schriftelijke adviezen van de overheidsinstanties tijdens de adviesperiode kort samengevat en wordt omschreven hoe hiermee zal worden omgegaan:

| INHOUDELIJKE OMSCHRIJVING ADVIES  | HOE OMGAAN MET DEZE REACTIE?  |
|---|---|
| <b>Lokaal klimaat- en energieplan</b>   |   |
| <b>GECORO</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>De GECORO vraagt om bij de verdere uitwerking de nodige aandacht te besteden aan de doelstellingen van het lokaal klimaat- en energieplan, alsook de burgemeestersconvenant o.a. op vlak van energie-efficiëntie.</li></ul>   | Er wordt akte genomen van de suggesties en opmerkingen en deze worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.  |
| <b>Motivatiegond bestemmen bedrijvigheid</b>  |   |
| <b>PROVINCIE WEST-VLAANDEREN</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Het deel van het plangebied van het RUP (± 3,9 ha bruto) zit vervat in de realisatie van bedrijventerreinen in toepassing van het 'Vlaams reservepakket bedrijventerreinen' uit het RSV. Samen met een zevental andere zoekzones in de provincie, valt dit dossier onder 'categorie 1': dossiers die naar de gemeenten worden gedelegeerd en die deze gemeenten reeds kunnen realiseren als voorafname aan het provinciaal traject waarin nieuwe bedrijventerreinlocaties worden gezocht in uitvoering van het Vlaams reservepakket bedrijventerreinen (RSV).<ul style="list-style-type: none"><li>De gemeente mag planologisch initiatief nemen voor dit project.</li><li>Het fiat van de minister omtrent het concreet terreinvoorstel is en blijft echter noodzakelijk. Het RUP kan dus enkel gerealiseerd worden na goedkeuring door de Vlaamse minister. De Deputatie zal deze toestemming vragen aan de minister vooraleer het gemeentelijk RUP WUG Stijn Streuvelsstraat voorlopig vastgesteld wordt in de gemeenteraad.</li></ul></li><li>Er wordt slechts summier gemotiveerd of geduid waarom er een bijkomende behoefte aan bedrijvigheid is. Dit luik behoeft meer uitdieping.</li></ul>  | Het ontwikkelen naar KMO-zone is motiveerbaar vanuit het GRS Waregem.<br><br>Indien het noodzakelijk is gebruik te maken van het 'Vlaams reservepakket bedrijventerreinen' uit het RSV zal dit afgestemd worden met de betrokken actoren (Provincie West-Vlaanderen en Departement Omgeving). |
| <b>DEPARTEMENT OMGEVING</b>   | De bijkomende behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid wordt onderbouwd binnen het GRS Waregem. Dit wordt verder onderbouwd binnen de toelichtingsnota.   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>In de startnota wordt de opmaak van het RUP gesitueerd binnen de context van het reservepakket bedrijvigheid dat werd toegewezen aan de provincie West-Vlaanderen en de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 december 2017 daarover.</li><li>Het Departement Omgeving wijst er op dat op vandaag nog niet is voldaan aan de voorwaarden om gebruik te kunnen maken van het reservepakket, onder meer omdat de provincie geen overzicht van nieuwe bedrijventerreinen aan de Vlaamse overheid heeft voorgelegd. Het departement voert hierover een lopend overleg met de provincie zodat er vandaag niet kan vooruit gelopen worden op de uitkomst.<ul style="list-style-type: none"><li>Zoals duidelijk gestipuleerd in het Besluit van de Vlaamse Regering is het aan de provincie West-Vlaanderen om hierin het initiatief te nemen en moet de Minister hiervoor haar goedkeuring geven. Op heden is dergelijke vraag niet gekend, bijgevolg kunnen binnen dit advies momenteel geen uitspraken gedaan worden.</li><li>In de startnota dient ook uitvoerig ingegaan te worden op de grootteorde aan bedrijvigheid die men met dit planproces wenst door te voeren. Dit pakket is immers voorzien voor regionale bedrijvigheid.</li></ul></li></ul> |   |

---

## Ontsluiting site

### GECORO

- De GECORO vraagt om bij de verdere uitwerking de nodige aandacht te besteden aan mobiliteit, zowel naar de impact van de mobiliteitsdruk, als naar de impact op verkeersveiligheid, met voldoende aandacht voor de inrichting van kruispunten waaronder deze met de bovenlokale fietsas.

### PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

- De ontsluiting van het bedrijventerrein voor vrachtverkeer is niet zo evident in de huidige omstandigheden. Dit wordt ook verder onderzocht in de MOBER. Gezien de oplossingen buiten het plangebied vallen is het belangrijk om deze flankerende maatregelen verder op te volgen.
- Bijzondere aandacht gaat uit naar fietsveiligheid, meer bepaald de kruising van het bedrijventerrein met de fietsverbinding. Hiervoor is de zichtbaarheid tussen de ontsluitingsweg en het fietspad cruciaal. Daarnaast is ook de kruising van de Stijn Streuvelsstraat met de Henri Lebbestraat een belangrijk aandachtspunt.

### WEGEN EN VERKEER WEST-VLAANDEREN

- [...] Daarbovenop wordt reeds gesteld dat het kruispunt Henri Lebbestraat - N382 Expresweg dient te worden aangepast, meer bepaald het bijkomend implementeren van een linkse afslagstrook op de H. Lebbestraat. Dit behoeft onteigeningen en afbraak van woningen. De vraag stelt zich wie daarvoor trekker is. Verder onderzoek van dit kruispunt is nodig.

In de MOBER is als milderende maatregel opgenomen dat de fietsas voorrang moet hebben op het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de ontsluiting van de KMO-zone. Hiertoe zijne enkele schetsen naar inrichting opgenomen met aanpassing van de infrastructuur om dit te bewerkstellingen en het voorzien van voldoende zicht op het aankomend verkeer.

Binnen de MOBER werden de gewenste ontwikkelingen afgetoetst. De voorkeur naar KMO is ingegeven op basis van het verschil naar mobiliteitsimpact en het feit dat het voorzien naar wonen aanleiding zal geven naar klachten ten gevolge van het verkeer op de N382. Het aanwijzen van een nieuwe rooilijn zorgt op termijn voor meer ruimte en verzekert een vlotte doorstroming.

Er zijn geen onteigeningen voorzien bij het aanwijzen van een nieuwe rooilijn. De huidige studies zijn een optimalisatie van de inrichting op basis van de beschikbare ruimte. Binnen het RUP is er geen onteigeningsplan voorzien voor de nieuwe rooilijn aan de kruising van de Henri Lebbestraat met de N382. De rooilijn is opgenomen om deze harder te kunnen afdwingen bij vergunningsaanvragen. Indien nodig kan altijd later een onteigeningsprocedure worden opgestart op basis van het onteigeningsdecreet.

Er wordt akte genomen van de suggesties en opmerkingen en deze worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.

---

## Impact op openbaar vervoer

### DE LIJN

- In basisbereikbaarheid zal deze as worden bediend door de volgende lijnen: 70, 85 en 710. Deze lijnen bieden een verbinding met station Waregem. De halte Waregem - De Nieuwe Duc in de Henri Lebbestraat wordt in basisbereikbaarheid hernoemd tot halte Waregem - Biest en blijft gelegen langs de rand van de projectsite, en dus ook op wandelafstand van de voorziene toegangen tot de projectsite. Een uitbreiding van activiteiten langsheen deze as waar een OV-aanbodsuitbreiding voorzien wordt lijkt ons in die zin dan ook een goede zaak.
- Een aantal aspecten dienen echter verdere aandacht te krijgen. Zo dient een goede doorstroming langs de Henri Lebbestraat gevrijwaard te worden voor het verhoogde OV-aanbod dat langsheen dit traject wordt voorzien. De gedeeltelijke ontsluiting van de projectsite langsheen de Henri Lebbestraat in combinatie met de verhoogde verkeersdruk op de kruispunten Henri Lebbestraat - Expresweg en Henri Lebbestraat - Stijn Streuvelsstraat en bijhorende impact op verkeersafwikkeling baren dan ook zorgen.
  - De ontsluiting van de projectsite via de Henri Lebbestraat wordt dan ook idealiter zo veel mogelijk vermeden. Zoniet, dienen hier voldoende doorstromingsmaatregelen voor OV te worden voorzien (zoals busbaan of verkeerslichtenregeling ter hoogte van het kruispunt Henri Lebbestraat - Expresweg). Ook de suggestie om “minimaal stoplichten (te) voorzien voor de fietsers” (p.43) op de kruising van de fietsas met de Henri Lebbestraat - hetzij door middel van een lichtenregeling waarbij de fietser op een knop duwt of, gezien de combinatie met uitstroom van (zwaar vracht)verkeer dat de projectsite via de Stijn Streuvelsstraat verlaat en dit kruispunt ook aansnijdt, een vaste lichtenregeling - kan de doorstroming voor onze bussen, en zo ook de reistijd impacteren.
  - Aansluitend bij deze doorstromingskwestie is de verhoogde stroom aan zwaar vrachtverkeer dat de projectsite tracht te bereiken/verlaten via dit traject en de vraag in welke mate de voorgestelde sturing van dit vrachtverkeer volgens het voorkeursscenario (p.47) gehandhaafd zal/kan worden.
  - Een meer gedetailleerde doorstromingsanalyse kunnen wij uitvoeren in het verdere verloop van de procedure. Wij blijven dan ook graag op de hoogte van het vervolg van dit dossier.

In de MOBER is als milderende maatregel opgenomen dat de fietsas voorrang moet hebben op het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de ontsluiting van de KMO-zone. Hiertoe zijn enkele schetsen naar inrichting opgenomen met aanpassing van de infrastructuur om dit te bewerkstellingen en het voorzien van voldoende zicht op het aankomend verkeer.

Binnen de MOBER werden de gewenste ontwikkelingen afgetoetst. De voorkeur naar KMO is ingegeven op basis van het verschil naar mobiliteitsimpact en het feit dat het voorzien naar wonen aanleiding zal geven naar klachten ten gevolge van het verkeer op de N382. Het aanwijzen van een nieuwe rooilijn zorgt op termijn voor meer ruimte en verzekert een vlotte doorstroming.

Er wordt akte genomen van de suggesties en opmerkingen en deze worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.

---

## Groeninrichting

### GECORO

- De GECORO vraagt om bij de verdere uitwerking de nodige aandacht te besteden aan het voorzien van een kwalitatieve groeninrichting.

De groenbuffer zal ingericht worden met streekeigen, biodiversiteitsbevorderlijk en klimaatbestendig groen. Hierbij zal de ruimtelijke kwaliteit bewaakt worden.

---

## Kwalitatief ruimtegebruik

### GECORO

- De GECORO vraagt om bij de verdere uitwerking de nodige aandacht te besteden aan het hanteren van de principes van kwalitatief ruimtegebruik in de KMO-zone cfr. de studie van Saving Space van de provincie West-Vlaanderen.

### PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

- In het kader van het traject Saving Space zijn ambities geformuleerd m.b.t. zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Het is wenselijk dat deze ambities maximaal vertaald worden in de visie en de voorschriften van het RUP.

### DEPARTEMENT OMGEVING

- Wij vragen om in het lopende planproces ook rekening te houden met de ruimtelijke randvoorwaarden die opgenomen werden in het Besluit van de Vlaamse Regering dd. 20/12/2017. Deze duurzame ruimtelijke principes voor het ontwikkelen van het bedrijventerrein zijn ook coherent door te vertalen bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP. Ook bij de beoordeling van de milieueffecten spelen deze duurzame principes een belangrijke rol.

Er wordt akte genomen van de suggesties en opmerkingen en deze worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.

De duurzame principes uit het Besluit van de Vlaamse Regering dd. 20/12/2017 zullen waar mogelijk toegepast worden in het vervolgproces van het RUP.

---

## Niet aanwenden woonuitbreidingsgebied

### GECORO

- De GECORO vraagt om bij de verdere uitwerking de nodige aandacht te besteden aan de motivering tot het niet aanwenden van het woonuitbreidingsgebied in functie van wonen aanvullen met de studie van de ruimtemonitor wonen van de intercommunale Leiedal.

Er wordt akte genomen van de suggesties en opmerkingen en deze worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.

---

## Herneming PRUP

### PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

- De startnota van het gemeentelijk RUP wordt getoetst aan het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV), goedgekeurd bij ministerieel besluit van 6 maart 2002 en het addendum op het PRS-WV, goedgekeurd bij ministerieel besluit van 11 februari 2014. Op 26 september 2019 werd de tweede partiële herziening definitief vastgesteld door de provincieraad. De Vlaamse Regering heeft de herziening definitief goedgekeurd op 20 januari 2020. Het plangebied is gelegen binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Waregem. Het PRUP werd op 16/10/2012 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het PRUP werd hernomen omwille van de problematiek m.b.t. de plan-MER. Het hernomen PRUP werd definitief vastgesteld door de provincieraad op 21/06/2018. Deze herneming wordt niet vermeld in de startnota en wordt best aangevuld.

De herneming van het PRUP wordt aangevuld in de toelichtingsnota.

---

## Locatie-alternatieven

### PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

- De locatie-alternatieven dienen verder onderbouwd.

### DEPARTEMENT OMGEVING

- De startnota moet verder ook ingaan op de eventuele alternatieven, conform de bepalingen van artikel 2.4.4. §2 3°. Het gaat zowel om locatie-alternatieven als om inrichtingsalternatieven. Wij stellen vast dat beide in voorliggende startnota slechts summier onderzocht werden. Het is net de bedoeling dat locatie – en inrichtingsalternatieven in deze fase van de RUP-procedure onderzocht worden, omdat op basis hiervan gedegen en onderbouwde keuzes kunnen gemaakt worden.

De paragraaf rond locatie- en inrichtingsalternatieven in de toelichtingsnota wordt verder onderbouwd.

---

## Kroonlijsthoogtes in plaats van bouwlagen

### DEPARTEMENT OMGEVING

- Onder “visie en ruimtelijke concepten” wordt gesproken over bouwlagen. In een industriële context is dat wat onduidelijk. Beter wordt gesproken van kroonlijsthoogtes.

Er wordt akte genomen van de suggesties en opmerkingen en deze worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.

---

**Agrarisch gebruik**

## DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ

- Enkele percelen in het plangebied zijn op vandaag in professioneel landbouwgebruik. Het Departement Landbouw en Visserij wenst te benadrukken dat rekening dient te worden gehouden met zowel gebruikers als eigenaars van percelen. Dit gaat niet altijd om dezelfde personen.
- Bepalingen uit de pachtwet of uit een andere overeenkomst gesloten met de gebruiker van een perceel moeten steeds gerespecteerd worden.

Er zal rekening worden gehouden met zowel gebruikers als eigenaars van percelen. Dit volgens de vigerende wetgeving.



