

Bijgaand bij het besluit van de Bestendige Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen houdende goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wevelgem

**Goedkeuringsbeslissing met ref.: 7/DRUM/2006-213/BD,
Brugge, 17 augustus 2006**

De Provinciegriffier,
(Get.) Hilaire OST

De Gouverneur-Voorzitter
(Get.) Paul BREYNE

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT,
Namens de provinciegriffier,

Stephaan Barbery
Sectiehoofd ruimtelijke planning
Dienst ruimtelijke planning en mobiliteit

Gemeente Wevelgem



Augustus 2006

Colofon

Dit document is een publicatie van:
Intercommunale Leiedal

Opdrachtgever:
Gemeente Wevelgem

Projectleiding en coördinatie:
Kathy Helsen

Ontwerpers – ruimtelijke planners:
Mevr. Kathy Helsen

Dhr. Steven Hoornaert

De Burgemeester:
Dhr. Jan Seynhaeve

De Schepen van Ruimtelijke Ordening :
Dhr. Mathieu Desmet

De Gemeentesecretaris :
Dhr. Kurt Parmentier

Formele procedure

- Plenaire vergadering voorontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wevelgem: 20 juni 2005
- Voorlopige vaststelling ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wevelgem in de gemeenteraadszitting van: 14 oktober 2005
- Openbaar onderzoek van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wevelgem: van 8 november 2005 tot en met 7 februari 2006
- Advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO): 15 februari, 22 februari en goedgekeurd op 22 maart 2006
- Definitieve vaststelling gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wevelgem in de gemeenteraadszitting van: 12 mei 2006

INHOUDSTAFEL

INFORMATIEF GEDEELTE 7

1. Inleiding 9

- 1.1. Opbouw van het GRS.....9
- 1.2. Situering van Wevelgem9

2. Beschrijving van de planningscontext en het -proces13

- 2.1. Structuurplanning op hoger niveau 13
 - 2.1.1. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....13
 - 2.1.2. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen.....17
- 2.2. De verordenende plannen 20
 - 2.2.1. Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk.....20
 - 2.2.2. Het gewestplan23
 - 2.2.3. De BPA's25
- 2.3. Beschermd monumenten en dorpsgezichten 29
- 2.4. Andere beleidsplannen.....32
 - 2.4.1. Milieubeleidsplan en GNOP32
 - 2.4.2. Het mobiliteitsplan32
 - 2.4.3. De geïntegreerde gebiedsgerichte visie voor Leievallei32
- 2.5. Relevante studies.....32
- 2.6. Het planningsproces33
 - 2.6.1. De overlegpartners.....33
 - 2.6.2. Het procesverloop34

3. Bestaande ruimtelijke structuur van Groot-Wevelgem 36

- 3.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur 36
 - 3.1.1. De nederzettingsstructuur36
 - 3.1.2. Bedrijvigheid36
 - 3.1.3. Sport en ontspanningsinfrastructuur.....37
 - 3.1.4. Het fysisch natuurlijk systeem39
 - 3.1.5. De open ruimte39
 - 3.1.6. Mobiliteit40
- 3.2. Knelpunten 40
- 3.3. Potenties 40

4. Bestaande ruimtelijke structuur - gebiedsgericht ... 43

- 4.1. Deelgebied Wevelgem 43
 - 4.1.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur43
 - 4.1.2. Knelpunten.....48

- 4.1.3. Potenties.....48
- 4.2. Deelgebied Gullegem..... 49
 - 4.2.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur49
 - 4.2.2. Knelpunten.....51
 - 4.2.3. Potenties.....51
- 4.3. Deelgebied Moorseele 54
 - 4.3.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur54
 - 4.3.2. Knelpunten.....55
 - 4.3.3. Potenties.....55
- 4.4. Deelgebied Leievallei 58
 - 4.4.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur58
 - 4.4.2. Knelpunten.....58
 - 4.4.3. Potenties.....59
- 4.5. Deelgebied open ruimte noord 62
 - 4.5.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur62
 - 4.5.2. Knelpunten.....63
 - 4.5.3. Potenties.....63
- 4.6. Deelgebied open ruimte west..... 66
 - 4.6.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur66
 - 4.6.2. Knelpunten.....67
 - 4.6.3. Potenties.....67

5. Bestaande ruimtelijke structuur - thematisch 70

- 5.1. De bestaande ruimtelijke economische structuur 70
 - 5.1.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur70
 - 5.1.2. Knelpunten.....74
 - 5.1.3. Potenties.....74
- 5.2. De bestaande ruimtelijke structuur van wonen en voorzieningen..... 75
 - 5.2.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur75
 - 5.2.2. Knelpunten.....83
 - 5.2.3. Potenties.....83
- 5.3. De bestaande structuur van toerisme en recreatie 84
 - 5.3.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur84
 - 5.3.2. Knelpunten.....89
 - 5.3.3. Potenties.....89
- 5.4. Bestaande ruimtelijke agrarische structuur 90
 - 5.4.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur90
 - 5.4.2. Knelpunten.....93
 - 5.4.3. Potenties.....93
- 5.5. De bestaande ruimtelijke structuur van natuur en groen..... 94
 - 5.5.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur94
 - 5.5.2. Knelpunten.....98
 - 5.5.3. Potenties.....98
- 5.6. Bestaande ruimtelijke verkeer- en vervoersstructuur..... 99
 - 5.6.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur99

5.6.2. Knelpunten.....	102
5.6.3. Potenties.....	102
6. Analyse van de ruimtelijke behoeften	103
6.1. De behoefte voor huisvesting.....	103
6.1.1. Analyse van de behoefte.....	103
6.1.2. Synthese van het aanbod.....	104
6.1.3. Confrontatie aanbod -- behoefte.....	104
6.1.4. Confrontatie met de taakstelling	104
6.1.5. Besluit	105
6.2. De behoefte aan lokale bedrijventerreinen	108
6.2.1. Analyse van het aanbod aan bedrijventerreinen	108
6.2.2. Raming van de behoefte aan nieuwe lokale bedrijventerreinen.....	108
6.2.3. Confrontatie tussen aanbod & behoefte aan bedrijventerreinen	109
6.2.4. Ruimtelijk beleid en beleidsbeslissingen	110
RICHTINGGEVEND GEDEELTE	115
1. Algemene uitgangspunten	116
1.1. Plannen vanuit eigen aspiraties maar binnen het hoger kader... ..	116
1.2. Duurzame ontwikkeling.....	116
1.2.1. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling.....	116
1.2.2. Duurzame mobiliteit	116
1.2.3. Duurzaam milieubeleid	117
1.3. Ruimte laten voor onbekenden en onzekerheden	117
1.4. Een hanteerbaar ruimtelijk beleid	117
2. Gewenste ruimtelijke structuur voor Groot-Wevelgem	119
2.1. Visie	119
2.1.1. Wevelgem apart.....	119
2.1.2. Apart verbonden, anders verbinden	120
2.2. Gewenst ruimtelijk beleid	124
3. Gebiedsgericht ruimtelijk beleid	129
3.1. Deelgebied Wevelgem	129
3.1.1. Visie	129
3.1.2. Gewenst ruimtelijk beleid	132
3.2. Deelgebied Gullegem.....	138
3.2.1. Visie	138
3.2.2. Gewenst ruimtelijk beleid	140
3.3. Deelgebied Moorsele	145
3.3.1. Visie.....	145
3.3.2. Gewenst ruimtelijk beleid	147
3.4. Deelgebied Leievallei	150
3.4.1. Visie.....	150
3.4.2. Gewenst ruimtelijk beleid	152

3.5. Deelgebied open ruimte noord	154
3.5.1. Visie	154
3.5.2. Gewenst ruimtelijk beleid	156
3.6. Deelgebied open ruimte west.....	158
3.6.1. Visie	158
3.6.2. Gewenst ruimtelijk beleid	160
4. Thematisch ruimtelijk beleid.....	162
4.1. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van economie	162
4.1.1. Doelstellingen en globale beleidselementen	162
4.1.2. Specifiek beleidskader voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen.....	166
4.2. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van wonen en voorzieningen.....	170
4.2.1. Doelstellingen en globale beleidselementen	170
4.2.2. Specifiek beleidskader voor zonevreemde woningen	175
4.3. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van toerisme en recreatie.....	178
4.3.1. Doelstellingen en globale beleidselementen	178
4.3.2. Selecties	181
4.3.3. Specifiek beleidskader voor buurtwegen.....	182
4.4. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van landbouw	184
4.4.1. Doelstellingen en globale beleidselementen	184
4.5. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van natuur en groen.....	186
4.5.1. Doelstellingen en globale beleidselementen	186
4.5.2. Selecties	187
4.6. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van verkeer en vervoer.....	190
4.6.1. Doelstellingen en globale beleidselementen	190
4.6.2. Wegen	192
4.6.3. Waterwegen	193
4.6.4. Luchthaven Wevelgem	194
4.6.5. Openbaar vervoer	194
4.6.6. Voetgangerswegen	196
4.6.7. Fietswegen	196
5. Maatregelen en acties	199
5.1. Gebiedsspecifieke maatregelen en acties	199
5.1.1. Voor Groot Wevelgem.....	199
5.1.2. Deelgebied Wevelgem.....	199
5.1.3. Deelgebied Gullegem.....	200
5.1.4. Deelgebied Moorsele.....	200
5.1.5. Deelgebied Leievallei	200
5.1.6. Deelgebied Open ruimte noord.....	201
5.1.7. Deelgebied Open ruimte west	201
5.2. Thematische maatregelen en acties	201
5.2.1. Op vlak van economie.....	201
5.2.2. Op vlak van wonen en voorzieningen	201

5.2.3. Op vlak van toerisme en recreatie	202
5.2.4. Op vlak van landbouw.....	202
5.2.5. Op vlak van natuur en groen	202
5.2.6. Op vlak van verkeer en vervoer	202

BINDEND GEDEELTE **203**

1. Doel en inhoud van het bindend gedeelte **205**

2. Groot Wevelgem **206**

3. Deelgebied Wevelgem..... **206**

4. Deelgebied Gullegem **206**

5. Deelgebied Moorsele..... **206**

Lijst van figuren informatief gedeelte

IG figuur nr. 1: situering van Wevelgem	8	IG figuur nr. 21 : de bestaande ruimtelijke structuur van deelgebied open ruimte noord	64
IG figuur nr. 2a : straatnamenplan Wevelgem	10	IG figuur nr. 22 : topografische kaart van de open ruimte noord	65
IG figuur nr. 2b : straatnamenplan Gullegem	11	IG figuur nr. 23 : de bestaande ruimtelijke structuur van deelgebied open ruimte west.....	68
IG figuur nr. 2c : straatnamenplan Moorseele	12	IG figuur nr. 24 : topografische kaart van de open ruimte west.....	69
IG figuur nr. 3 : het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	15	IG figuur nr. 25 : de bestaande ruimtelijke economische structuur	73
IG figuur nr. 4: het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen	16	IG figuur nr. 26 : de bestaande ruimtelijke structuur van wonen en voorzieningen.....	76
IG figuur nr. 5 : Structuurbepalende elementen uit het RSV en PRS W-V	19	IG figuur nr. 27 : onbebouwde percelen en woonvernieuwingsgebieden	77
IG figuur nr. 6 : de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, op grondgebied Wevelgem	21	IG figuur nr. 28 : jeugdvoorzieningen.....	80
IG figuur nr. 7 : het gewestplan	24	IG figuur nr. 29 : de bestaande ruimtelijke toeristisch-recreatieve structuur	87
IG figuur nr. 8 : BPA's.....	27	IG figuur nr. 30 : de bestaande ruimtelijke agrarische structuur.....	92
IG figuur nr. 9 : categorisering in het sectoraal BPA zonevreemde bedrijven	28	IG figuur nr. 31 : de bestaande ruimtelijke structuur van natuur en groen	97
IG figuur nr. 10 : beschermde monumenten en dorpsgezichten.....	31	IG figuur nr. 32 : de bestaande ruimtelijke verkeer- en vervoersstructuur	100
IG figuur nr. 11 : de bestaande ruimtelijke structuur van Groot Wevelgem	38	IG figuur nr. 33: dichtheidsstrategie voor bijkomende woongelegenheden	107
IG figuur nr. 12 : knelpunten en potenties voor Groot-Wevelgem	42	IG figuur nr. 34 : Locatie-onderzoek voor nieuwe lokale bedrijventerreinen in Wevelgem (topografische kaart)	111
IG figuur nr. 13 : de bestaande ruimtelijke structuur van deelgebied Wevelgem.....	44	IG figuur nr. 35 : Locatie-onderzoek voor nieuwe lokale bedrijventerreinen in Wevelgem (gewestplan)	112
IG figuur nr. 14 : topografische kaart van Wevelgem.....	45		
IG figuur nr. 15 : de bestaande ruimtelijk structuur van deelgebied Gullegem	52		
IG figuur nr. 16 : topografische kaart van Gullegem	53		
IG figuur nr. 17 : de bestaande ruimtelijke structuur van deelgebied Moorseele.....	56		
IG figuur nr. 18 : topografische kaart van Moorseele.....	57		
IG figuur nr. 19 : de bestaande ruimtelijke structuur van deelgebied Leievallei	60		
IG figuur nr. 20 : topografische kaart van de Leievallei	61		

Lijst van figuren richtinggevend gedeelte





















RG figuur nr. 1 : Gewenste ruimtelijke structuur voor Groot-Wevelgem	122
RG figuur nr. 2 : Gewenste ruimtelijke structuur van deelgebied Wevelgem.....	130
RG figuur nr. 3: De gewenste ruimtelijke structuur van deelgebied Gullegem	139
RG figuur nr. 4 : De gewenste ruimtelijke structuur van deelgebied Moorsele.....	146
RG figuur nr. 5 : De gewenste ruimtelijke structuur van de Leievallei ..	151
RG figuur nr. 6: De gewenste ruimtelijke structuur van de open ruimte noord	155
RG figuur nr. 7 : De gewenste ruimtelijke structuur van de open ruimte west.....	159
RG figuur nr. 8 : gewenste ruimtelijke economische structuur.....	165
RG figuur nr. 9: gewenste ruimtelijke structuur voor wonen en voorzieningen	174
RG figuur nr. 10 : De gewenste ruimtelijke toeristisch-recreatieve structuur.....	180
RG figuur nr. 11 : De gewenste ruimtelijke agrarische structuur.....	185
RG figuur nr. 12 : De gewenste ruimtelijke structuur op vlak van natuur en groen.....	189
RG figuur nr. 13: De gewenste ruimtelijke verkeer- en vervoersstructuur	195
RG figuur nr. 14: De gewenste ruimtelijke structuur van functionele fietsroutes.....	198

INFORMATIEF GEDEELTE

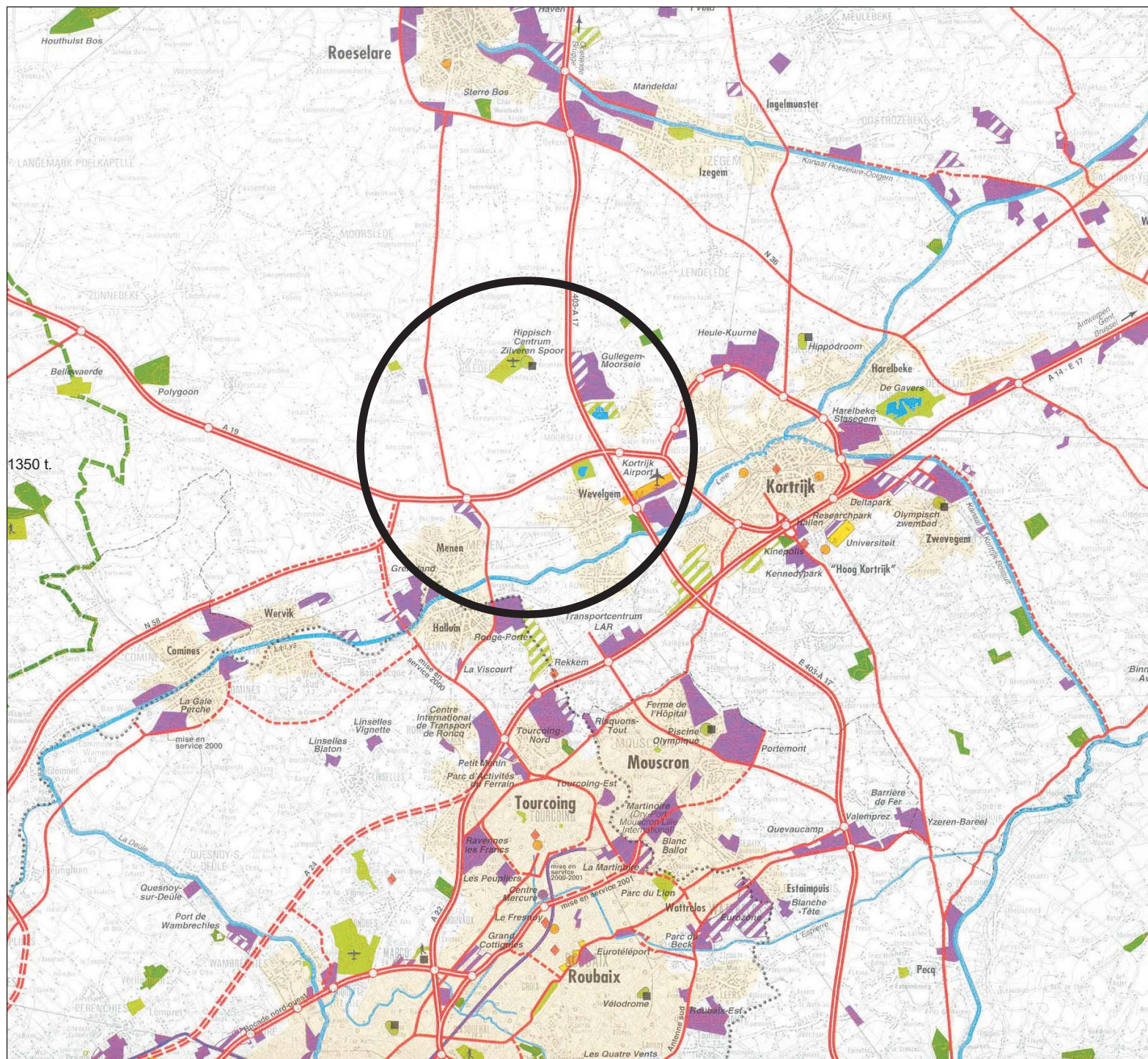
GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

De situering van Wevelgem

legende - IG figuur nr.1

-  autosnelweg
-  geplande autosnelweg
-  hoofdweg
-  weg in onderzoek
-  HST lijn
-  luchthaven
-  waterloop voor schepen >= 1350 t.
-  geplande waterloop voor schepen >= 1350 t.
-  waterloop voor schepen <1350 t.
-  bedrijventerrein
-  geplande bedrijventerreinen
-  universiteit
-  hogeschool
-  culturele uitrusting
-  regionale sportfaciliteiten
-  recreatiegebied
-  recreatiegebied in onderzoek
-  landschapspark
-  landschapspark in onderzoek
-  bos

Deze figuur is een schematische weergave



1. Inleiding

1.1. Opbouw van het GRS

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Wevelgem bestaat uit drie delen: een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte. Het informatief gedeelte omvat in hoofdzaak de beschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande ruimtelijke toestand en andere achtergrondinformatie voor de ruimtelijke beleidskeuzes die genomen worden in het richtinggevend gedeelte. De opbouw van beide delen zijn per hoofdstuk op mekaar afgestemd. In het bindend gedeelte worden de korte-termijn-engagements van de gemeente geselecteerd uit het richtinggevend gedeelte.

1.2. Situering van Wevelgem

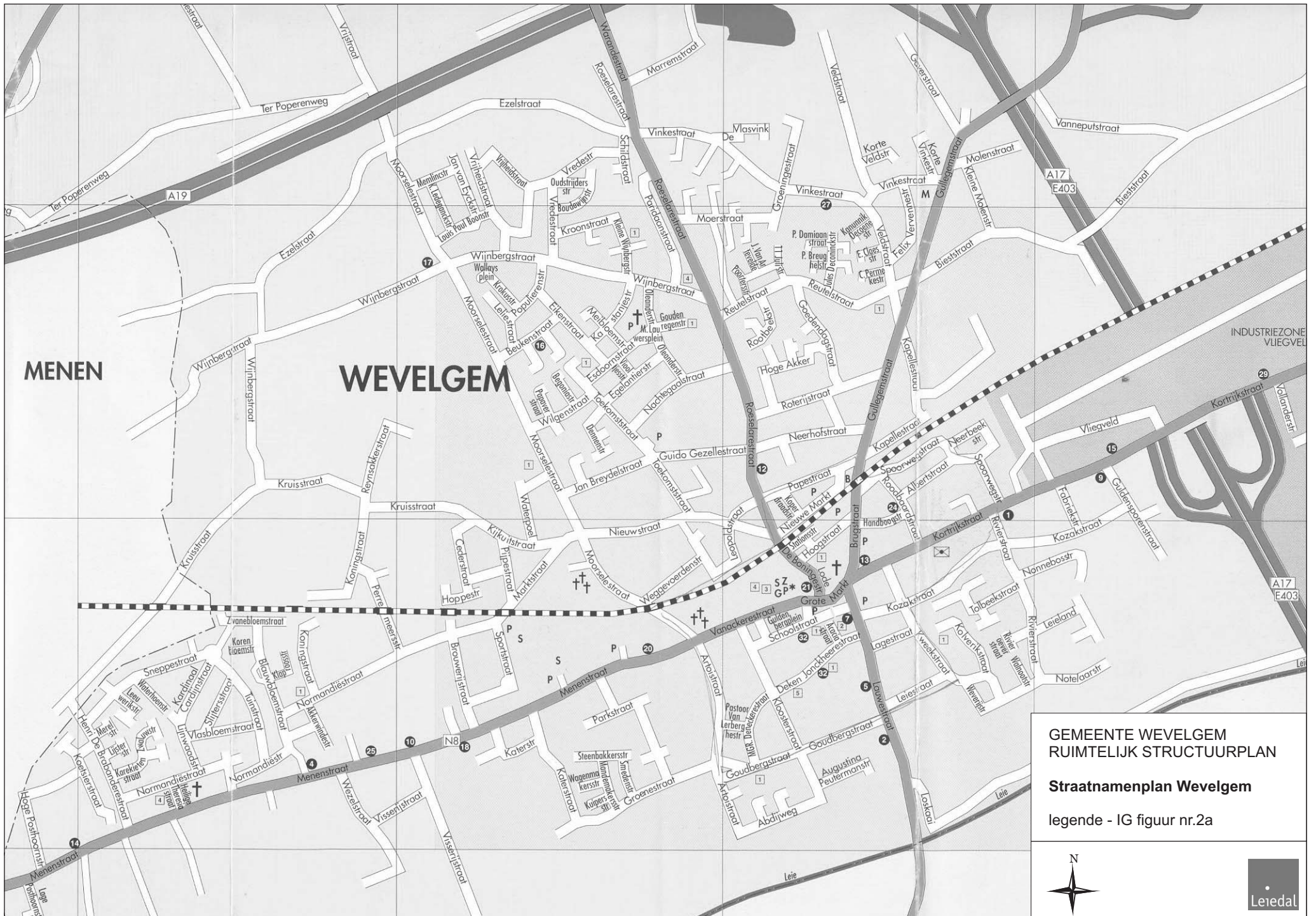
Wevelgem is gelegen in het zuiden van West-Vlaanderen, in de stedelijke agglomeratie van Kortrijk. De grootstad Rijsel bevindt zich op minder dan 30 km van Wevelgem; Gent ligt een 50-tal km ver.

De regio wordt gekenmerkt door een sterke stedelijke en industriële ontwikkeling gekoppeld aan een multimodaal bereikbaarheidsprofiel. Groen- en natuurvoorzieningen zijn gebrekkig aanwezig.

De gemeente is samengesteld uit drie deelgemeenten: Wevelgem (14 km²), Gullegem (10 km²) en Moorsele (15 km²). De fusie kwam tot stand in 1977. In 2002 telde de fusiegemeente Wevelgem 31.276 inwoners op 39 km². Wevelgem heeft met 807 inwoners per km² een hoge bevolkingsdichtheid.

De Leie vormt de zuidelijke grens van Wevelgem. De gemeente Wevelgem wordt in het oosten begrensd door de stad Kortrijk, in het zuiden en het westen door de steden Menen en Wervik, en in het noorden door de gemeenten Moorslede en Ledegem.

Figuur 1: De situering van Wevelgem
Figuur 2a: Straatnamenplan Wevelgem
Figuur 2b: Straatnamenplan Gullegem
Figuur 2c: Straatnamenplan Moorsele



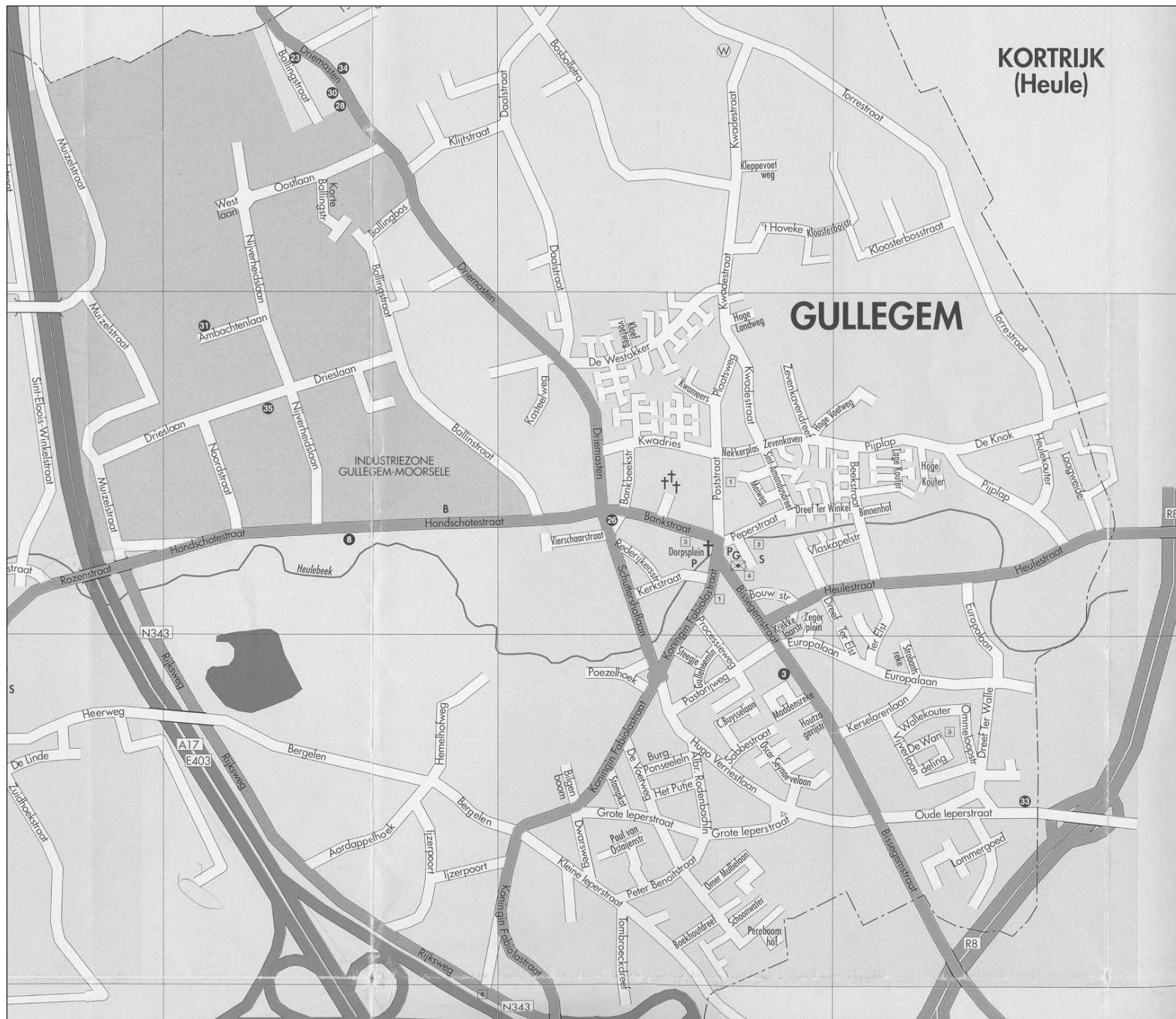
GEMEENTE WEVELGEM
 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN
Stratnamenplan Wevelgem
 legende - IG figuur nr.2a



Straatnamenplan Gullegem

legende - IG figuur nr.2b

**KORTRIJK
(Heule)**



GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Straatnamenplan Moorsele

legende - IG figuur nr.2c



LEDEGEM

VUEGVELD

MOORSELE

MOORLEDE
(Dadizele)



2. Beschrijving van de planningscontext en het -proces

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke elementen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen van belang zijn voor Wevelgem.

Verder worden de verordenende plannen voor Wevelgem beschreven. In een derde luik wordt een overzicht gegeven van belangrijke bepalingen opgenomen in beleidsdocumenten die geen wettelijk karakter hebben, naast een overzicht van studies of projecten die mee het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan voeden.

Tenslotte wordt een overzicht gegeven van het gevoerde structuurplanningsproces en de belangrijkste aandachtspunten die onthouden werden uit de verschillende overlegmomenten.

2.1. Structuurplanning op hoger niveau

2.1.1. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Figuur 3: Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Figuur 4: De elementen van Vlaams niveau in Wevelgem

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 23 september 1997; de gedeeltelijke herziening ervan definitief vastgesteld op 12 december 2003. De bindende bepalingen van het RSV werden respectievelijk bij decreet van 17 december 1997 en 19 maart 2004 door het Vlaamse Parlement bekrachtigd.

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen behandelt de ruimtelijke materie dat op Vlaams niveau structurerend is. Daarnaast worden maatregelen en acties opgenomen met taakstellingen voor de 3 planniveaus.

Inhoudelijke aspecten m.b.t. de regio en Wevelgem:

⇒ De stedelijke gebieden

Het grondgebied van Wevelgem behoort deels tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en tot het stedelijk netwerk op Vlaams niveau van de

regio Kortrijk. De regio Menen-Kortrijk-Waregem wordt onderkend als onderdeel van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen.

Het RSV stelt voor stedelijke gebieden de volgende beleidsmatige benaderingen voorop:

- het stimuleren en concentreren van activiteiten;
- het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten;
- het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen;
- het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid;
- het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies.

Het deel van Wevelgem dat behoort tot het stedelijk gebied Kortrijk wordt in het RSV automatisch geselecteerd als economisch knooppunt.

⇒ Het buitengebied

Het deel van Wevelgem (= Moorsele) dat niet behoort tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, behoort tot het buitengebied.

Voor het buitengebied stelt het RSV de volgende doelstellingen voorop:

- het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies;
- het tegengaan van de versnippering van het buitengebied;
- het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied;
- het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen;
- het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied;
- het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem;
- het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied.

⇒ Lijninfrastructuur

De doelstellingen i.v.m. mobiliteit en lijn- infrastructuur in het RSV zijn:

- versterking van alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer;
- optimalisering door categorisering van het wegennet;
- een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer.

De 'hoofdwegen' en 'primaire wegen'.

- ⇒ De E403 (A17) (Oostkamp-Doornik) is geselecteerd als hoofdweg.
- ⇒ De A19 (Kortrijk-Ieper) als primaire weg II.
- ⇒ R8 (vak Kortrijk West-Noord-Oost) als primaire weg II.

Waterwegennet

De Leie en afleidingskanaal worden als hoofdwaterweg geselecteerd.

Spoorwegennet

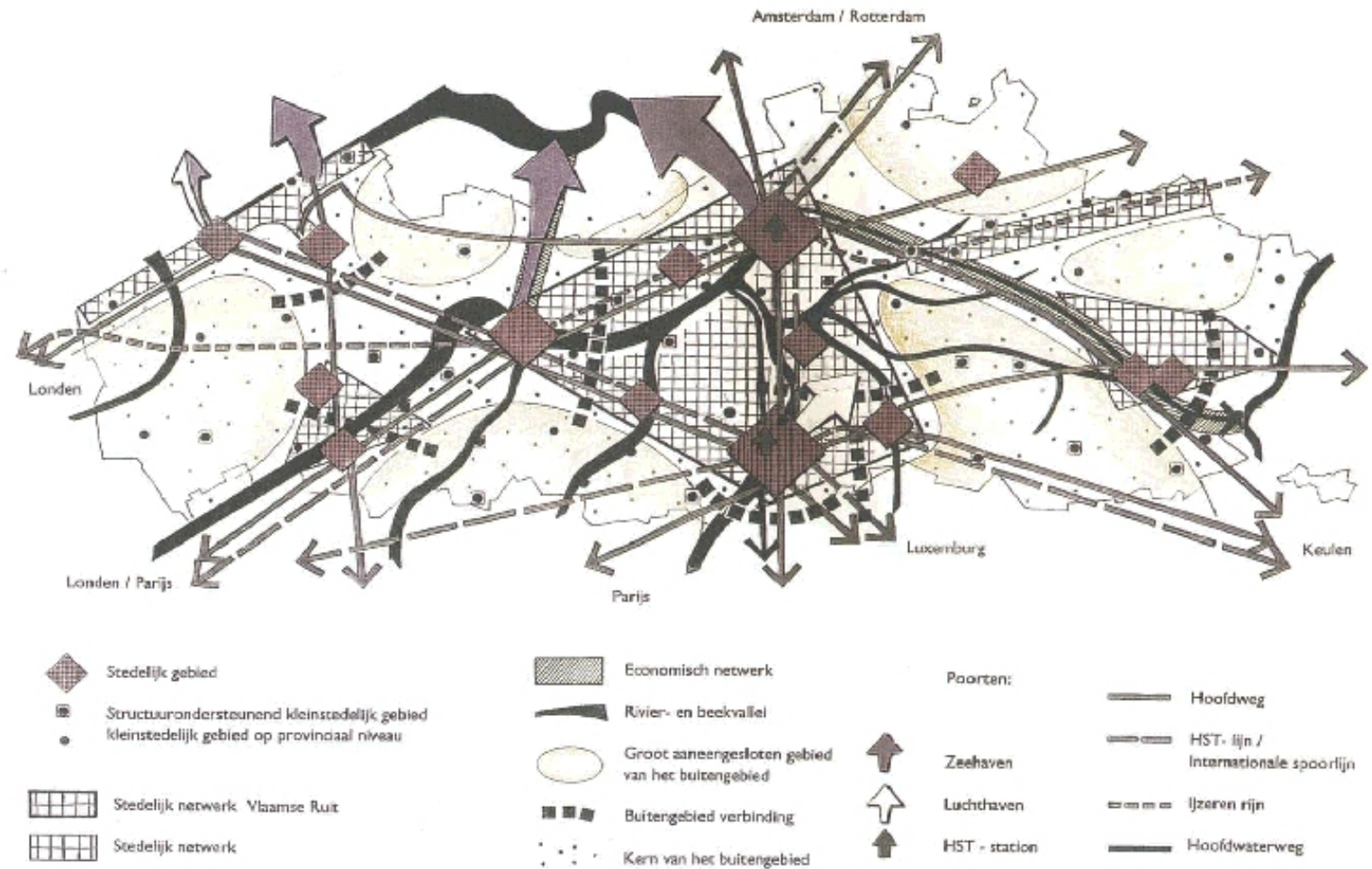
De *spoorlijn nr. 69 Kortrijk-Poperinge* maakt deel uit van het 'spoorwegennet op regionaal niveau'. Het regionale spoorwegennet functioneert als toevoer naar het hoofdspoorwegennet via de hoofdstations en als verbindend net voor regionale verplaatsingen. Het *NMBS-station van Kortrijk* is het meest nabijgelegen 'hoofdstation' van waaruit IC- en EC-treinen (internationaal) rijden. Het *NMBS-station van Wevelgem* werd niet geselecteerd als een 'knooppunt voor regionaal openbaar vervoer'.

Collectief en openbaar vervoer in het buitengebied

"Het collectief en openbaar vervoer in het buitengebied wordt ondersteund door een bundeling van ontwikkelingen in hoofddorpen en woonkernen. Op die manier wordt het ruimtelijk draagvlak vergroot voor de uitbouw van een systeem van stamlijnen door de Lijn en de NMBS, waarop een minimaal aanbod kan gerealiseerd blijven. Dit net van stamlijnen wordt dan aangevuld met zgn. feedervoorzieningen (aanvoersystemen zoals b.v. gewone bus, buurtbus, belbus, beltaxi, lijntaxi,...)."

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

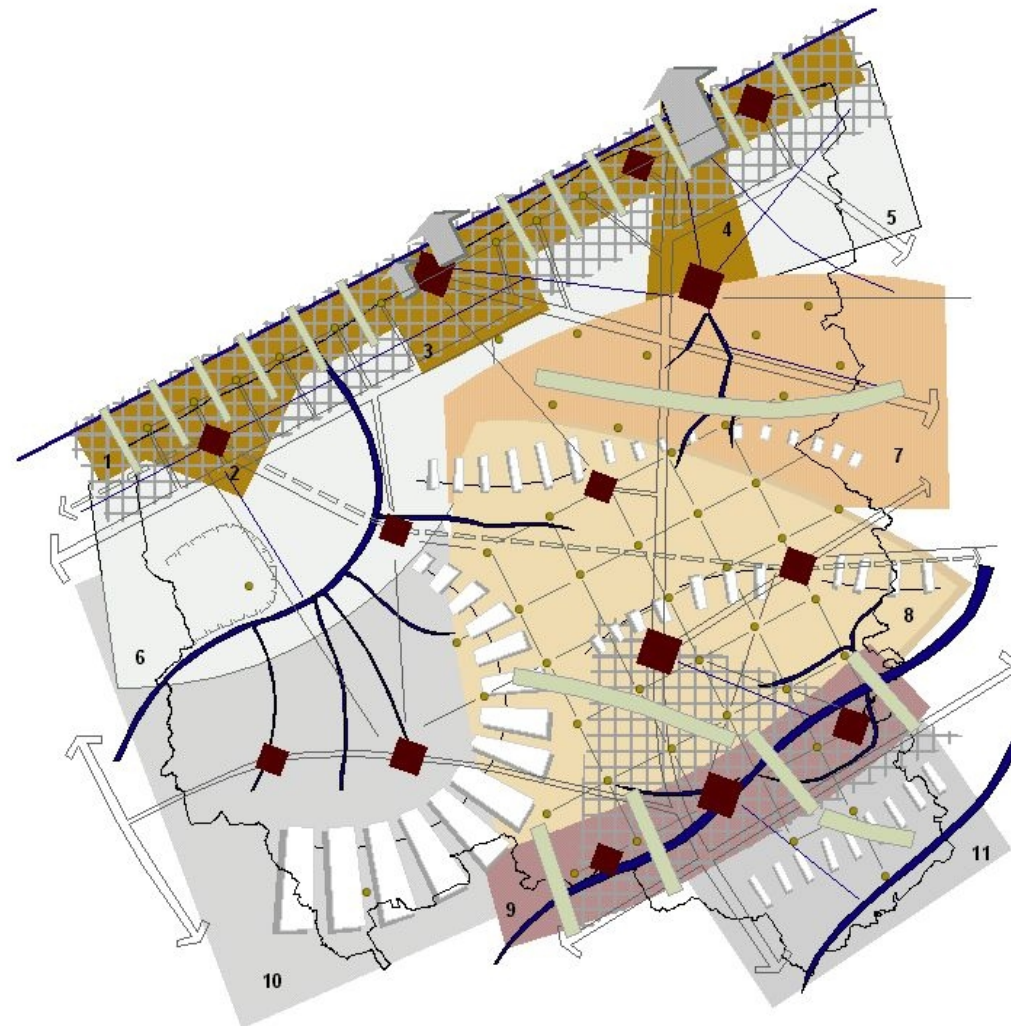
legende - IG figuur nr. 3



Het provinciaal ruimtelijk structuurplan
West-Vlaanderen

legende - IG figuur nr. 4

-  rivier- en beekvallei
-  reliëfcomponent
-  stedelijk gebied
-  stedelijk netwerk van Vlaams niveau
-  structureerende open-ruimteverbinding
-  structuurondersteunend kernenpatroon
-  economische poort van Vlaams niveau
-  grofmazig netwerk lijninfrastructuur (weg/spoor)
-  fijnmazig netwerk lijninfrastructuur
-  kanaal
-  1 kustruimte
-  2 westkustruimte
-  3 oostendse ruimte
-  4 brugse ruimte
-  5 oostelijke polderruimte
-  6 westelijke polderruimte
-  7 veldruimte
-  8 middenruimte
-  9 leieruimte
-  10 heuvel-ijzerruimte
-  11 interfluviumruimte



2.1.2. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) werd goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 29 november 2001 en door de Vlaamse regering op 6 maart 2002.

Figuur 4: Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen
Figuur 5: Structuurbepalende elementen uit het RSV en PRS-WV

Inhoudelijke aspecten m.b.t. Wevelgem:

Wevelgem behoort in het PRS-WV tot de Leieruimte waar dynamische stedelijke ontwikkelingen en kwalitatief wonen voorop staan in de toekomstvisie. De Leieruimte wordt gezien als een complementaire en/of ondersteunende schakel tussen de Vlaamse zeehavens en het Rijksse dat in belang toeneemt op het vlak van logistiek en dienstverlening. Hierbij wordt gestreefd naar dynamische economische ontwikkelingen en naar een kwalitatieve leefomgeving.

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende ruimtelijke beleid :

- de Leie als multifunctionele drager: economisch, natuurlijk en toeristisch-recreatief;
- weginfrastructuur als economische drager;
- stedelijke gebieden Kortrijk - Waregem - Menen als knooppunten van ontwikkeling, ondersteund door Wervik en Wielsbeke op vlak van bedrijvigheid;
- open-ruimteverbindingen als groene longen in de Leieband.

Beleidsopties voor de Leieruimte

- Regionale bedrijvigheid wordt in knooppunten uitgebouwd, vooral aan de in- en uitrittencomplexen van de hoofdwegen ter hoogte van de stedelijke gebieden, de luchthaven van Wevelgem en knooppunten aan waterwegen of spoorwegen. Aan de luchthaven van Wevelgem is een specifiek bedrijventerrein gesitueerd met een ondersteunende rol voor de regionale bedrijvigheid. Nieuwe bedrijvigheid dient er in directe relatie te staan met de aard van de activiteiten die op het luchthaventerrein mogelijk zijn. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de draagkracht van de omgeving.

- In de Leievallei kunnen ook in de specifieke economische knooppunten nieuwe activiteiten tot ontwikkeling komen los van clustervorming of endogene ontwikkeling wanneer deze gebruik maken van de bestaande gebundelde lijninfrastructuur.
- De stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen krijgen de nodige ondersteuning als knooppunten voor allerlei stedelijke ontwikkelingen. Aandachtspunten zijn de kwaliteit van de openbare ruimten, groen in de stad, mogelijkheden voor openbaar vervoer en fietsverkeer, clustervorming van economische activiteiten en tewerkstelling.
- De Leie heeft meervoudige functies die versterkt worden: economisch, natuurlijk en toeristisch-recreatief. Voor de vestiging van watergebonden bedrijven is de nabijheid van bovenlokale wegontsluiting een bepalende factor. Het toeristisch-recreatief medegebruik van de Leie zal zich hoofdzakelijk situeren op de jaagpaden, op de waterloop zelf en bij de stadskernen.
- De versterking van beekvalleien in het stedelijke gebied, de uitbouw van de provinciale domeinen (Gavers, Bergelen) en het zoeken naar locatie(s) voor stadsrandbos(sen) moeten groen in de stad versterken.
- In de Leieband worden de groene longen behouden, zodat de Leieruimte geen aaneengesloten bebouwde ruimte wordt.

Selecties en ruimtelijke bepalingen

voor de nederzettingstructuur:

- Moorseele wordt geselecteerd als woonkern. De rol van een woonkern is structurerend voor het buitengebied en lokaal verzorgend. Opvang van de groei van eigen huishoudens kan, zolang het niveau van de kern niet overschreden wordt. Lokale bedrijvigheid is mogelijk in verwevenheid met het wonen. De nood aan bijkomende woongelegenheden dient gestaafd met een gemeentelijke woonbehoeftestudie.

voor de natuurlijke structuur:

- De Heulebeek is een natuurverbindingsgebied tussen de Leie en de West-Vlaamse heuvels.
- De oude spoorwegberm Roeselare-Menen is een droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

voor de structuur toerisme en recreatie:

- De toeristisch-recreatieve knooppunten: de stedelijke gebieden Menen en Kortrijk, het openluchtrecreatief groen domein Bergelen. Verder wordt in de verstedelijkte Leievallei ruimte gezocht om een bijkomend openluchtrecreatief groen domein uit te bouwen.
- De Leie en de spoorwegbedding Roeselare-Menen zijn toeristisch-recreatieve lijnelementen.

voor de agrarische structuur:

- Wevelgem behoort tot de intensief gedifferentieerde agrarische structuur. De draagkracht van de ruimte moet hier het uitgangspunt zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden en vernieuwing van de landbouw. Het ruimtelijk beleid moet de nodige maatregelen nemen om deze verwevenheid te ondersteunen en om de infrastructuur te optimaliseren met respect voor de landschappelijke waarden.

voor de structuur van bedrijvigheid en kleinhandel:

- Voor bedrijvigheid stelt de provincie dat de bestaande ruimtelijk-economische structuur dient versterkt te worden, waarbij de eigenheid van de streek versterkt wordt door endogene ontwikkelingen en clustervorming te ondersteunen. Er kunnen in geen geval nieuwe zonevreemde bedrijven gecreëerd worden.
- Nieuwe kleinhandelszaken kunnen zich enkel vestigen in de stedelijke gebieden, in de kernen van het buitengebied en in overige woonconcentraties. Verweving met andere functies moet de regel zijn.

voor de structuur verkeer en vervoer:

- De R8 West (van de A19 tot de A14 oprit 2) wordt geselecteerd als secundaire weg categorie 1. De N8 en de N32 zijn secundaire wegen categorie 2.

voor de landschappelijke structuur:

- Het grootste gedeelte van Wevelgem wordt aangeduid als stadslandschap, waar de aandacht gaat naar een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein. Belangrijk zijn de randzones waarbij de stad en de open ruimte een geïntegreerde benadering vergen. Het gebied rond Moorseele als nieuw landschap. De provincie werkt ruimtelijke concepten uit voor de nieuwe landschappen.
- De Heulebeek, de Leie en de spoorwegbedding Roeselare-Menen zijn landschappelijk structurerende lineaire elementen.

- Er worden open-ruimteverbindingen vastgelegd tussen Menen en Wevelgem, tussen Lauwe en Aalbeke.
- Ankerplaatsen: Steenbekebos en Heulebos.

**Elementen van de gewenste
ruimtelijke structuur uit het RSV &
PRS-WV**

legende - IG figuur nr. 05

-  Hoofdwegen
-  Primaire wegen categorie 2
-  Secundaire weg categorie 1
-  Secundaire weg categorie 2
-  Spoorwegennet
-  Leie als hoofdwaterweg
-  Heulebeek als toeristisch-recreatief lijnelement en natuurverbingsgebied
-  Oude spoorwegbedding als toeristisch-recreatief lijnelement en droge ecologische infrastructuur
-  Regionaalstedelijk gebied
-  Kleinstedelijk gebied
-  Bedrijfsondersteunend hoofddorp
-  Herlokalisatiehoofddorp
-  Woonkern
-  Stedelijk netwerk
-  Openluchtrecreatief groen domein op provinciaal niveau
-  Open-ruimteverbinding



2.2. De verordenende plannen

2.2.1. Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk

Figuur 6: de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk – elementen te Wevelgem

Het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk is in 1998 gestart. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd door de Vlaamse regering op 20 januari 2006 definitief vastgesteld.

- ruimte voor bijkomende regionale bedrijventerreinen

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet ondermeer in 6 ha uitbreiding Wevelgem-Zuid als gemengd regionaal bedrijventerrein. De ontwikkeling van lokale economische activiteiten tussen het regionaal bedrijventerrein en de Kortrijkstraat is mogelijk via een gemeentelijk planningsinitiatief. Dit wordt niet in het gewestelijk RUP opgenomen.

- ruimte voor grootschalige kleinhandel

De werking van de kleinhandelsconcentratie op stedelijk niveau langs de N8 wordt bevestigd. In de zone wordt grootschalige, volumineuze kleinhandel toegelaten die geen concurrentie aangaan met het binnenstedelijk winkelapparaat. Het gebied dient optimaal benut te worden in functie van grootschalige kleinhandel. Ruimte voor extra inplantingen kan gecreëerd worden vanuit de visie van zorgvuldig ruimtegebruik.

- ruimte voor bijkomende lokale bedrijventerreinen

Voor lokale bedrijventerreinen is in het afbakeningsproces een pakket van 58 ha voorzien. Daarin zijn ook lokale bedrijventerreinen voorzien voor kernen buiten het stedelijk gebied (van gemeenten die deel uitmaken van het stedelijk gebied). De verdeling gebeurt in overeenstemming met de principes in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en de selecties in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen. In het afbakeningsplan worden deze lokale bedrijventerreinen niet in concrete locaties vastgelegd : dit dient deel uit te maken van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

- ruimte voor zonevreemde bedrijven

In het afbakeningsproces is een pakket van 95 ha voorzien voor zonevreemde bedrijven. Na de herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen kan dit pakket te ruim worden. In dat geval blijft dit pakket als een reserve ter beschikking van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk.

- ruimte voor woningen

Met betrekking tot het **wonen** wordt in overeenstemming met de hypothese gewenste ruimtelijke structuur een programma voorgesteld. In Wevelgem worden de gebieden 'Kleine Molen' en de 'Ijzerpoort' aangegeven als te ontwikkelen in functie van een woningaanbod.

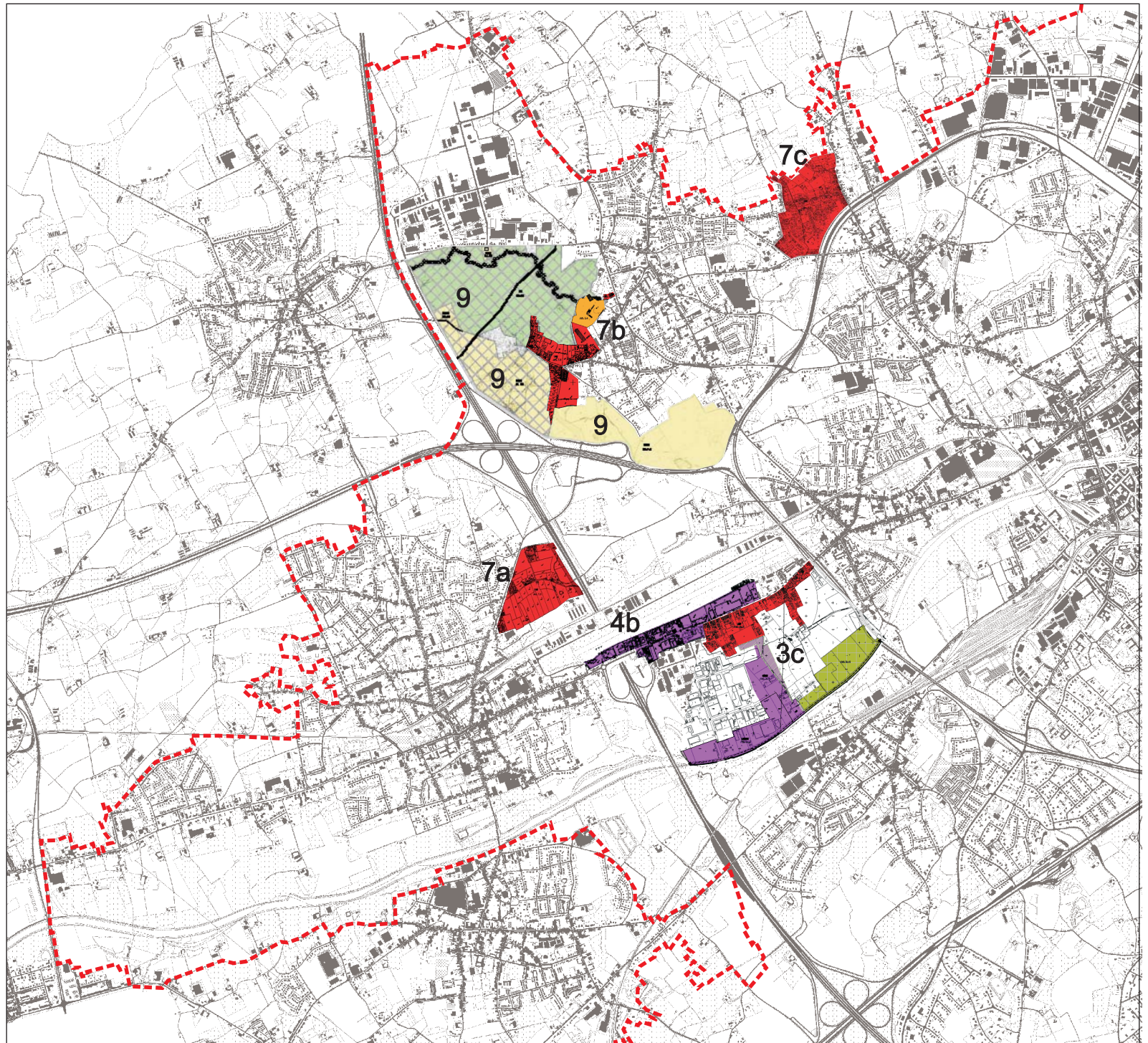
Het gebied '**Kleine Molen**' (Wevelgem) is begrensd door (in wijzerzin) de Gullegemstraat, de A17, de Molenstraat en de voetweg nr. 34. De voorschriften van het stedelijk woongebied zijn zo opgesteld dat ook aan het wonen verwante activiteiten toegelaten zijn. De graad aan dergelijke activiteiten verschilt al naar gelang de locatie. Omdat het gebied aansluitend met de spoorweg en de luchthaven het meest geschikt is voor lokale bedrijvigheid wordt voor dit gebied geen bestemmingswijziging doorgevoerd. Het maakt wel deel uit van het stedelijk gebied en kan een soort buffer vormen tussen de spoorlijn en de woonomgeving. De gemeente kan voor het zuidelijk deel een gemeentelijk plan uitwerken in functie van een lokaal bedrijventerrein.

Het gebied '**Ijzerpoort**' (Wevelgem) is begrensd door (in wijzerzin) de Heulebeekvallei, perceelsgrenzen, de Kleine Ieperstraat, de westelijke grens van de verkaveling 5/1033, de Stampkotbeek, verkaveling 5/1197, de westelijke grens van de percelen gelegen langs de Kon. Fabiolastraat en Bergelen, Bergelen, de Hemelhofweg en de bebouwing erlangs, de percelen gelegen ten noorden van Bergelen, perceelsgrenzen in noordelijke richting tot in de Heulebeekvallei.

----- Afbakeningslijn

Deelplannen

- 3c Gemengd bedrijventerrein
Wevelgem-zuid uitbreiding
+ Leievallei
- 4b Kleinhandelszone Wevelgem N8
- 7a Kleine Molen
- 7b Ijzerpoort
- 7c Rijs
- 9 Domein Bergelen



- ruimte voor groen

In het regionaalstedelijk gebied worden (rand)stedelijke groengebieden aangeduid.

Het uitgangspunt is het ontwikkelen of versterken van randstedelijke groengebieden in de omgeving van het provinciaal domein Bergelen. De randstedelijke groengebieden worden opgevat als multifunctionele gebieden die drager zijn van verschillende functies. Door de omvang van Bergelen en omgeving is het gebied in staat deze verweving op te nemen. Het noordelijk deel van het plangebied wordt een gebied met de klemtoon op natuur, recreatie en bos. Daarbinnen wordt de Heulebeek versterkt als ruimtelijke-ecologische verbinding met de Leievallei (e.a. kleinere groengebieden of recreatieve infrastructuur) en het te ontwikkelen speelbos in Kortrijk. In het zuidelijk deel van Bergelen wordt de klemtoon gelegd op landbouw, al of niet voor professionele doeleinden. Zodra het knooppunt van de A19-R8 aangepast wordt, kan de nodige ruimte aangesneden worden in het plangebied.

Er is geen deelplan Leievallei opgenomen in het afbakeningsplan. Voor de Leievallei wordt op korte termijn een afzonderlijk gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt.

De omgeving van de ijsschaatsbaan (RP-zone volgens het gewestplan) is niet opgenomen in het gebied Bergelen. De redenen hiervoor zijn:

- Door de huidige bebouwing is er geen visuele relatie met de Bergelen.
- Momenteel zijn geen langzaam verkeerverbindingen uitgewerkt tussen de beide gebieden.
- Dit gebied heeft een eerder lokaal karakter (met uitzondering van de schaatsbaan) en kan dus beter door de gemeente verder worden geordend.
- De huidige bestemming van het gebied stelt niet direct problemen en laat een kwalitatieve ontwikkeling toe.

Ook de omgeving van het Vijverhof wordt niet opgenomen. De redenen hiervoor zijn:

- De functionele relatie met het randstedelijk groengebied is omwille van het tussenliggende knooppunt van A17 en A19 beperkt.
- De huidige bestemming van het gebied is afgestemd op het concrete gebruik en kan ook in de toekomst behouden blijven.

2.2.2. Het gewestplan

Figuur 7: het gewestplan

Het gewestplan is een belangrijk element van het juridisch-planologisch kader. Het gewestplan blijft van kracht zolang het niet vervangen wordt door een ruimtelijk uitvoeringsplan. De bodembestemming voor Wevelgem werd bepaald in het gewestplan Kortrijk, voor de eerste maal vastgelegd bij Koninklijk Besluit van 04-11-1977. Herzieningen van het gewestplan werden uitgewerkt in 1995, 1996, 1998, 1999 en in 2001. Wijzigingen hadden vooral betrekking op bijkomende bedrijventerreinen, bijkomende bosgebieden en de afschaffing van reservatiestroken.

Het gewestplan voorziet in woongebieden ter hoogte van de kernen van Wevelgem, Gullegem en Moorsele. Deze woongebieden zijn grotendeels gerealiseerd. Verder zijn er verspreid over de gemeente een aantal linten of gehuchten aangeduid als woongebied met landelijk karakter. Rond de kern van Wevelgem, voornamelijk langs de N8, zijn er een aantal woonuitbreidingsgebieden gelegen. Het grootste deel daarvan is ondertussen gerealiseerd. Er is nog een relatief groot woonuitbreidingsgebied beschikbaar ten zuiden van de N8, in de Leievallei. Daarnaast is er ten noorden van Wevelgem en in het centrum nog een klein woonuitbreidingsgebied beschikbaar. Het gebied in het centrum van Wevelgem zal allicht in gebruik genomen worden als gemeentelijke begraafplaats.

In Gullegem zijn er ten zuiden van de kernen op de grens met Heule een aantal beschikbare woonuitbreidingsgebieden gelegen.

Moorsele heeft relatief grote beschikbare woonuitbreidingsgebieden ten noordoosten van de kern. Het woonuitbreidingsgebied in het zuidwesten van Moorsele is grotendeels gerealiseerd.

De gemeente is ook rijk aan industriegebieden (voor milieubelastende industrieën). De belangrijkste zijn het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid langs de Leie, het bedrijventerrein Wevelgem-Noord aan de luchthaven van Wevelgem en het bedrijventerrein van Gullegem-Moorsele. De laatste gewestplanwijziging bestemde nog een aanzienlijke oppervlakte (47 ha) voor de uitbreiding van het regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele. Dit wordt momenteel gerealiseerd.

De ontginningsgebieden zijn gelegen ten oosten van Moorsele en ten noorden van Wevelgem. Deze gebieden zijn ondertussen grotendeels ontgonnen.

De gemeentelijke sportterreinen zijn gesitueerd in de gebieden voor dagrecreatie. In Gullegem is bijkomend een ruim recreatief parkgebied voorzien tussen het bedrijventerrein en het woongebied. De invulling van dit recreatief parkgebied blijft achterwege omwille van de grootschaligheid van het gebied en de eenzijdige invullingsmogelijkheden.

Het westelijk deel van de gemeente is overwegend agrarisch gebied. Landschappelijk waardevolle agrarische gebieden zijn gelegen ten noorden van Moorsele, in de uiterste westelijke zijde van Moorsele (op de Kezelberg) en langs de Leievallei. Heel wat woningen en bedrijven zijn gelegen in de agrarische gebieden en zijn dus zonevreed.

De onmiddellijke omgeving van de Leie is bestemd als natuurgebied. Een gebied tussen Moorsele en de A17 langs de Heulebeek is bestemd als parkgebied maar wordt in werkelijkheid gebruikt als landbouwgrond. Het gebied van de Bergelen is bestemd als parkgebied. Andere natuurgebieden zijn delen van de Heulebeekvallei, de Bankbeekvallei en de Neerbeekvallei. Het afrittencomplex van de E403 (A17) op de N8 en het klaverblad E403 -A19 werd bestemd als bosgebied. Een zone rond het ontginningsgebied van Wevelgem werd bestemd als parkgebied (het Vijverhof). De inrichting van deze gebieden als groene gebieden is doorgaans niet gerealiseerd.

Tenslotte legde het gewestplan ook het militair domein (vliegveld) van Moorsele vast en een aantal gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (o.a. de luchthaven van Wevelgem).

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

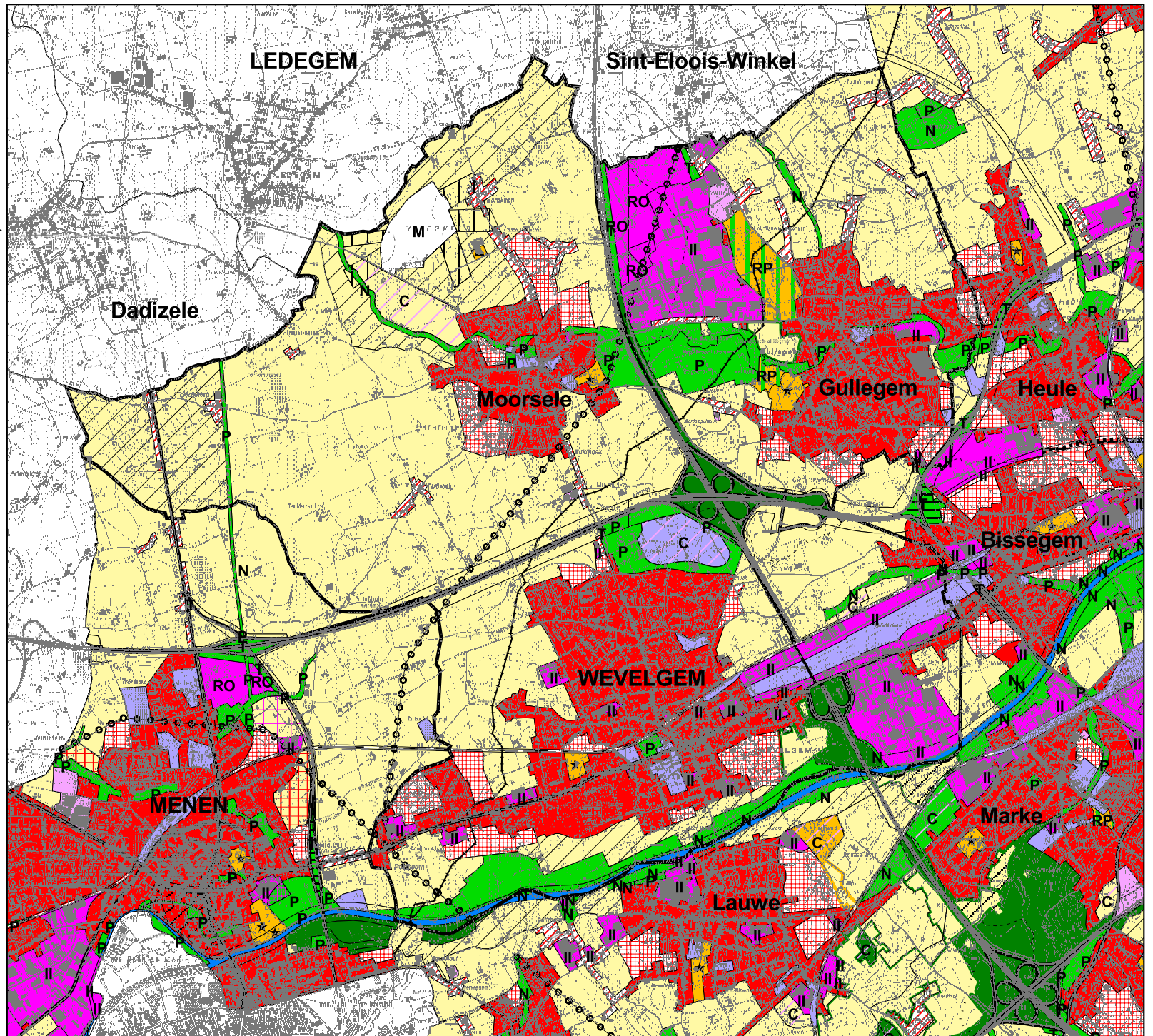
Het gewestplan

legende - IG figuur nr. 7

-  Gebied met toeristische waarde
-  0100- woongebied
-  0102- woongebied met landelijk karakter
-  0105- woonuitbreidingsgebied
-  0200- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
-  0401- gebieden voor dagrecreatie
-  0402- gebieden voor verblijfsrecreatie
-  0411- gebieden voor recreatiepark
-  0500- parkgebieden
-  0600- bufferzone
-  0701- natuurgebied
-  0702- natuurgebied met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten
-  0800- bosgebieden
-  0900- agrarische gebieden
-  0901- landschappelijk waardevolle gebieden
-  1000- industriegebieden
-  1002- milieubelastende industrieën
-  1011- regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter
-  1082- reservegebied voor beperkte industriële uitbreiding
-  1100- ambachtelijke bedrijven en kmo's
-  1200- ontginningsgebieden
-  1400- militaire gebieden
-  1504- bestaande waterwegen
-  1507- erfdienstbaarheden



schaal: 1:50.000



2.2.3. De BPA's

WEVELGEM	NAAM	BESLUIT	hoofdbestemming	Opmerkingen
WEV001F	Wijnberg F	MB 01/07/1985	wonen en centrumfuncties	
WEV001G	Wijnberg G	MB 08/12/1987	wonen	
WEV003H	Goudberg	MB 01/10/1992	in herziening, wonen	Dit BPA is in herziening gesteld in functie van de randafwerking van Wevelgem naar de Leievallei toe
WEV004B	Vanackerstraat B	MB 27/02/1996	wonen	
WEV006F	Roterijstraat F	MB 08/10/1998	wonen	
WEV010	Brouwerijstraat	MB 17/04/1962		
WEV011	Bissegemstraat B	KB 04/05/1983	wonen	
WEV012B	Kaeterhoek B	MB 18/12/1999	wonen	
WEV014A	Moorselestraat A	KB 20/01/1981	wonen	
WEV019A	Industriezone zuid A	MB 25/06/1993	bedrijvigheid	
WEV019B	Industriezone zuid B	MB 13/09/2000	bedrijvigheid	
WEV024	Ezelstraat	KB 17/09/1984	wonen	Beschikbaar woonuitbreidingsgebied te realiseren
WEV026/1 WEV026/2	Marremstraat -deel 1 Marremstraat -deel 2	MB 27/03/1985 MB 01/04/1985	in herziening; groen en recreatie	Met de herziening wil Wevelgem het recreatief belang van het Vijverhof verder ontwikkelen
WEV027A	Hoge en Lage Posthoorn A	MB 27/10/1989	wonen	Inclus onteigeningsplan
WEV028	De Keuntjes	MB 26/02/1987	wonen	
WEV028A	De Keuntjes	MB 09/11/1994	wonen	
WEV029	Normandiestraat	MB 26/02/1987	wonen	
WEV030	Wezelstraat	MB 26/02/1987	wonen	
WEV032	Perremeersch	MB 27/07/1993	KMO	
WEV036	Kweekstraat	MB 13/01/2003	Wonen	
WEV037	Deken Jonkheerestraat-noord	MB 11/09/2003	centrumfuncties en openbare voorzieningen	
WEV038	Deken Jonkheerestraat-zuid	MB 21/12/2004	centrumfuncties en openbare voorzieningen	
WEV039	Artoisstraat- west	MB 05/11/2003	in herziening, centrumfuncties	In dit BPA is een relatief ruim woongebied beschikbaar De herziening regelt voorschriften van de projectzone
WEV040	Artoisstraat- oost	MB 28/06/2004	centrumfuncties	
WEV041	Nieuwe begraafplaats	MB 27/01/2005	begraafplaats	

GULLEGEM	NAAM	BESLUIT	hoofdbestemming	Opmerkingen
GUL003	Centrum G2	MB 28/11/1995	centrumfuncties	
GUL007B	Centrum wijz. H	MB 13/01/2003	centrumfuncties	Dit BPA is in herziening in functie van bejaardenhuisvesting
GUL005C	Peperstraat C	MB 16/01/1991	wonen, handel en horeca	
GUL005 D	Peperstraat D	MB 09/10/1995	wonen, handel en horeca	
GUL007	De Gouden Bank B	MB 13/06/1997	wonen, handel en horeca	
GUL008D	Kortrijkstraat	MB 06/07/1990	wonen, handel en horeca	
GUL008B	Kasteeltje	MB30/11/1989	industrialzone	
GUL017	Maddensreke	MB 06/06/1986	wonen, handel en horeca	
GUL018A	Schoon Water A	MB 11/01/2000	wonen	
GUL019	Grote Ieperstraat	MB 06/06/1986	wonen, handel en horeca	
GUL019A	Grote Ieperstraat A	MB 23/12/1997	wonen, handel en horeca	
GUL022	Den Abeel 2	MB 10/03/1997	verkeerscirculatie, parking	
MOORSELE				
MOO001B	Vrijstraat B	MB 15/07/1994	wonen en centrumfuncties	
MOO002F	Kortrijkstraat	MB 23/12/1993	rusthuis/school/sporthal/wonen/bedrijven	Dit BPA is momenteel in herziening
MOO002G	Kortrijkstraat	MB 21/06/2004		
MOO003	De Linde B	MB 23/03/94	industrie	
MOO005A	Kapelstraat A	MB 31/07/84	wonen en groen	
MOO007	Arch. Vanhoornelaan	MB 13/10/86	wonen	
MOO008	Herthoek	MB 29/09/88	wonen	

De veelvuldige herzieningen van de BPA's uit het verleden zijn hier niet in weergegeven. Nieuwe BPA's, die nog niet goedgekeurd zijn, werden eveneens niet opgenomen in dit overzicht.

Een knelpunt inzake de BPA's is dat de gedeeltelijke herzieningen uit het verleden er toe geleid hebben dat in eenzelfde plangebied, voor gelijkaardige ruimtelijke eenheden, volledig (of gedeeltelijk) andere voorschriften van toepassing zijn. De oorzaak ligt in het feit dat de gedeeltelijke herzieningen uitgewerkt worden door andere ontwerpers, veranderende beleidsstandpunten en inzichten met betrekking tot ruimtelijke ordening en evoluerende maatschappelijke noden en behoeften. De sterk gedetailleerde uitwerking van bpa's zorgen er voor

dat de plannen vaak achter lopen op de feiten. Voor de betrokken inwoners en ambtenaren leidt dit vaak tot onbegrip en verwarring.

Naast de klassieke BPA's beschikt Wevelgem ook over een sectoraal BPA voor zonevrije bedrijven (BPA Wevelgem nr. 34).

Figuur 8: BPA's

Figuur 9 : sectoraal BPA zonevrije bedrijven

GEMEENTE WEVELGEM
 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

BPA's

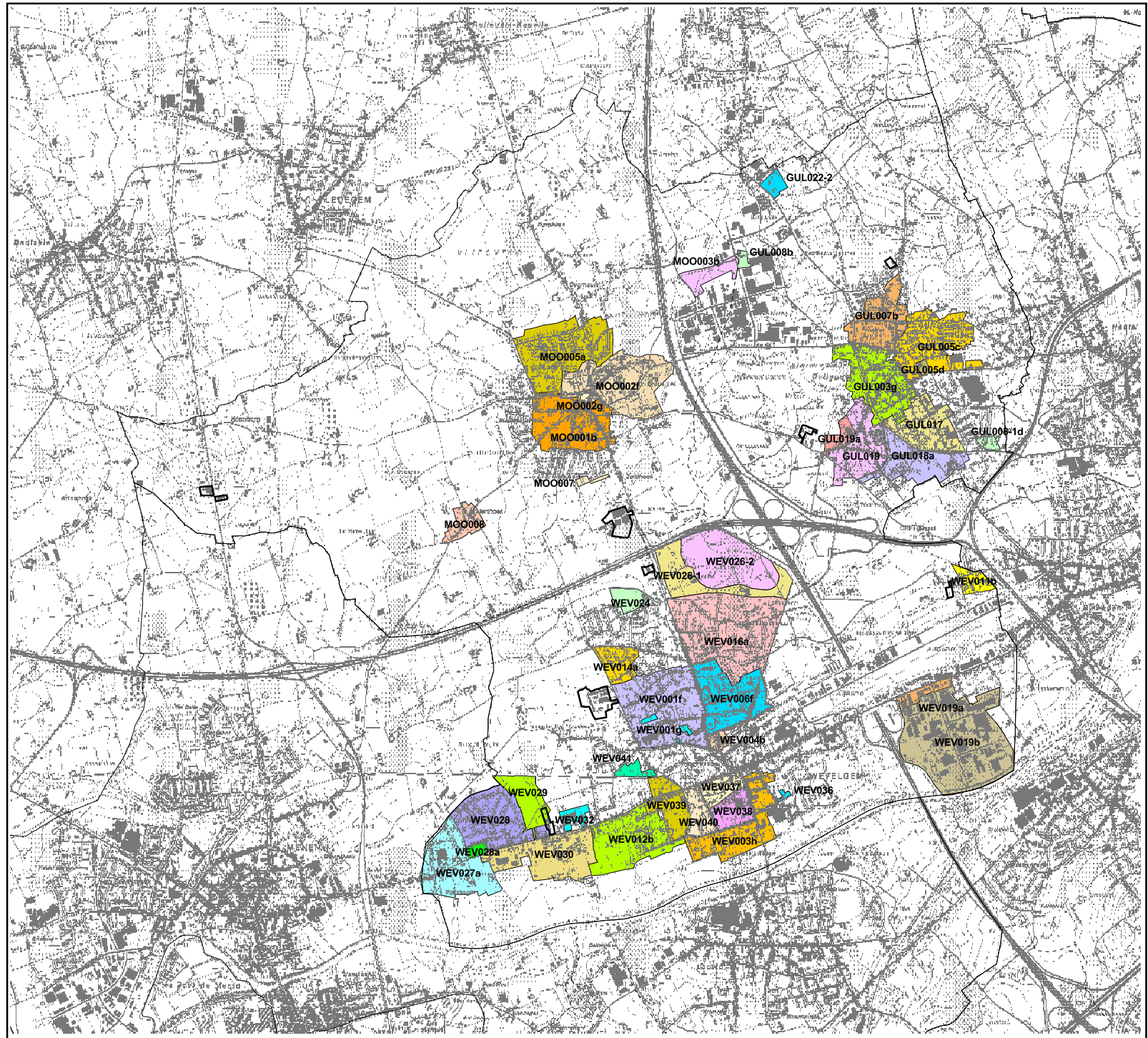
legende - IG figuur nr. 8

Sect. BPA zonevr. Bedrijven

- Gul003g-Centrum
- Gul005c-Peperstraat
- Gul005d-Peperstraat
- Gul007b-De Gouden Bank
- Gul008-1d-Kortrijkstraat
- Gul008b-Kasteelke
- Gul017-Maddensreke
- Gul018a-Schoon Water
- Gul019-Grote Ieperstraat
- Gul019a-Grote Ieperstraat
- Gul022-Den Abeel
- Moo001b-Vrijstraat
- Moo002f-Kortrijkstraat
- Moo002g-Kortrijkstraat
- Moo003b-De Linde
- Moo005a-Kapelstraat
- Moo007-Arch. Vanhoornelaan
- Moo008-Herthoek
- Wev001f-Wijnweg
- Wev001g-Wijnberg
- Wev003h-Goudberg
- Wev004b-Vanackerstraat
- Wev006f-Roterijstraat
- Wev011b-Bissegemstraat
- Wev012b-Kaeterhoek
- Wev014a-Moorselestraat
- Wev016a-Kloefhoek
- Wev019a-Industriezone Zuid
- Wev019b-Industriezone Zuid
- Wev024-Ezelstraat
- Wev026-1-Marremstraat deel 1
- Wev026-2-Marremstraat deel 2
- Wev027a-Hoge en Lage Posthoorn
- Wev028-De Keuntjes
- Wev028a-De Keuntjes
- Wev029-Normandiestraat
- Wev030-Wezelstraat
- Wev032-Perremeersch
- Wev036-Kweekstraat
- Wev037-Deken Jonkheerstraat Noord
- Wev038-Deken Jonkheerstraat Zuid
- Wev039-Artoisstraat West
- Wev040-Artoisstraat Oost
- Wev041-Nieuwe Begraafplaats

0 1 2Km

schaal: 1:50.000

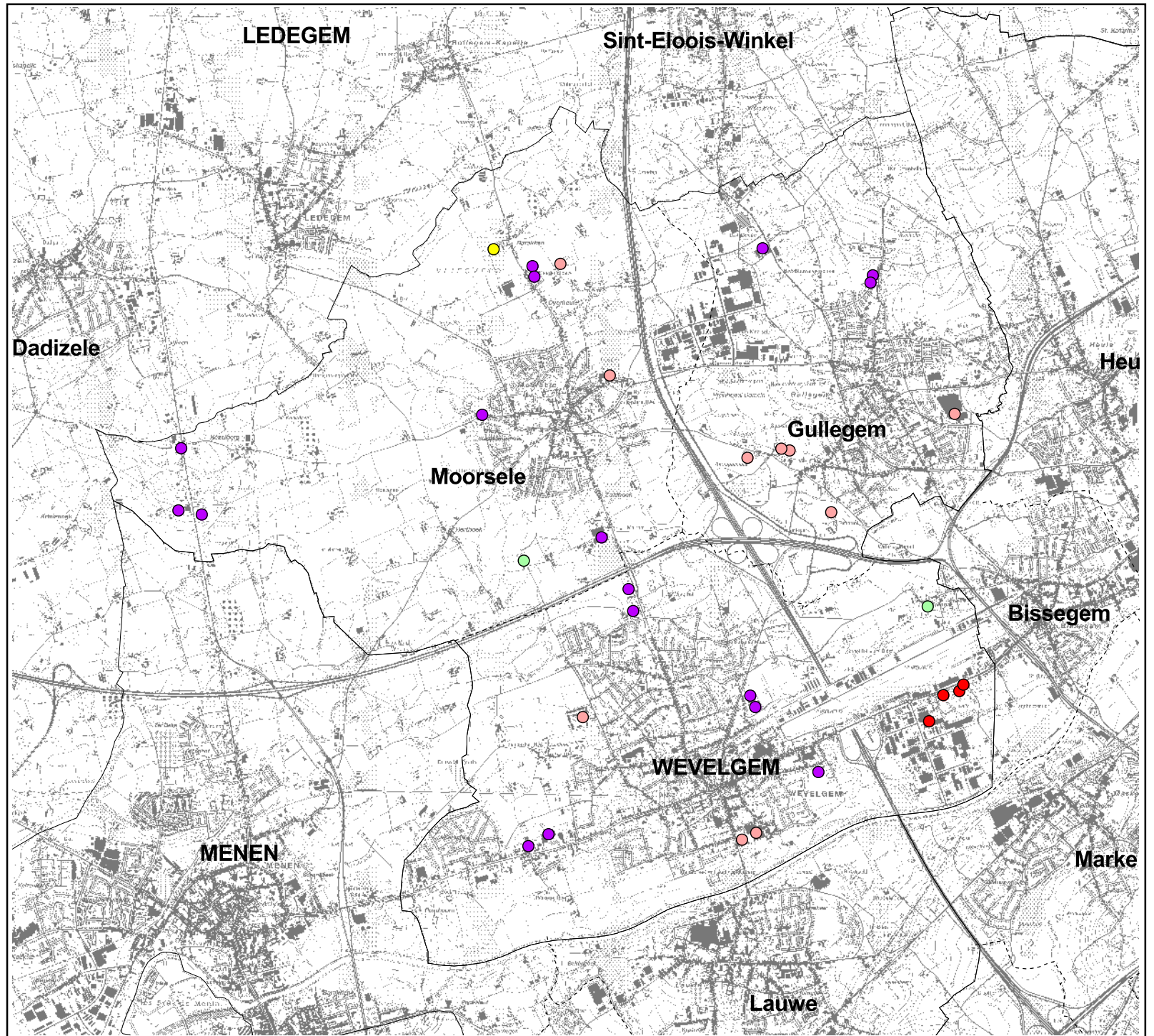


GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Categorisering in het sectoraal BPA
zonevreemde bedrijven

legende - IG figuur nr. 9

- cat. 0 geen uitbreiding
- cat. 1 10% uitbreiding
- cat. 2 50% uitbreiding met randvoorwaarden voor toekomstige activiteiten
- cat. 3 50% uitbreiding zonder randvoorwaarden voor toekomstige activiteiten
- cat. 4 ruimere uitbreiding met randvoorwaarden voor toekomstige activiteiten
- cat. 5 ruimere uitbreiding zonder randvoorwaarden voor toekomstige activiteiten



2.3. Beschermden monumenten en dorpsgezichten

Figuur 10: Monumenten en dorpsgezichten

Beschermden monumenten en dorpsgezichten				
Deelgemeente	adres	Type object	omschrijving	Datum besluit
Gullegem	Bissegemstraat Nr. 108	monument	De Belle-Epoque villa	2003-06-05
Gullegem	Peperstraat 2	monument	De dwarsschuur en het wagenkot	1982-03-29
Moorsele	Geen straatnaam	monument	Oude delen van de Sint-Maartenskerk	1937-04-19
Moorsele	Wittemolenstraat	dorpsgezicht	De onmiddellijke omgeving van de windmolen "De Grote Macht"	1996-03-19
Moorsele	Wittemolenstraat 277	monument	De windmolen genaamd "De Grote Macht"	1996-03-19
Wevelgem	Lauwestraat	dorpsgezicht	De omgeving van het "Kloosterhof", met name de omwalling, platanendreef, moestuin en weilanden	1994-04-22
Wevelgem	Lauwestraat 166	monument	De hoevegebouwen (met uitzondering van de woonhuizen) van het "Kloosterhof"	1994-04-22
Wevelgem	Stationstraat1	monument	Spoorwegstation vd N.M.B.S. met inbegrip vh sanitair huisje en de goederenloods, betonnen afsluiting	2001-06-14
Wevelgem	Vinckestraat	monument	Windmolen "Vanbutseles molen"	1944-04-14
Wevelgem	Deken Jonckheerstraat 7	monument	Sint-Pauluscollege	2005-06-03
Gullegem	Bergelen/Hemelhofweg	dorpsgezicht	Het z.g. Meiboomkruis en vijf omgevende lindebomen	2005-06-03
Wevelgem	Kortrijkstraat 458	monument	De Cercle Leopold	2005-06-03
Gullegem	Kwadestraat 101	monument	De voormalige herberg z.g. De Kloef	2005-06-03
Wevelgem	Lauwestraat 2-6	monument	Het voormalige gemeentehuis	2005-06-03
Gullegem	Hondschotestraat 2	monument	De voormalige schepenbank en afspanning z.g. De Gouden Bank en bijhorende paardenvoederbak en schiet	2005-06-03
Wevelgem	Marremstraat 1	monument	Het poortgebouw, de stalvleugel en schuur van de historische hoeve z.g. Heerlijkheid van Marrem	2005-06-03
Gullegem	Zevenkaven +4	monument	Onze-Lieve-Vrouw van Lourdeskapel	2005-06-03
Moorsele	Dadizelestraat 7	monument	De schuur van de hoeve z.g. "De Motte"	2005-06-03
Moorsele	Zuidhoekstraat 73	monument	De kapel	2005-06-03
Moorsele	Wagenbrugstraat 126	monument	Het woonhuis en honden-, kippen- en duivenhok met ijzeren hek van de hoeve	2005-06-03
Moorsele	Overheulestraat 13	monument	De Gloriette	2005-06-03
Moorsele	Sint-Maartensplein 14	monument	Het kasteel (donjon en woonvleugel) van Moorsele, de bakstenen brug, het koetshuis, de Venijnbomen	2005-06-03

Deelgemeente	Adres	Type object	Omschrijving	Datum besluit
Wevelgem	Oleanderstraat 1	monument	De parochiekerk Onbevlekt Hart van Maria met klokkentoren en plein en naastgelegen pastorie met ommuring	2005-06-03
Wevelgem	Vanackerestraat 16	monument	Kasteel Vanackere, de conciërgewoning, de twee tuinpaviljoentjes, waarvan één met ijskelder, het oor	2005-06-03
Gullegem	Bissegemstraat 44	monument	De vlashandelaarswoning van 1897	2005-06-03
Gullegem	Bissegemstraat 54-56	monument	De voormalige pastorie met bijhorend poortgebouw en omwalling	2005-06-03
Gullegem	Bissegemstraat 122	monument	De woning en vlasschuur	2005-06-03
Gullegem	Bissegemstraat 200-204	monument	De vlasarbeiderswoningen	2005-06-03
Wevelgem	Kortrijkstraat 104	monument	De molenromp van de stellingmolen z.g. "Denys"	2005-06-03
Gullegem	Rommelen Zonder.Nr	monument	De twee barrièrepalen	2005-06-03
Wevelgem	Lauwestraat 135	monument	De villa z.g. Chalet de l'Abbaye	2005-06-03
Gullegem	Roeselarestraat Z.Nr	monument	De Kloosterboskapel	2005-06-03
Wevelgem	Lauwestraat 8	monument	Winkel-woonhuis	2005-06-03
Gullegem	Koningin Fabiolastraat 26	monument	De dorpswoning	2005-06-03
Wevelgem	Menenstraat	monument	Grafkapel van de familie Vanackere gelegen op de gemeentelijke begraafplaats	2005-06-03
Wevelgem	Vanackerestraat 53	monument	Het herenhuis z.g. "La Roseraie"	2005-06-03
Wevelgem	Wijnbergstraat 220	monument	De hoeve Wallecan	2005-06-03
Moorsele	Sint-Maartensplein 15	monument	Het herenhuis	2005-06-03
Moorsele	Ieperstraat 151	monument	Het poortgebouw, het woonhuis, de stalvleugel en het bakhuisje van de hoeve z.g. "Ter Kassei"	2005-06-03
Moorsele	Sint-Maartensplein 2	monument	De herberg "De Kroone"	2005-06-03
Moorsele	Zuidhoekstraat 74	monument	Het boerenarbeidershuis	2005-06-03
Gullegem	Bankstraat 63	monument	De voormalige weverij	2005-06-03
Gullegem	Bissegemstraat 112	monument	Het herenhuis	2005-06-03
Gullegem	Bissegemstraat 131	monument	De vlasschuur	2005-06-03
Wevelgem	Bieststraat +86	monument	De Onze-Lieve-Vrouw ter Biestkapel of Koortskapel	2005-06-03
Wevelgem	Kortrijkstraat 71	monument	Het herenhuis	2005-06-03

Beschermde monumenten en sites

legende - IG figuur nr. 10

★ Beschermde monumenten en sites



2.4. Andere beleidsplannen

2.4.1. Milieubeleidsplan en GNOP

Het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan (GNOP november 1996) en het milieubeleidsplan (november 2000) werden opgemaakt in het kader van de milieuconvenanten, nu samenwerkingovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de gemeente, waarbij de gemeente een milieubeleidsplan opmaakt in navolging van de visie op Vlaams niveau en daarvoor in ruil financiële middelen ter beschikking krijgt voor de verbetering van het milieu in de gemeente.

De opties uit het GNOP worden als basis gehanteerd voor het gewenste ruimtelijke beleid op vlak van natuur, landschap en groen.

2.4.2. Het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan werd opgemaakt in het kader van de mobiliteitsconvenanten, overeenkomsten tussen de Vlaamse regering en de gemeentebesturen, waarbij de gemeente een mobiliteitsplan opmaakte en daarvoor in ruil financiële middelen ter beschikking krijgt voor de verbetering van de mobiliteit in de gemeente.

De opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan (conform verklaard op 9 februari 2004) verliep parallel met de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan neemt de beleidsopties uit het mobiliteitsplan over.

2.4.3. De geïntegreerde gebiedsgerichte visie voor Leievallei

De geïntegreerde gebiedsvisie voor de Leievallei (2003-2004) werd opgemaakt op provinciaal niveau voor het gebied tussen Wervik en Kortrijk. De gemeenten en het Vlaams gewest werden nauw betrokken bij de uitwerking van de plannen. Het doel van dit plan was om de visies op de verschillende overheidsniveau's op mekaar af te stemmen en om een subsidiair kader aan te reiken voor acties in functie van de realisatie van de geïntegreerde visie.

De opties en voorstellen uit de geïntegreerde gebiedsgerichte visie voor de Leievallei worden overgenomen in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

2.5. Relevante studies

⇒ Studie Heulebeek

Het Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, afdeling Waterwegen en zeewezen werkte in 2000 een studie uit over de Heulebeek.

⇒ Strategisch plan stationsomgeving

De gemeente Wevelgem werkte een plan uit voor de herwaardering van de stationsomgeving (2002-2004). Dit plan zal fasegewijs worden uitgevoerd.

⇒ Interreg 3B; HST connect

Leiedal zal in het kader van het interregproject een studie uitvoeren naar de kwaliteitsaspecten in stationsomgevingen, toegepast op stations in de regio, waaronder in Wevelgem (2004-2008).

⇒ Plannen rivierherstel W&Z

Momenteel werkt de n.v. Waterwegen en Zeekanaal aan plannen voor rivierherstel. Daarbij worden ondermeer het Leiebekken integraal beschouwd, als onderdeel van het Scheldebekken. De plannen van W&Z kunnen mogelijk gevolgen hebben op de natuurontwikkeling in de Leievallei in Wevelgem.

⇒ Onderzoek trage wegen

Momenteel werkt de provincie West-Vlaanderen in samenwerking met Leiedal en gemeenten aan een inventarisatie van buurtwegen. Als pilootproject wordt voor Zwevegem een inventaris opgesteld van alle voet- en kerkwegels, zoals opgenomen in de Atlas der buurtwegen. Daarbij wordt nagegaan welke van deze wegen nog effectief bestaan en welke opnieuw kunnen open gesteld worden. Wanneer de methodiek voor deze inventarisatie op punt gesteld is kan het onderzoek uitgebreid worden tot andere gemeenten.

2.6. Het planningsproces

Hierna wordt het procesverloop van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan beschreven. Op basis van de uitvoerige communicatiestrategie kan een duidelijk beeld verkregen worden van de maatschappelijke context waarbinnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan tot stand kwam. De belangrijkste conclusies uit de overlegvergaderingen en de bekommernissen vanuit de overlegpartners worden kort weergegeven.

2.6.1. De overlegpartners

⇒ De dagelijkse werkgroep

De dagelijkse werkgroep is belast met de inhoudelijke planvorming van het structuurplan. Het is de motor van het planningsproces en formuleert bevindingen, visies en concepten.

⇒ De gemeentelijke werkgroep

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vormt het integratie- en referentiekader voor ontwikkelingen met een ruimtelijke weerslag. Deze ontwikkelingen vinden plaats in de verschillende beleidsdomeinen en sectoren. Het structuurplan is tevens actiegericht. Zowel bij de opbouw van de visie als bij de voorbereiding en de uitvoering van de acties is overleg met de diverse sectoren van het gemeentebeleid nodig. Dit overleg wordt georganiseerd binnen de gemeentelijke werkgroep. In deze werkgroep brengen de verschillende beleidssectoren informatie aan over de ruimtelijke implicaties en knelpunten van hun eigen sectoraal beleidsplan. De gemeentelijke werkgroep bespreekt de tussentijdse documenten, de verschillende voorstellen, stuurt de voorstellen waar nodig bij en brengt extra informatie aan. Bovendien zorgt deze werkgroep ervoor dat het structuurplan na goedkeuring voldoende blijft doorwerken in het beleid.

⇒ De stuurgroep

De stuurgroep is het forum waar de georganiseerde bevolking op gemeentelijk niveau rechtstreeks in dialoog kan treden met de

beleidsverantwoordelijken en de deskundigen. De stuurgroep brengt advies uit over de visies, conceptelementen en voorstellen in de verschillende stappen van het planningsproces. Om de besluitvorming te optimaliseren worden aan de stuurgroep afgeronde plandocumenten ter bespreking voorgelegd. De stuurgroep wordt in de loop van het proces diverse malen uitgenodigd op een vergadering en wordt dan verzocht om haar advies te geven over de voorgelegde documenten.

⇒ De ambtelijke werkgroep

Op welbepaalde momenten wordt afzonderlijk ambtelijk overleg voorzien met de afgevaardigden van AROHM, afdeling ruimtelijke planning, afdeling ROHM West-Vlaanderen en van de dienst ruimtelijke planning van de provincie West-Vlaanderen. Dit overleg heeft plaats vóór de beslissingsmomenten over afgewerkte documenten en heeft tot doel na te gaan of de werkwijze die gevolgd wordt conform is met het planningsdecreet. Het moet tevens zorgen voor de afstemming van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen.

⇒ Gemeenteraadscommissie

Er wordt een gemeenteraadscommissie opgericht die zal worden geraadpleegd naar aanleiding van de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur, het schetsontwerp, het voorontwerp en het definitief ontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

⇒ Gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO)

De gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO) zal formeel advies uitbrengen zoals voorzien in het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening.

De leden van de GECORO maken als waarnemers deel uit van de stuurgroep en worden op die manier zeer nauw bij het structuurplanningsproces betrokken.

⇒ **Overleg met de bevolking: het publiek debat**

Het mobiliteitsplan en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden tijdens het planningsproces meermaals voorgelegd aan de bevolking om een voldoende maatschappelijk draagvlak voor deze beleidsdocumenten te creëren.

2.6.2. Het procesverloop

De effectieve opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is van start gegaan in de zomer van 2001. De gemeente heeft tijdens het planproces talrijke inspanningen geleverd op vlak van overleg. Dit overleg heeft in belangrijke mate bijgedragen tot de uitwerking van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Hieronder wordt het gevoerde overlegproces weergegeven.

⇒ **de dagelijkse werkgroep:**

- 12-07-01: over de aanpak van het planproces
- 13-09-01: over de structuur van de startnota, deelruimten knelpunten en potenties
- 24-09-01: over het overleg met de bevolking
- 08-10-01: over het overleg met de werkgroepen
- 10-10-01: over knelpunten en potenties & voorbereiding gemeentelijke werkgroep
- 18-10-01: over de deelruimten en de deelstructuren
- 18-12-01: over de organisatie van het verder overlegproces
- 04-02-02: over de afronding van de startnota en overleg
- 24-04-02: over de deelstudies en het overleg
- 12-06-02: over de woonbehoeftenstudie (sectorstudie wonen) en het overleg
- 09-09-02: over het beleidskader zonevreemde woningen
- 08-10-02: voorbereiding bevolkingsvergaderingen
- 30-10-02: voorbereiding Collegevergadering
- 04-11-02: voorbereiding Collegevergadering
- 05-12-02: terugkoppeling Collegevergadering en over het overlegproces
- 22-04-03: afspraken voor de woonbehoeftenstudie, en het schetsontwerp
- 28-08-03: over de woonbehoeftenstudie en het overlegproces

- 22-03-04: over de woonbehoeftenstudie
- 28-04-04: over het voorontwerp GRS
- 25 03 05: over het geconcretiseerd voorontwerp richtinggevend gedeelte
- 04-04-05: over het geconcretiseerd voorontwerp richtinggevend gedeelte

De belangrijkste inhoudelijke aandachtspunten vanuit de dagelijkse werkgroep waren de inhoudelijke samenhang, de volledigheid en de actualiteit van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

⇒ **de gemeentelijke werkgroep:**

- 18-10-01: over de aanpak van het planproces en het overleg
- 29-11-01: nazicht en aanzet tot gewenste ruimtelijk structuur
- 03-06-02: over de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur
- 24-02-03: over de aanzet tot schetsontwerp
- 03-03-03: over de aanzet tot schetsontwerp
- 05-03-03: over de aanzet tot schetsontwerp
- 13-11-03: over het voorstel van voorontwerp
- 17-11-03: vervolg over het voorstel van voorontwerp
- 18-04-05: over het geconcretiseerd voorontwerp richtinggevend gedeelte

Vanuit de gemeentelijke werkgroep werd de aandacht vooral gelegd op de afweging van de ruimtebehoeften tussen de verschillende sectoren en de doorwerking van de bestaande beleidsplannen in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

⇒ **het college van burgemeester en schepenen:**

- 04-09-09: over de start en het verloop van het structuurplanningsproces
- 14-06-02: over de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur
- 12-11-02: over de opties van de gewenste ruimtelijke structuur
- 25-11-03: over het voorstel van voorontwerp GRS
- 02-12-03: vervolg over het voorstel van voorontwerp GRS
- 12-04-05: over het geconcretiseerd voorontwerp richtinggevend gedeelte

26-04-05: over het voorontwerp GRS richtinggevend en bindend gedeelte

De belangrijkste aandachtspunten vanuit het college van Burgemeester en schepenen waren de haalbaarheid van de opties en prioriteiten in het beleid.

⇒ **de administratieve diensten van de gemeente:**

10-10-01: *voorstelling knelpunten en potenties*

⇒ **de ambtelijke werkgroep:**

25-10-01: over de globale aanpak en de positionering t.o.v. het voorstel van afbakening van het stedelijk gebied Kortrijk. De genodigden hebben zich laten verontschuldigen wegens geen aanzet tot gewenste ruimtelijke structuur

03-07-03: over het schetsontwerp

02-03-04: over het voorstel van voorontwerp GRS

18-08-04: plenaire vergadering over het voorontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

20-06-05: tweede plenaire vergadering over het aangepast voorontwerp GRS en over de woonbehoeftenstudie

Vanuit de ambtelijke werkgroep ging de aandacht uit naar de subsidiaire bevoegdheden van de gemeente, de inhoudelijke afstemming van de opties op het beleid van hogerhand en de praktische bruikbaarheid van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

⇒ **de stuurgroep:**

25-03-02: toelichting over structuurplanning en over de startnota

27-05-02: (met economische raad) over de specifieke beleidskaders

25-06-02: over de bestaande ruimtelijke structuur

16-09-02: over de gewenste ruimtelijke structuur

26-02-03: (met sector landbouw) over de gewenste ruimtelijke agrarische structuur

12-03-03: (sector economie): over de gewenste ruimtelijke economische structuur

17-03-03: (Milieuraad) over de gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur

26-01-04: toelichting en bespreking van het voorstel van voorontwerp GRS

18-05-05: over het aangepast voorontwerp GRS

01-09-05: (met sector landbouw) over voorontwerp GRS

Vanuit de stuurgroep werd de aandacht gericht op de samenhang en het evenwicht tussen het beleid voor de verschillende maatschappelijke sectoren.

⇒ **de bevolking:**

06-11-01: voorstelling en over knelpunten en potenties in Moorsele

20-11-01: voorstelling en over knelpunten en potenties in Gullegem

27-11-01: voorstelling en over knelpunten en potenties in Wevelgem

15-10-02: bespreking van opties voor de gewenste ruimtelijke structuur Gullegem

23-10-02: bespreking van opties voor de gewenste ruimtelijke structuur Moorsele

29-10-02: bespreking van opties voor de gewenste ruimtelijke structuur Wevelgem

27-01-04: toelichting van het voorstel van voorontwerp GRS

08-09-05: toelichting van het voorontwerp GRS

Vanuit de bevolking ging de aandacht vooral uit naar de leefbaarheid en de leefkwaliteit van de woonwijken, het aanbod aan woongelegenheden, werkmogelijkheden, gemeenschapsvoorzieningen en de handel. Verkeersleefbaarheid was ook een belangrijk aandachtspunt.

⇒ **De gemeenteraadscommissie:**

06-01-04: toelichting van het voorstel van voorontwerp GRS

07-09-05: toelichting van het voorontwerp GRS

⇒ **De gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO):**

04-02-04: bespreking van het voorstel van voorontwerp GRS

01-06-05 & 06-07-05: bespreking en advies voorontwerp GRS

Vanuit de GECORO werd de aandacht toegespitst op de praktische bruikbaarheid van het gemeentelijk structuurplan, op het evenwicht in beleidsopties tussen de sectoren en op de beleidsprioriteiten.

3. Bestaande ruimtelijke structuur van Groot-Wevelgem

De beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur voor Groot-Wevelgem is een synthese van een gedetailleerde analyse van de gemeente, gebiedsgericht en thematisch. Het doel van deze beschrijving is om snel een globaal beeld van de gemeente te kunnen vormen. In de volgende hoofdstukken wordt de bestaande ruimtelijke structuur nog meer gedetailleerd uitgewerkt per deelgebied en per thema.

3.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

Figuur 11: de bestaande ruimtelijke structuur van Groot-Wevelgem

3.1.1. De nederzettingsstructuur

⇒ De ontwikkeling van de nederzettingen

Wevelgem ligt op een ontwikkelingsas tussen Kortrijk en Menen. Gullegem staat onder een toenemende verstedelijkingsdruk vanuit Kortrijk. Moorsele maakt nog deel uit van het hinterland.

Wevelgem is ontstaan als een gehucht langs de Leie tussen Menen en Kortrijk. Moorsele en Gullegem ontstonden als gehuchten langs de Heulebeek.

Tussen 1850 en 1950 werden de verbindingswegen tussen de gehuchten onderling en met de steden Kortrijk en Menen, bebouwd met rijwoningen. Vanaf 1950 werden de open ruimten tussen de ontstane linten bebouwd met verkavelingen. Aan de randen van de kernen groeien grote industrieterreinen. De recentste bebouwing heeft op korte tijd het grootste gedeelte van de bebouwde ruimte voor haar rekening genomen. De lintbebouwing tussen de kernen bleef ondertussen verder toenemen. Vandaag maakt de gemeente deel uit van een sterk verstedelijkte regio.

In de gemeente zijn er verschillende woonvormen aanwezig: appartementen en rijwoningen langs de invalswegen, vrijstaande woningen in de vele woonverkavelingen aan de rand van de gemeenten of in tussengebieden. De plaatselijke bouwmaatschappij "De Vlashaard"

ontwikkelde verschillende sociale woningbouwprojecten voor de overheid.

De verspreide bebouwing in de open ruimte bestond al van oudsher. De boerderijen kenden uitbreidingen door de jaren heen. Moderne loodsen en batterijen van veestallen vormen nu mee het landschapsbeeld. De landarbeiderswoningen komen in groepjes voor tussen de velden en langs landwegen. Sommige hoeses of landarbeiderswoningen hebben ondertussen een nieuw gebruik en zijn feitelijk zonevremd geworden. Andere groepjes woningen groeiden uit tot nieuwe gehuchten (Barakken, Herthoek, Kezelberg, Korteweg-Ieperstraat, Wijnbergstraat). Nog andere gehuchten zijn ondertussen mee opgenomen in het bebouwd patroon van Gullegem (Kwadestraat, IJzerpoort), Moorsele (Overheule-Meerlaan) of Wevelgem (Kruisstraat, Mollegat).

⇒ Gemeenschapsvoorzieningen

Er zijn verschillende gebouwen voorzien die voor een accommodatie voor het gemeenschapsleven zorgen: van tentoonstellen tot voorstellen (cultureel centrum Wevelgem, bibliotheek Wevelgem, de Cerf Gullegem, 't Goet te Wynckele Gullegem, ..). Door samen te werken met andere organisaties is er een publieksbereik tot ver buiten Wevelgem. In Moorsele wordt een ontmoetingscentrum voorzien onder de kerktoren. De gemeentelijke administratieve diensten zijn geconcentreerd in Wevelgem. Elke deelgemeente heeft een afdeling van de bibliotheek.

3.1.2. Bedrijvigheid

Onder bedrijvigheid worden bedrijventerreinen, verspreide bedrijven en kleinhandel en horeca behandeld.

De bedrijvigheid van Wevelgem bevindt zich zowel in het centrum, in het open gebied als op de goed uitgebouwde bedrijventerreinen te Moorsele-Gullegem en te Wevelgem.

⇒ Bedrijventerreinen

De belangrijkste bedrijventerreinen in Wevelgem zijn Wevelgem-Zuid en Gullegem-Moorsele. Aansluitend op de luchthaven van Wevelgem is een derde bedrijventerrein gevestigd, specifiek voor luchthavengebonden bedrijvigheid (ook wel Wevelgem-noord genoemd).

De bedrijventerreinen Wevelgem-Zuid en Wevelgem-luchthaven zijn vlak bij elkaar gelegen en hebben multimodaal bereikbaarheidsprofiel (snelweg, luchthaven, de Leie en potenties voor spoorweg). De bedrijven hebben een regionaal uitstralingsniveau.

Het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele heeft vooral een regionale werking. De bedrijven die gericht zijn op productie, distributie en logistiek, verlenen aan het terrein een regionale uitstraling. Het bedrijventerrein wordt momenteel nog sterk noordwaarts uitgebreid tot aan de gemeentegrens met Sint-Eloois-Winkel en de A17/E403.

⇒ **Verspreide bedrijven**

In de kernen komen verspreid verschillende bedrijven voor. Deze variëren van kleinschalige ambachtelijke bedrijven tot grootschalige industriële productiebedrijven. Deze bedrijven zijn historisch gegroeid, maar dreigen in sommige gevallen de ruimtelijke draagkracht van de omgeving te overschrijden.

Naast bedrijven komen ook kantoorfuncties voor verweven in de centra. Deze kantoorfuncties zijn doorgaans gekoppeld aan dienstverlenende zaken zoals verzekeringsmaatschappijen, banken en vrije beroepen. Verspreid in de open ruimte zijn nog verschillende bedrijven gevestigd. Een groot deel van deze bedrijven werden opgenomen in het sectoraal BPA en kunnen ter plaatse ontwikkelen. Verschillende andere bedrijven willen of kunnen niet verder ontwikkelen op de huidige locatie.

⇒ **Grootschalige kleinhandelsconcentraties**

In Wevelgem zijn er twee gebieden met een concentratie aan grootschalige kleinhandel: één in Wevelgem, langs de N8 nabij de luchthaven en één in Gullegem langs de straat Driemasten, palend aan het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele.

De kleinhandelsconcentratie rond de luchthaven is vooral van belang voor de verstedelijkte band tussen Menen en Kortrijk. De aard van handelszaken varieert er van frituur over supermarkt tot meubelhandel. Door de ligging langs de N8 en nabij de R8 en A17 is dit gebied goed bereikbaar.

De kleinhandelszaken aan de Driemasten zijn ook vrij divers, maar deze omgeving wordt vooral gedomineerd door twee grootschalige kleinhandelszaken. De kleinhandelsconcentratie vormt een visuele buffer tussen de woongemeenschappen van Sint-Eloois-Winkel en Gullegem enerzijds, en het bedrijventerrein anderzijds. Deze grootschalige kleinhandelsconcentratie is gericht op een cliënteel vanuit de ruime omgeving en is ook goed bereikbaar voor deze doelgroepen langs lokale wegen en vanaf het snelwegennetwerk.

⇒ **Kerngebonden handel en horeca**

In de centra van Moorsele, Gullegem en Wevelgem zijn diverse winkels te vinden. De meeste winkels voorzien in dagdagelijkse producten. In

Wevelgem bevinden zich eveneens speciaalzaken (boeken of exclusieve kledij). De gemeente Wevelgem is verder voorzien van een uitgebreid gamma aan hotels, restaurants en cafés verspreid over de drie centra en in de verspreide woonconcentraties.

⇒ **Verspreide handel en horeca**

Hier en daar in de open ruimte zijn mogelijkheden aanwezig voor overnachtingen, een restaurant of feestzaal of cafétaria's al dan niet gekoppeld aan een sportieve activiteit.

Met betrekking tot handel verspreid in de open ruimte is deze eerder gerelateerd aan productie: verkoop op de hoeve, of verkoop van eigenbereide producten. Het ruimtelijk aandeel van deze zaken is beperkt.

3.1.3. Sport en ontspanningsinfrastructuur

⇒ **Voorzieningen**

Op vlak van recreatie is er een sterk uitgebouwde sportinfrastructuur zowel vanuit de gemeente als vanuit de privé. Deze infrastructuren liggen verspreid over de gemeenten. Dikwijls wordt de sportinfrastructuur gecombineerd met cafetaria/ restaurants/ feestzalen. De belangrijkste sportvoorzieningen zijn:

- het Zilveren spoor, voor ruitersport in Moorsele,
- het vliegveld (militair domein) in Moorsele voor 'luchtsport'
- de watersportmogelijkheden van het Vijverhof
- de ijspiste in Gullegem
- de gemeentelijke sportvoorzieningen: het zwembad in Wevelgem, de open-luchtsportvoorzieningen in het park van Wevelgem, het sportcomplex van Wevelgem, Gullegem en Moorsele.

⇒ **Groengebieden met een recreatief karakter**

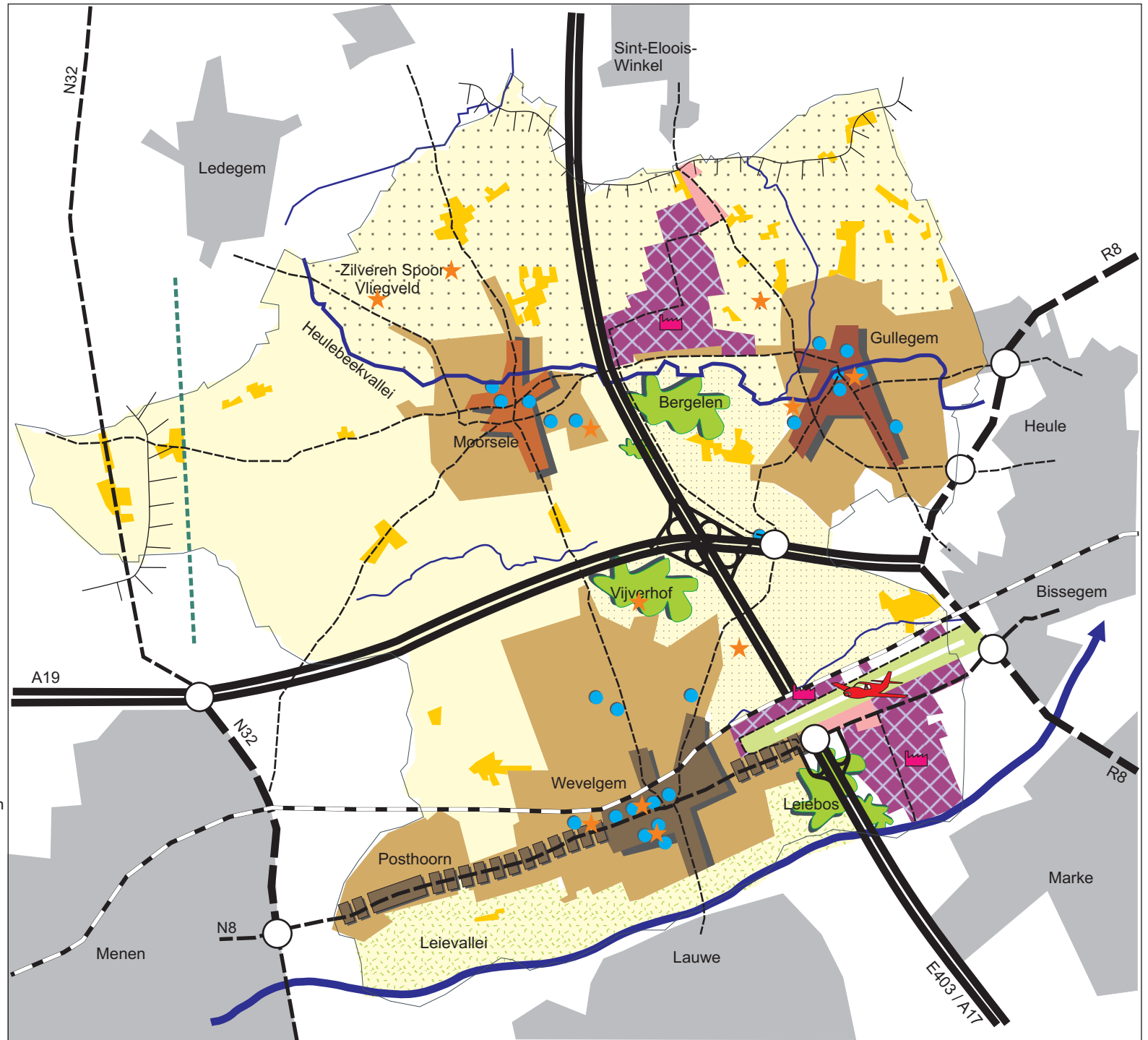
De ontginningsputten (Bergelen, Vijverhof, site Bosschaert-Stadsbader) van weleer liepen vol met grondwater. Het Vijverhof heeft een recreatieve functie (waterski en surfen). De Bergelen is een groengebied (vogelbroedplaats) met recreatief medegebruik. De site van Stadsbader werd als stort gebruikt en is momenteel afgesloten. De site Bosschaert werd eveneens gebruikt als stort maar is nog gedeeltelijk toegankelijk.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Bestaande ruimtelijke structuur van
Groot-WEVELGEM

legende -IG figuur nr. 11

-  Centrum en woonbuurten van Wevelgem
-  Centrum en woonbuurten van Gullegem
-  Centrum en woonbuurten van Moorsele
-  Landelijke woonconcentraties
-  Sportinfrastructuur
-  Gemeenschapsvoorzieningen
-  Regionale bedrijventerreinen
-  Concentraties grootschalige kleinhandel
-  Leie
-  Heulebeekvallei
-  Andere beken
-  Oude spoorwegbedding Roeselare-Menen
-  Groene ontspanningsoorden
-  Heuvelruggen
-  Aaneengesloten open ruimte (ten westen)
-  Versnipperde open ruimte (ten noorden)
-  Gefragmenteerde open ruimte (centraal)
-  Leievallei
-  Autosnelwegen
-  In - en uitrittencomplex
-  Expresswegen: ontsluiting naar snelwegen
-  Bovenlokale verbindingswegen
-  Lokale verbindingswegen
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
-  Luchthaven van Wevelgem



⇒ **Recreatieve verbindingen**

Er zijn tal van wandel- en fietsroutes die langs landschappelijke elementen (Leie, oude spoorwegberm) of langs bezienswaardigheden de verschillende deelgebieden verbinden en dit tot over de grenzen van de gemeenten. Het recreatief fietsnetwerk van de Leiestreek verdient een bijzondere vermelding.

3.1.4. Het fysisch natuurlijk systeem

⇒ **Reliëf**

Wevelgem is grotendeels gelegen in de Leievlaakte. Ten noorden van de gemeente loopt een heuvelrug. De grootste reliëfverschillen in de gemeente bedragen om en bij 25 m. De hoogste toppen zijn gelegen in de westelijke uithoek van Moorseele (de Kezelberg) die tevens is aangeduid als landschappelijk waardevol agrarisch gebied én in de noordoostelijke uithoek van Gullegem ('t Hoge). Deze toppen zijn gelegen op 35 à 40 m boven de zeespiegel. Het grootste gedeelte van Moorseele ligt tussen 20 en 30 m hoogte. Wevelgem en de vallei van de Heulebeek zijn gelegen op 15 à 20 m boven de zeespiegel. De Leievallei zelf is gelegen op 10 m boven de zeespiegel. De grens van de alluviale vlakte van de Leie is op de meeste plaatsen duidelijk waarneembaar door het voorkomen van een steilrand. De vallei zelf is nagenoeg volledig vlak.

⇒ **Waterlopen**

Met de Leie, de Heulebeek, de Bankbeek, de Wulfsdambeek, de Neerbeek, de Stierebeek en verschillende kleine beken van de derde categorie, is de gemeente waterrijk. De gemeente heeft regelmatig te maken met overstromingen, vooral van de Heulebeek en de Wulfsdambeek. Door de herkalibrering van de Leie en ophogingen van de oevers van de Leie komen overstromingen van de Leie minder voor. Tussen de waterlopen die allemaal in oostelijke richting vloeien, komen een reeks min of meer uitgesproken, langgerekte depressies voor met west-oostelijke richting. De heuvelkam in het noorden van de gemeente vormt de scheiding tussen het bekken van de Leie en het bekken van de Mandel. Tussen Dadizele, Ledegem en Moorseele dringt de samenloop van de Papelandbeek, de Wulfsdambeek en de Heulebeek door deze hoogten en stelt zich aldus in verbinding met de vlakte van de Leie.

⇒ **Bodemtextuur**

In de alluviale Leievlaakte en de omgeving van de Heulebeek en de zijbeken vindt men (zware) kleibodems met plaatselijk veensubstraat, maar er zijn ook meer zandgronden aanwezig: meer bepaald matig kleiige gronden op zandleem.¹

In de vlakte van de Leie en het licht golvend gebied bestaat de bodem overwegend uit matige droge tot matige natte zandleem en licht zandleem gronden, afhankelijk van depressies en ruggen. Deze gronden zijn vruchtbaar en uitermate geschikt voor tuin- en akkerbouw. Lemige-zandbodems zijn rond Gullegem goed vertegenwoordigd.

3.1.5. De open ruimte

De open ruimte van Wevelgem bestaat uit verschillende ruimtelijke entiteiten: de Leievallei, de aaneengesloten open ruimte in het westelijk gedeelte van de gemeente, de versnipperde open ruimte in het noorden en de resterende gefragmenteerde open ruimte, die centraal ingesloten ligt tussen het autosnelwegennetwerk en de bebouwing van Gullegem en Wevelgem.

⇒ **De aaneengesloten open ruimte in het westen van de gemeente**

Het grootste gedeelte van Moorseele bestaat uit open ruimte dat door de landbouw gebruikt wordt voor akkerbouw, weiden en veeteelt.

⇒ **De Leievallei**

De open ruimte tussen de Leie en Wevelgem vormt de Leievallei, die onder verstedelijkingsdruk staat. Deze ruimte wordt in hoofdzaak gebruikt voor landbouwactiviteiten en biedt ook ruimte voor recreatief fietsen en wandelen. In de Leievallei is het Leiebos gelegen en is een meersengebied aanwezig rond een oude Leiearm.

⇒ **De versnipperde open ruimte in het noorden van de gemeente**

Het noordelijkste deel van de gemeente wordt gekenmerkt door ruimtelijke versnippering. Naast enkele grootschalige elementen (vliegveld van Moorseele en Zilveren Spoor) zorgen talloze verspreide woningen, kleine bedrijffjes en bebouwing in functie van de landbouw voor een kleinschalige landschap. In het noorden zijn de kronkelende Heulebeek en de lagergelegen weilanden bepalend voor het

¹ GNOP Wevelgem, 1996, Gemeente Wevelgem

landschappelijk karakter. De open ruimte wordt voornamelijk door de landbouw gebruikt in functie van weiden en akkerbouw.

⇒ **De gefragmenteerde open ruimte centraal in de gemeente**
De open ruimte tussen Gullegem en de autosnelwegen bevat het recreatief groengebied 'Bergelen'. De overige open ruimte is in gebruik door de landbouw.

Naast een aantal landbouwbedrijven zijn er enkele zonevreemde bedrijven en een onsamenhangende groep woongelegenheden aanwezig. Deze bebouwing is vooral geconcentreerd langs de Bergelen/Heerweg. Het gemeentelijk recyclingepark ligt genepen tussen de Rijksweg en de snelweg. Het landbouwareaal is evenwichtig verdeeld tussen weiland en akkerland. Grachten met bomenrijen van knotwilgen structureren dit ingesloten open-ruimtegebied.

Op het landbouwgebied 'ter Biest', dat ingesloten is tussen de A17, de A19, de R8 en de spoorlijn staan een 6-tal hoeves verspreid in het landschap en sluiten via lange insteken aan op twee verbindingswegen. In dit landbouwgebied is er een evenwichtige verdeling tussen akkers en weilanden.

De resterende open ruimte tussen de bebouwing van Wevelgem en de snelwegen bevat o.a. het Vijverhof en enkele landbouwbedrijven.

3.1.6. Mobiliteit

Wevelgem wordt gekenmerkt door een sterk uitgebouwde multimodale bereikbaarheid. Twee autosnelwegen (E403 en A19) met verkeerswisselaar en met verschillende in- en uitritten, twee belangrijke bovenlokale verbindingswegen (N8 en N32), de ringweg rond Kortrijk (R8), de spoorweg Kortrijk-Poperinge, de luchthaven van Wevelgem en een belangrijke waterweg (de Leie) doorkruisen de gemeente boven op een fijnmazig netwerk van lokale verbindingen. Deze lijninfrastructuren hebben de verslijningsvorm en de ontwikkelingsmogelijkheden van Wevelgem in sterke mate bepaald.

De deelgemeenten zijn van elkaar gescheiden door de E403 (A17) en de A19. Het centrum van Wevelgem wordt doorkliefd door de spoorweg. Openbare buslijnen verbinden de deelgemeenten met Menen en Kortrijk. Enkel inzake fietsverbindingen zijn er relatief weinig voorzieningen aanwezig in de gemeente.

3.2. Knelpunten

- Er is een belangrijke bebouwingsdruk op de open ruimte (ook op de Leievallei) vanuit de behoefte aan bijkomende woningen en bedrijventerreinen.
- De recente bouwvormen in verkavelingen nemen veel ruimte in beslag in verhouding tot het aantal bijkomende woningen.
- De handelszaken in de centra hebben in toenemende mate af te rekenen met concurrentie van de kleinhandelsconcentraties aan de N8 en aan de Driemasten. Steeds meer kerngebonden handelszaken verdwijnen, of maken langs de N8 plaats voor 'roze lichtjes'.
- De beeldkwaliteit alsook de verkeersveiligheid van de grootschalige kleinhandelsconcentraties aan de N8 en de Driemasten is beperkt.
- Er is een gebrek aan kerngebonden groenvoorzieningen. De weinige kleine parken en groenzones komen daardoor onder druk te staan door overgebruik.
- Wevelgem heeft regelmatig te maken met overstromingen langs sommige waterlopen.
- De grote verkeersinfrastructuren vormen breuken en barrières tussen de 3 kernen en in de open ruimte.
- De verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid staat in de 3 centra onder druk. Vooral langs de N8 in Wevelgem is dit problematisch.
- De fietsvoorzieningen zijn onvoldoende uitgebouwd.
- In de drie deelgemeenten is er lawaaihinder ten gevolgen van de A19 en de E403 (A17) en van de drukke verbindingswegen tussen de deelgemeenten en naburige gemeenten.

3.3. Potenties

- Wevelgem heeft een grote verscheidenheid aan woonmogelijkheden.
- Wevelgem heeft een goed uitgebouwd voorzieningenapparaat.
- Wevelgem heeft een verscheiden aanbod aan sport- en ontspanningsmogelijkheden.
- De ingesloten gefragmenteerde open-ruimtegebieden, die centraal in de gemeente zijn gelegen, geven mogelijkheden voor een uitbreiding van het stedelijk weefsel of voor een uitbreiding van de groen- en ontspanningsstructuur.
- Wevelgem heeft verschillende mogelijkheden voor werkgelegenheid.
- Wevelgem heeft een uitgesproken multimodaal bereikbaarheidsprofiel.

- De goede ligging van Wevelgem langs de Leie en langs de snelwegen geeft ruime kansen inzake economische groei.
- De aaneengesloten open ruimte in het westen van de gemeente geeft mogelijkheden voor schaalvergroting in de landbouw.
- Wevelgem heeft een vruchtbare bodem, geschikt voor diverse vormen van landbouw.
- De Leievallei heeft belangrijke potenties voor natuurontwikkeling, landschapsopbouw alsook voor recreatief medegebruik.
- De Heulebeekvallei heeft potenties als een recreatieve verbinding, in combinatie met landschapsopbouw en natuurontwikkeling.

Figuur 12: Knelpunten en potenties voor Groot-Wevelgem

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

**Knelpunten en potenties in
Groot-WEVELGEM**

legende -IG figuur nr. 12

Knelpunten :

-  Bebouwingsdruk
-  Groot ruimtebeslag
-  Grootschalige handel aan de rand
-  'Roze lichtjes' langs de N8
-  Overstromingsrisico's
-  Barrières door de autosnelwegen
-  Verkeersonveiligheid

Potenties:

-  Spoorweg en luchthaven
-  Aansluiting op autosnelwegen
-  Goed voorzieningenapparaat
-  Werkgelegenheid bij bedrijven
-  Ontspanningsinfrastructuur
-  Vruchtbaar aaneengesloten landbouwgebied
-  De Leievallei en de Heulebeekvallei met potenties voor natuurontwikkeling en recreatief medegebruik



4. Bestaande ruimtelijke structuur - gebiedsgericht

Hierna wordt dieper ingegaan op de bestaande ruimtelijke structuur van de verschillende deelgebieden van Wevelgem.

4.1. Deelgebied Wevelgem

Figuur 13: de bestaande ruimtelijke structuur van deelgebied Wevelgem

Figuur 14: topografische kaart van Wevelgem

4.1.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

4.1.1.1. Het stedelijk lint langs de N8 en de drie subcentra

Wevelgem is gericht op de N8, de verbindingsweg tussen Menen en Kortrijk. De ontwikkelingen langs de N8 kunnen in drie segmenten worden opgedeeld:

- het administratief en kleinhandelscentrum van Wevelgem
- de lokale woongemeenschap rond de wijk 'Posthoorn'
- de concentratie aan grootschalige detailhandelszaken en bedrijven aan het in- en uitrittencomplex van de E403/A17.

⇒ het administratief en kleinhandelscentrum van Wevelgem

De N8 is een gewest- en steenweg die door de komst van de autosnelweg A19 ontlast is geworden van zijn doorgangsfunctie enerzijds en anderzijds net door het autosnelwegennetwerk bijzonder goed ontsloten wordt. Ook de lokale verbindingswegen vertrekken vanuit de N8 naar de aanpalende (deel)gemeenten. De belangrijkste gemeenschapsvoorzieningen zijn gebundeld aan de N8 ter hoogte van de verbindingswegen met Gullegem, Moorsele en Lauwe. Deze verbindingswegen hebben in secundaire orde een centrumfunctie. In het centrum van Wevelgem en langs de verbindingswegen zijn de verschillende bankinstellingen sterk vertegenwoordigd. In deze verbindingstraten bevinden zich verschillende handelsfuncties (detailhandel) op lokaal niveau. Gekoppeld aan de Brugstraat en Lode De Boningestraat- Roeselarestraat liggen scholen, een bibliotheek en de Wijnberg. In het centrum van Wevelgem zijn nog verschillende historisch gegroeide bedrijven actief. Niet onbelangrijk is het algemeen fenomeen dat in de grotere gebouwcomplexen (zoals bedrijven die leeg

komen te staan) zich recent terug winkels vestigen, die zich traditioneel eerder buiten het centrum vestigen. Deze trend kan zich in de toekomst ook in Wevelgem manifesteren.

De noordelijke zijde van de N8 wordt gekenmerkt door gemeenschapsvoorzieningen zoals de kerk, het gemeentehuis met het bijhorende park, zwembad, politiebureau, de administratieve diensten van de gemeente, de bibliotheek, een school, en het kerkhof. De sporthal met bijhorende sportterreinen vormt de overgang tussen de bebouwing en de rand van Wevelgem, aan de noordelijke zijde van de N8.

Het spoorwegstation ligt op wandelafstand van de kerk. Bij het station zijn opslagplaatsen gelegen.

Het zuidelijke deel van dit segment van de N8 is een bundeling van scholen, een rusthuis, het cultureel centrum en lokalen voor de jeugdbeweging. Hier is groen aanwezig in het straatbeeld. Een aantal bedrijven situeren zich in het centrum van Wevelgem (Papier Corne, Plush) en zijn dominant in het bebouwde weefsel.






⇒ de lokale woongemeenschap rond de wijk 'Posthoorn'

Tijdens de laatste decennia is een nieuwe wijk gegroeid op de grens van Wevelgem met Menen. De wijk Posthoorn heeft ondertussen het formaat van een klein dorp. De wijk is sterk georiënteerd op de N8. In de omgeving van de kerk, gelegen aan de N8, is een rusthuis, een school en een bibliotheek gelegen. Verschillende bedrijven zijn gevestigd langs de N8, ter hoogte van de Posthoorn, waaronder: een afvalbedrijf, meubelzaken, groothandel in machines, auto- en moto onderdelen, maar ook frituren, bakker, supermarkt en 'roze lichtjes'. De woonwijk achter de N8 heeft een typische verkavelingsstructuur en bestaat overwegend uit vrijstaande woningen. Vanuit de wijk 'Posthoorn' zijn langs de N8 nog twee open zichten op de Leievallei gevrijwaard gebleven van bebouwing.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Bestaande ruimtelijke structuur
van deelgebied Wevelgem

legende - IG figuur nr. 13

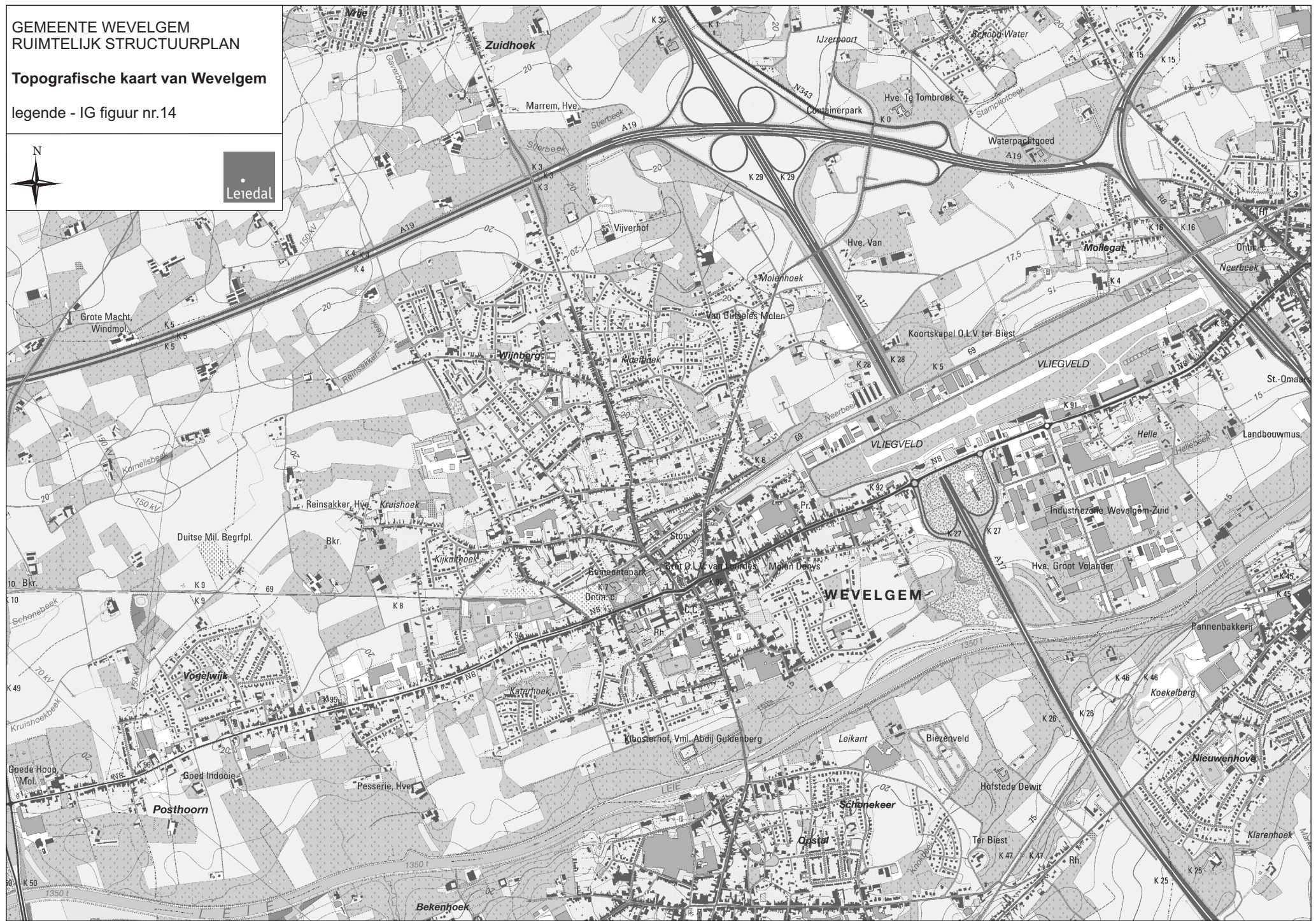
-  Wevelgem - Posthoorn
-  Centrum- en handelsgebied
-  Landelijke woonconcentraties
-  Verspreide woningen
-  Hoeve
-  Sportinfrastructuur
-  Gemeenschapsvoorzieningen
-  Regionale bedrijventerreinen
-  Grootschalige kleinhandel
-  Verspreide bedrijven
-  Leie
-  Groene ontspanningsoorden :
Vijverhof & Leiebos
-  Buurt- en wijkgroen
-  Gefragmenteerd, ingesloten
open-ruimtegebied
-  Autosnelwegen
-  In - en uitrittencomplex
-  Expresswegen
-  Bovenlokale verbindingswegen
-  Lokale verbindingswegen
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
-  Luchthaven van Wevelgem



GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Topografische kaart van Wevelgem

legende - IG figuur nr.14



⇒ **de concentratie aan grootschalige detailhandelszaken**

In het gebied tussen de E403 en de R8 is langs de N8 een concentratie gegroeid van grootschalige detailhandelszaken, in combinatie met bedrijven op de bedrijventerreinen. De handelszaken zijn sterk gericht op grootschalige goederen zoals meubels, bouwbenodigdheden, autogarages. Anderzijds zijn er ook heel wat handelsactiviteiten die kleinschalige goederen verkopen, goederen die traditioneel in het centrum van een gemeente verhandeld worden zoals: schoenen, eetwaren, consultancy, juwelen. In het oostelijke deel van dit segment van de N8 komen gemengd met de handels- en bedrijfsactiviteiten heel wat woongelegenheden voor. Naar de grens met Bissegem toe zijn er in verhouding meer woongelegenheden dan andere activiteiten.

4.1.1.2. De woonbuurten

De gebieden tussen de verbindingswegen werden de jongste decennia verkaveld. De spoorweg vormt een grens tussen het centrumgebied en de woonbuurten.

Deze jongste verkavelingen zijn woongebieden waarbij aandacht wordt besteed aan de buitenruimte. De privé-tuinen zijn doorgaans met veel zorg aangelegd en er werd ook openbaar groen voorzien. Volgende verkavelingen te Wevelgem kunnen worden onderscheiden:

- zone tussen Roeselarestraat – Gullegemstraat “Kloefhoek”;
- zone ten westen van Roeselarestraat “Wijnberg”;
- zone tussen Menenstraat – spoorweg;
- zone tussen Menenstraat – Leievallei;
- zone tussen Kozakstraat – Leievallei.

De gemiddelde woondichtheid van deze verkavelingen bedraagt 9 woongelegenheden per ha.

Er zijn nog juridisch beschikbare mogelijkheden voor bijkomende woningbouw in deze woonbuurten (potenties voor wooninbreidingsprojecten).

In de woonbuurten van Wevelgem zijn verder nog drie scholen, een bibliotheek, een kerk en enkele grootschalige bedrijven aanwezig. Twee bedrijven zijn gevestigd op de grens tussen de verkavelingen en de landbouwgebieden eromheen; één in de Moorselestraat, en één in de Kapellestraat.

4.1.1.3. Open-ruimtegebieden in Wevelgem

Ingesloten tussen de autosnelwegen A19 en E403 en de woonbuurten van Wevelgem zijn nog restgebieden van de open ruimte aanwezig. De open ruimte ‘Ter Biest’ is ingesloten tussen de E403, de A19, de R8 en de spoorlijn Kortrijk-Poperinge en kan beschouwd worden als een restant van de open ruimte binnen het sterk verstedelijkt weefsel. Deze gronden worden tot op heden gebruikt voor landbouwactiviteiten.

De oude ontginningsput in de oksel van de E403 en de A19 is nu in gebruik als recreatief groengebied met een grote waterplas: het Vijverhof. In dit gebied zijn nog twee landbouwers en één biolandbouwer actief. Op de grens met de woonbuurten zijn er nog juridisch beschikbare mogelijkheden voor bijkomende woningbouw.

In de open ruimte ingesloten tussen de Gullegemstraat, de spoorlijn en de E403 is er één landbouwer die zich toespitst op intensieve veeteelt. De hoeve is gelegen in de oksel van de spoorweg en de E403, en vormt geen hinder voor de bewoners van Wevelgem. Verder zijn de terreinen van het Bloemenhof met een tennisclub en mini-golf gevestigd in de omgeving van de Molenstraat en Gullegemstraat.

4.1.1.4. Bedrijvigheid

De bedrijventerreinen Wevelgem-Zuid en Wevelgem-Luchthaven zijn dominant aanwezig in de ruimtelijke structuur van Wevelgem. Op het bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven is nog ruimte beschikbaar voor bijkomende bedrijven. Het terrein wordt ontsloten via de straat Vliegheaven.

Het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid is volledig volzet. Op vandaag zijn er nauwelijks bedrijven op Wevelgem-Zuid met een watergebonden karakter. Er zijn echter verschillende bedrijven die na de voltooiing van de verbreding van de Leie wenselijk gebruik te maken van watergebonden transportmogelijkheden. Het terrein Wevelgem-Zuid wordt ontsloten via de Vlamingstraat naar een rotonde op de N8.

Naast deze bedrijventerreinen zijn er verschillende verspreide bedrijven aanwezig langs de N8, verweven in de woonbuurten of op de randen met de open ruimten. Veel van deze bedrijven hebben geen uitbreidingsmogelijkheden, gezien ze volledig ingesloten zijn in het bebouwd weefsel.

4.1.1.5. Handel

Handel in Wevelgem is eveneens geconcentreerd langs de N8, zoals hiervoor reeds werd beschreven. De handelszaken van Wevelgem zijn gericht op een ruim publiek en zijn zeer divers in aard. Meubelzaken en benodigdheden voor huis, tuin en auto zijn sterk vertegenwoordigd. In de verbindingswegen naar Gullegem, Moorsele en Lauwe komt eveneens handel voor, maar de handelszaken hier zijn eerder gericht op dagelijkse voorzieningen.

4.1.1.6. Lintbebouwing

De lintbebouwing is grotendeels historisch gegroeid langs de verbindingswegen tussen de verschillende kernen onderling. De linten maken de brug tussen het centrum en de open ruimte rond Wevelgem. Vooral de N8 wordt gekenmerkt als een verstedelijkt lint vanuit Kortrijk tot in Menen. Verschillende transformaties van de bebouwing langs de N8 hebben er toe geleid dat de lintbebouwing een opeenvolging is van rijen arbeiderswoningen, bedrijven, dieperliggende recentere woningen, handels- en horecazaken, 'roze lichtjes', historische burgerwoningen, en zo verder. De lintbebouwing naar Moorsele en Gullegem toe zijn sterker geprofileerd als straten met rijwoningen. De rooilijnen in deze straten zijn nog vrij strak aangehouden. Naar Lauwe toe vinden we weer een afwisselend patroon van verschillende types woningen en handelszaken.

4.1.1.7. Groen- en ontspanningsstructuur

De groenstructuur en de ontspanningsstructuur van Wevelgem zijn nauw met elkaar verbonden. Zo zijn er in het gemeentelijk park tennisvelden aanwezig of kan er op het groen domein Vijverhof aan watersport gedaan worden.

Sinds de aanleg van de A19 zijn aan het Vijverhof vakantieverblijven ingericht. Oorspronkelijk waren deze vakantiewoningen in gebruik door de mensen die ingestaan hebben voor de aanleg van de A19. Er is een vraag om bijkomende vakantieverblijven op te richten.

De gemeentelijke sportterreinen van Wevelgem zijn gelegen op de overgang tussen het centrum en het landbouwgebied naar de Posthoorn toe.

In de woonbuurten van Wevelgem zijn verschillende kleinere groenvoorzieningen aanwezig. Deze groenvoorzieningen zijn dikwijls bereikbaar via wandel- en fietswegen, aan de achterzijde of tussen de woningen door. Op een aantal plaatsen zijn de groenvoorzieningen te

klein en onvoldoende zichtbaar vanuit de omliggende woningen, en is er een onveiligheidsgevoel bij de gebruikers.

4.1.1.8. Mobiliteit

De deelgemeente Wevelgem heeft een uitgesproken bovenlokaal bereikbaarheidsprofiel. Vanuit de N8 kan onmiddellijk worden aangetakt op de E403 en de R8. Verder wordt de luchthaven van Wevelgem ontsloten op de N8. Net buiten Wevelgem sluit de N8 aan op de N32, die op haar beurt onmiddellijk aansluit op de A19 of via Rekkem verbinding geeft met de E17. De Gullegemstraat geeft rechtstreeks aansluiting op de A19.

Deze grote bereikbaarheid brengt met zich mee dat Wevelgem te maken heeft met belangrijke hoeveelheden gemotoriseerd verkeer door haar centrum. De verkeersleefbaarheid komt hierdoor in het gedrang. De N8 is ook een moeilijk oversteekbare weg. De lokale verbindingswegen met Moorsele en Lauwe worden daarenboven gebruikt voor verkeer vanuit deze kernen die hun weg zoeken naar de snelwegen. Daarnaast heeft ook de woonbuurt in de omgeving van de Gullegemstraat hinder van verkeer dat haar weg zoekt naar de oprit van de A19.

In Wevelgem zijn er enkel fietspaden langs de N8 ter hoogte van de grootschalige detailhandelszaken, maar ook hier is de verkeersveiligheid beperkt, omwille van de vele in- en uitritten naar de handelszaken.

Midden in het centrum van Wevelgem is het spoorwegstation gelegen op de spoorlijn nr. 69 Kortrijk-Poperinge, die een belangrijke breuk vormt in het stedelijk weefsel.

Ook de Leie is een verkeersinfrastructuur op bovenlokaal niveau, maar wordt op vandaag nog niet intensief gebruikt als dusdanig. Als de verbredings- en kalibreringswerken van de Leiedoortocht in Kortrijk voltooid zijn, zal de capaciteit van deze waterweg sterk verhogen en valt te verwachten dat het binnenvaarttransport over de Leie sterk zal toenemen.

4.1.2. Knelpunten

- De N8 is moeilijk oversteekbaar en onveilig voor zwakke weggebruikers. Het drukke verkeer benadeelt de verblijfskwaliteit in Wevelgem.
- Er is een concurrentie tussen de grootschalige handelszaken buiten het centrum en de traditionele centrumwinkels.
- Steeds meer centrumgebonden handelszaken maken plaats voor 'roze lichtjes'.
- Het gebied langs de N8 aan weerszijden van het centrum, beschikt over beperkte groenstructuren.
- De woonwijken gelegen langs de A19 ondervinden geluidshinder.
- De stationsomgeving is gelegen in het hart van Wevelgem, maar heeft weinig ruimtelijke kwaliteit.
- Momenteel zijn er moeilijkheden inzake de toegankelijkheid van sommige van de verblijfsgelegenheden aan het Vijverhof. De betrokken vakantiewoningen zijn alleen toegankelijk via een private weg van een aanpalende landbouwer.
- Er is ook een probleem rond de ontsluiting van het Vijverhof voor het fietsverkeer (onderbreking van het recreatief fietsnetwerk).
- In de oudere delen van Wevelgem is er weinig aandacht voor de buitenruimten. De leefbaarheid in of langs de straten is zeer beperkt. Groen is afwezig in het straatbeeld.
- Op sommige plaatsen is er een gebrek aan speelruimte.
- Er is een gebrek aan ontmoetingsruimten. De historische ontmoetingsplaatsen zijn opgeofferd voor parkeerplaatsen.
- De ruimtelijke kwaliteit van de verbindingswegen en de oudere woonbuurten (meestal met een hoge woningdichtheid) vraagt meer zorg. De wegen hebben een uitgesproken autogericht profiel.

4.1.3. Potenties

- Wevelgem heeft een ruim en kwalitatief aanbod aan gemeenschapsvoorzieningen, die sterk geconcentreerd zijn in het centrum.
- Het rangeerstation en de opslagplaatsen hebben hun functie verloren door het verschuiven van de bedrijvigheid naar de bedrijventerreinen buiten het centrum. Deze stationsomgeving bevat bijzondere

potenties voor verdichting en herwaarderingsprojecten in de nabijheid van het centrum.

- Het centrum van Wevelgem heeft door de sterke aanwezigheid van het park en de sportvoorzieningen een belangrijke waarde zowel naar beleving toe als naar gebruik. Door de beperkte omvang van het park ontstaat echter wel overdruk van recreatie.
- De N8 heeft op één plaats mooie zichten op het open landschap van de Leievallei. Dit open-ruimtegebied heeft potenties om de landschappelijke kwaliteit van Wevelgem te versterken. De visuele relatie met de Leievallei kan hier versterkt worden, maar ook de bereikbaarheid van de Leie kan hier verbeterd worden. De onmiddellijke nabijheid van de Leievallei heeft de mogelijkheid om recreatief medegebruik aan te bieden voor de inwoners van Wevelgem.
- Langs de spoorlijn zijn verschillende restgebieden gelegen die samen kunnen uitgebouwd worden tot een groen lint dwars door Wevelgem. De oude begraafplaats van Wevelgem kan een verbindend element zijn tussen het park en het sportcentrum.
- De uitstekende bereikbaarheid van de bebouwde kommen en de bedrijventerreinen in de gemeenten geven bijzondere potenties voor de inrichting of de uitbouw van bovenlokale voorzieningen.
- Het Vijverhof heeft de mogelijkheid om verder uit te groeien tot een stedelijk recreatiegebied, in directe relatie met Wevelgem.
- De onbenutte gronden in het bebouwde weefsel kunnen ruimte bieden voor bijkomend groen of nieuwe wooninbreidingsprojecten.
- Het open restgebied, ingesloten tussen de Gullegemstraat, de A17 en de spoorlijn, biedt bijzondere potenties voor uitbreiding van het bebouwde weefsel van Wevelgem met nieuwe woningen en bedrijvigheid.

4.2. Deelgebied Gullegem

Figuur 15: de bestaande ruimtelijke structuur van deelgebied Gullegem
Figuur 16: topografische kaart van Gullegem

4.2.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

4.2.1.1. Het centrum- en handelsgebied

Gullegem wordt gekenmerkt door een concentrisch opgebouwd weefsel, met een aantal lokale verbindingswegen vanuit het centrum van Gullegem naar de omliggende (deel)gemeenten. De twee scholen, twee ontmoetingscentra, het postkantoor, het gemeentehuis, een sportcentrum, een woon-zorg centrum, de kerk en de bibliotheek zijn in het centrum gelegen. Openbare pleinen en parkings verbinden de gemeenschapsvoorzieningen met mekaar.

De bouwtypologie in de verbindingsstraten met Moorsele, Wevelgem en Bissegem bestaat hoofdzakelijk uit rijbebouwing. Op enkele plaatsen is een burgerwoning dieper gelegen in de rij. Er zijn verschillende nieuwe appartementen die ruimtelijk één geheel vormen met de aaneengesloten bebouwing. Eén groot appartementsblok staat op zichzelf en positioneert zich tegenover de feestweide 'De Gulle' en de kerk. Vooral de as vanuit Gullegem richting Kortrijk (Bissegem) is geprofileerd als winkelstraat.

4.2.1.2. Woonbuurten

De recente woonverkavelingen situeren zich in de zones tussen de invalswegen en sluiten dicht aan bij het centrum. De gemiddelde bouwdichtheid op de verkavelingen is lager dan 10 woningen per ha. De woonbuurten van Gullegem sluiten aan bij de bebouwing van Heule en vormen een verstedelijkte uitloper van Kortrijk met een lage bebouwingsdichtheid. Er zijn nog inbreidingsmogelijkheden binnen het verstedelijkte weefsel tussen Gullegem en Bissegem. De grenzen van de woonbuurten naar de open ruimte toe zijn gekarteld. In de woonbuurten zijn er kleinere groengebieden gemengd met tuinen van de bewoners. Een netwerk van wandelverbindingen koppelt de

groene gebieden aan mekaar. De Heulebeek is sterker aanwezig in de woonbuurten, dan in het centrum van Gullegem.

4.2.1.3. Lintbebouwing

De verbindingswegen vanuit Gullegem naar Bissegem, Wevelgem, Moorsele en Sint-Eloois-Winkel worden gekenmerkt door lintbebouwing. De bebouwing langs de oudere straten uit Gullegem naar de open ruimte is eerder landelijk van karakter.

De lintbebouwing langs de Hondschotestraat, tussen Gullegem en Moorsele, doet dienst als een visuele buffer tussen het industriegebied Gullegem-Moorsele en het groengebied van de Bergelen. Dit lint is bijzonder, omdat de bebouwing slechts aan één zijde van de straat voorkomt. Aan de zijde van de Bergelen is er enkel een benzinestation-bandencentrale en een hoeve gelegen.

4.2.1.4. Open-ruimtegebieden in Gullegem

De open-ruimtegebieden in Gullegem zijn gefragmenteerd en ingesloten tussen de autosnelwegen, het bedrijventerrein en het woonweefsel van Gullegem. De bebouwing vanuit Gullegem langs de oude verbindingsstraten dringt diep in de open ruimte. Her en der verspreid in het open ruimtegebied staan groepjes woongelegenheden, bedrijfjes, voorzieningen of losstaande woningen. Tussen de A19 en de Rijksweg (N343) ter hoogte van de brug van de Koningin Fabiolastraat is het gemeentelijk reyclagepark (containerpark) gelegen.

Het open-ruimtegebied langs de Driemasten tussen Gullegem en het bedrijventerrein vormt een duidelijke scheiding tussen beide. Enkele mogelijkheden voor sport en ontspanning (ijspiste Finlandia en voetbalveld) zijn gecombineerd met verspreide woningen, winkels, groengebieden en kleinere (landbouw) bedrijven.

De open ruimte ten zuiden van de Bergelen wordt hoofdzakelijk gebruikt als landbouwgrond.

4.2.1.5. Groen- en ontspanningsstructuur

De belangrijkste elementen bij de groen- en ontspanningsstructuur in Gullegem zijn: de Bergelen, de Heulebeek en de Bankbeek.

Het Provinciedomein Bergelen is gelegen aan de rand van de Heulebeekvallei ten westen van de kern van Gullegem. De Bergelen is

ontstaan als een oude ontginningsput, die met water is volgelopen. De omgeving van deze Bergelenput werd naderhand met bosaanplantingen aangekleed. Het Provinciedomein Bergelen heeft een oppervlakte van ongeveer 53 ha, waarvan 8 ha water en 10 ha omliggende gronden, die nu nog door landbouwers gebruikt worden. Er is ongeveer 30 ha aangelegd als groengebied. De natuurwaarde neemt er nog steeds toe, o.a. als vogelbroedplaats. Langs de Heulebeek liggen lage meersen, het vroegere overstromingsgebied. In de omgeving zijn er kleine landschapselementen zoals knotwilgen, elzen, populieren, één groep linden genaamd de Meiboom en enkele poeltjes. Er is een observatiehut en een vleermuizenkelder. Ook het laagdynamisch recreatief medegebruik (wandelen, natuureducatie, vissen, fietsen op sommige paden) neemt toe.

De Heulebeek en Bankbeek lopen door het centrum van Gullegem en ontmoeten mekaar op de grens tussen het centrum en de Bergelen. Aan weerszijden van het centrum dringt een groene vinger langs de Heulebeek het centrum binnen. In het centrum van Gullegem werd de Heulebeek ingekokerd en de ruimte boven de Heulebeek is gedeeltelijk in gebruik genomen als parking.

In het noordelijk deel van Gullegem is een groengebied aangelegd op de site van de Bankbeek. De Bankbeek is in het centrum eveneens ingekokerd.

Op de rand van de bebouwing met het gebied rond de Bergelen zijn de sportterreinen van Gullegem ingeplant (Poezelhoek). Ze sluiten aan op het open gebied maar zijn visueel ervan afgesloten door bomenrijen van populieren omheen de sportterreinen.

Langs de straat Driemasten bevindt zich de 'Finlandia': een ijschaatsbaan, populair bij de inwoners van de ruime omgeving van de gemeente. Wat verderop ligt een voetbalveld en een visvijver.

In het oostelijk deel van Gullegem worden wandel- en fietsvoorzieningen aangelegd langs de Heulebeek, die uitmonden in een potentieel ruimer groengebied op de grens met Heule. Tenslotte zijn er in de woonbuurten van Wevelgem nog kleinere groenvoorzieningen aanwezig.

4.2.1.6. Bedrijvigheid

Het gemengde regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele is dominant aanwezig in Gullegem. Het is gelegen tussen beide kernen en sterk zichtbaar vanaf de E403.

Tussen dit regionale bedrijventerrein en de straat Driemasten zijn ook enkele kleinere, ambachtelijke bedrijven gelegen nabij de Oostlaan en Ballingsbos.

In het bebouwde weefsel van Gullegem zijn een aantal grootschalige industriële bedrijven (Primus, Decoene) gevestigd. De meeste van deze bedrijven zijn terug te vinden langs de as van de Heulebeek, door het centrum. Aan weerszijden van het centrum komen bedrijven gelegen langs de Heulebeek op termijn vrij voor nieuw gebruik. Ook andere bedrijven uit het centrum van Gullegem overwegen herlokalisatie of zetten de activiteiten stop.

Verspreid in de open ruimte rond de kern van Gullegem komen nog zonevreemde bedrijven voor tussen de resterende hoeves.

4.2.1.7. Handel

De verschillende handelsfuncties en diensten zijn in het centrum gelegen en ontwikkelen zich langs de invalswegen. Er is een sterk aanbod aan financiële instellingen in het centrum. Aansluitend op het bedrijventerrein is een concentratie van grootschalige kleinhandel gegroeid langs de Driemasten (nabij de gemeentegrens met Sint-Eloois-Winkel).

4.2.1.8. Mobiliteit

De belangrijkste verkeersstromen in Gullegem zijn vooral gesitueerd in de richting van Kortrijk en in de H. Verriestlaan (de weg rond Gullegem). Vanuit Gullegem zijn er twee aansluitingsmogelijkheden op de ring rond Kortrijk: via Bissegem en via Heule. De Koningin Fabiolastraat koppelt de Rijksweg en Gullegem aan de A19.

Vrachtverkeer met als bestemming het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele kan vanuit de A19 via de Rijksweg N343 tot haar bestemming komen. De alternatieve ontsluitingsroutes dwars door Gullegem langs de Driemasten of langs de Hondschotestraat veroorzaken veel verkeersoverlast.

De lokale verbindingswegen zijn: de Hondschotestraat richting Moorsele; de Heulestraat; de Europalaan richting Kortrijk; de Bissegemstraat; de

Koningin Fabiolastraat richting Wevelgem, de Driemasten richting Sint-Eloois-Winkel.

4.2.2. Knelpunten

- Gullegem heeft een onduidelijke structuur: een onduidelijke hiërarchie in de wegen en een grote menging van bebouwingstypologieën langs alle wegen.
- Zwakke weggebruikers, groen en ontmoetingsplaatsen in de bebouwde gebieden komen nog steeds weinig aan bod.
- Gullegem heeft te kampen met doorgaand (vracht)verkeer tussen de R8 en het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele.
- Grootschalige bedrijven, die verweven zijn in de kern van Gullegem hebben weinig ontwikkelingsmogelijkheden.
- De bedrijven aan de Heulebeek verminderen de landschappelijke belevingswaarde van de groene ruimten langs de beek.
- Het bestaande recyclagepark, gelegen tussen de A19 en de Rijksweg (N343), is zonevreemd en veroorzaakt verkeersonveilige situaties. Hiervoor moet een oplossing gezocht worden.

4.2.3. Potenties

- De reeds voorziene uitbreiding van het regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele zal heel wat bijkomende werkgelegenheid creëren.
- Leegstaande of leegkomende bedrijfsgebouwen in het bebouwde weefsel geven mogelijkheden voor herbestemmings- en nieuwbouwprojecten.
- Gullegem heeft een gevarieerd en een kwalitatief woningaanbod en een rijk aanbod aan culturele, gemeenschaps- en recreatieve voorzieningen.
- De recente investeringen in het centrum geven een (beperkte) kwalitatieve meerwaarde voor het openbaar domein. De herinrichting is echter vooral in functie van het autoverkeer bepaald.
- De Heulebeek heeft de potentie om het gebied landschappelijk, natuurlijk en recreatief te versterken. De Heulebeek kan verder als een groene ader dwars door Gullegem ontwikkeld worden.
- Gullegem profiteert van de nabijheid van Kortrijk en de goede ontsluiting op het bovenlokaal wegennetwerk.

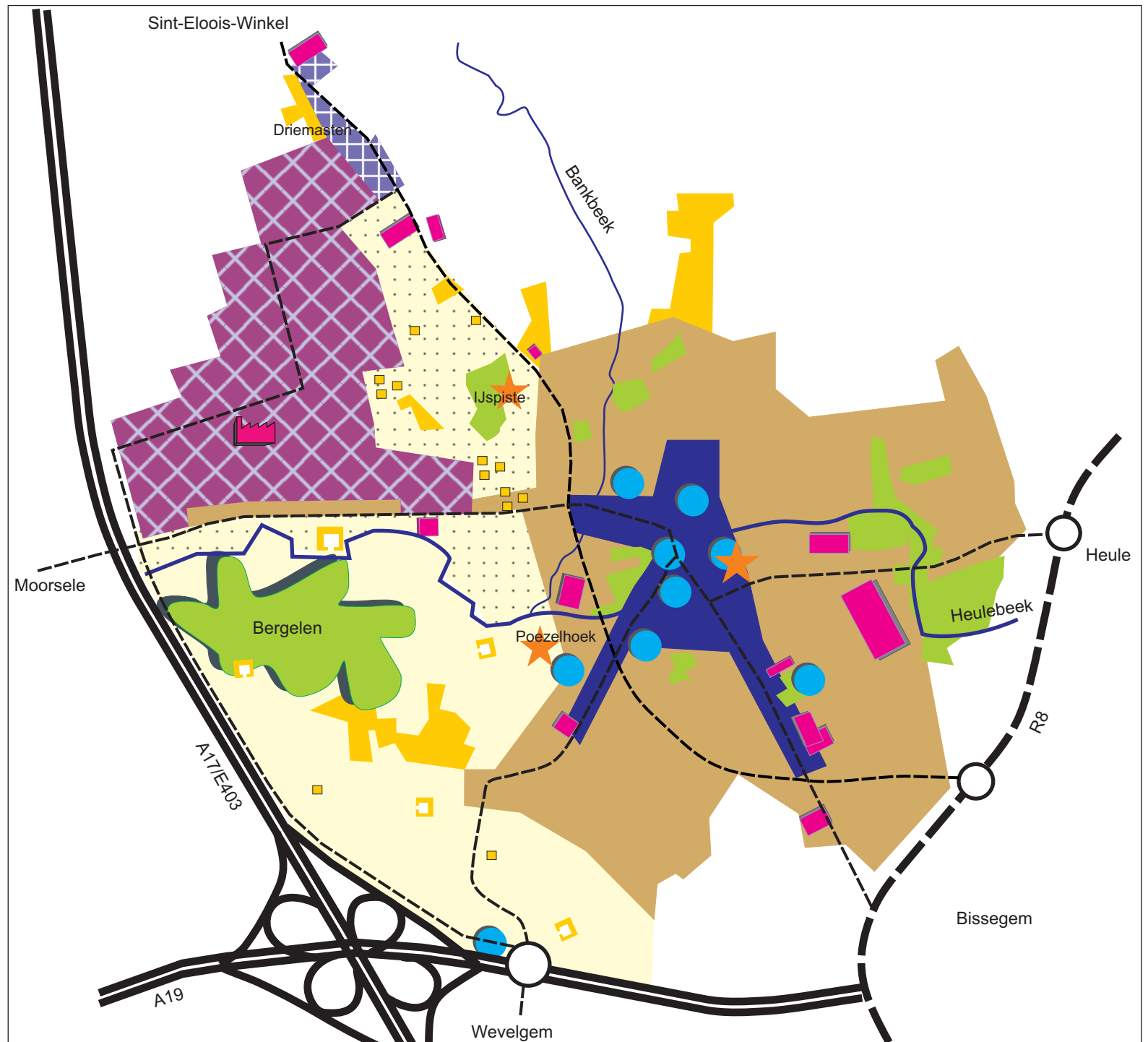
- De onmiddellijke nabijheid van de Bergelen en de open ruimte heeft de mogelijkheid om recreatief medegebruik aan te bieden voor de inwoners van Gullegem. De groenwaarde van de Bergelen kan nog versterkt worden.
- Het gebied langs de Driemasten tussen Gullegem en het bedrijventerrein biedt nog heel wat potenties (voor recreatie, bijkomend groen, nieuwe woningbouw, lokale bedrijvigheid, ...).
- De onbenutte gronden in het bebouwde weefsel kunnen ruimte bieden voor bijkomend groen of nieuwe wooninbreidingsprojecten.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Bestaande ruimtelijke structuur van
deelgebied Gullegem

legende - IG figuur nr. 15

-  Gullegem
-  Centrum- en handelsgebied
-  Landelijke woonconcentraties
-  Verspreide woningen
-  Hoeve
-  Sportinfrastructuur
-  Gemeenschapsvoorzieningen
-  Regionaal bedrijventerrein Gullegem-Moorsele
-  Grootschalige kleinhandel Driemasten
-  Verspreide bedrijven
-  Beekvalleien
-  Provinciaal groendomein 'de Bergelen'
-  Buurt- en wijkgroen
-  Gefragmenteerd, ingesloten open-ruimtegebied
-  Versnipperd landbouwgebied
-  Autosnelwegen
-  In- en uitrittencomplex
-  Expresswegen
-  Lokale verbindingswegen



GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Topografische kaart van Gullegem

legende - IG figuur nr.16



4.3. Deelgebied Moorsele

Figuur 17: de bestaande ruimtelijke structuur van Moorsele

Figuur 18: topografische kaart van Moorsele

4.3.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

4.3.1.1. Het centrum

Moorsele wordt gekenmerkt door een concentrisch opgebouwd weefsel. De invalswegen komen samen ter hoogte van de kerk, het gemeentehuis, de bibliotheek, het woonzorgcentrum en het postkantoor. Er zijn drie scholen, een klooster met kloostertuin en een ontmoetingscentrum in het centrum van Moorsele. Aansluitend op het centrum zijn twee begraafplaatsen gelegen.

Het kasteel met bijhorende omwalling geeft, samen met het Romaanse karakter van de kerk, een specifieke uitstraling aan Moorsele.

De woningen in het centrum van Moorsele hebben een kleinschalig, dorps karakter. Tussen de rijwoningen door is hier en daar een dieper gelegen burgerwoning aanwezig. Er komen slechts weinig appartementen voor.

De vroegere concentraties aan arbeiderswoningen in het centrum is ondertussen grotendeels vervangen door nieuwe woningbouw.

De kwaliteit van het openbaar domein in de invalsstraten en een gedeelte van het Sint-Maartensplein is beperkt.

4.3.1.2. Woonbuurten

De recente woonverkavelingen situeren zich ook in Moorsele in de zones tussen de invalswegen. Deze woonverkavelingen zijn gekenmerkt door ruime percelen met veel groenaanleg en een aangenaam openbaar domein. De woonverkavelingen zijn een menging van sociale woningbouw met koppelwoningen en rijwoningen én private verkavelingen met vooral vrijstaande woningen.

4.3.1.3. Groen- en ontspanningsstructuur

De Heulebeek sluit dicht aan op het centrum.

Langs de Heulebeek is in het centrum van Moorsele een park ingericht dat omgeven wordt door woonwijken. Deze woonwijken hebben een

gemakkelijke toegang tot het park. Her en der in de verkavelingen van Moorsele zijn ook kleinere groenstructuren aanwezig.

De sportvoorzieningen van Moorsele zijn geconcentreerd ten zuidoosten van het centrum, grenzend aan de open ruimte.

De oude ontginningsputten ten zuidoosten van Moorsele zijn momenteel plekken met natuurontwikkeling (groenzone zavelwinningsput), maar nog niet toegankelijk. Een van beide putten werd destijds gebruikt als stort.

4.3.1.4. Onbebouwde gebieden in Moorsele

In het centrum zijn nog relatief grote stukken open ruimte aanwezig. De open ruimte gelegen langs de Witte Molenstraat wordt momenteel ontwikkeld voor bijkomende woningbouw. Op andere stukken onbebouwde gronden (langs de Ieperstraat) is een tuinbouwbedrijf actief.

4.3.1.5. Bedrijvigheid

In de kern van Moorsele zijn geen bedrijventerreinen aanwezig. Verweven in de woonbuurten, de invalsstraten naar het centrum, in voormalige boerderijen en in het centrum zelf zijn enkele kleinere, ambachtelijke bedrijven gevestigd.

4.3.1.6. Handel

De detailhandel is verspreid over de straten naar het centrum toe. Rond de kerk is horeca sterker vertegenwoordigd. De Overheulestraat is een dominante handelsstraat in Moorsele. De handel (vooral voor dagelijkse voorzieningen) is uitgestrekt tot een eind buiten het centrum, vooral in de richting van Rollegem-Kapelle.

4.3.1.7. Lintbebouwing

De meeste invalsstraten worden gekenmerkt door rijvormige lintbebouwing. De lintbebouwing van de Ledegemstraat verschild van de andere invalswegen, omdat de woningen hier voornamelijk vrijstaand zijn.

4.3.1.8. Mobiliteit

De lokale invalswegen van Moorsele zijn: de Ieperstraat; de Wittemolenstraat richting Menen; de Ledegemstraat; de Overheulestraat

richting Rollegem-Kapelle; secretaris Vanmarckelaan-Rozenstraat richting Gullegem; de Warandestraat richting Wevelgem.

Moorsele heeft tijdens de spitsuren een vrij grote verkeersdruk in haar centrum. Uit het mobiliteitsplan blijkt dat er relatief veel verkeer vanuit het westen via Moorsele in de richting van Kortrijk (en vice versa) rijdt.

4.3.2. Knelpunten

- De verbindingswegen naar Ledegem en Wevelgem hebben een uitgesproken lintbebouwing, verkeerskundig zijn het moeilijke straten.
- Het centrum van Moorsele ondervindt een belangrijke verkeersdruk door de nabijheid van het stedelijk gebied Kortrijk.
- De invalswegen zijn in het algemeen zwak aangelegd.
- De landschappelijke integratie van de sportinfrastructuur is eerder zwak.

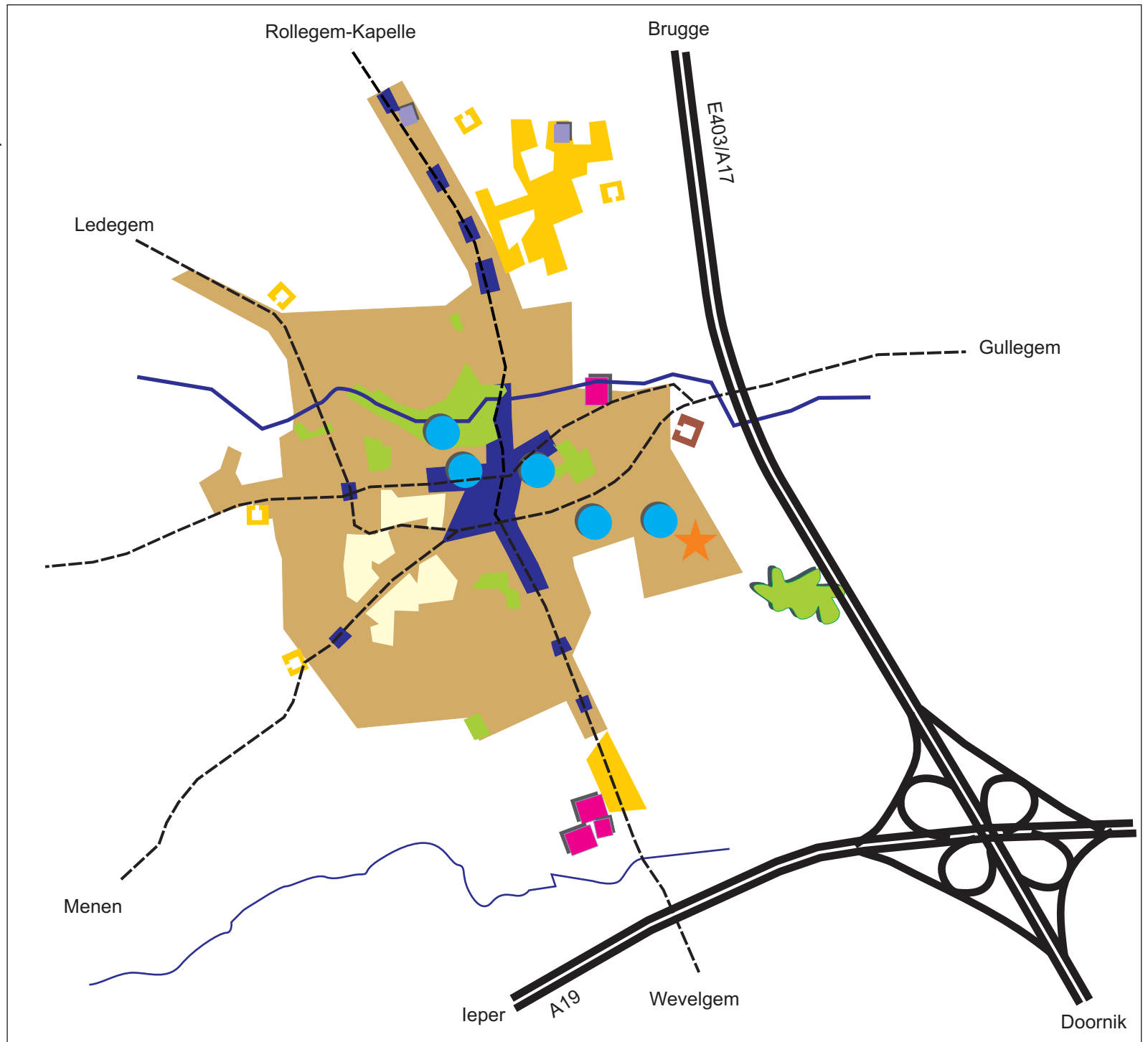
4.3.3. Potenties

- De woonbuurten bieden een goede woonkwaliteit door de aanwezigheid van groen en de openbare ruimte en hun concentrische ligging vlakbij het centrum van Moorsele.
- Moorsele heeft een rijk aanbod aan culturele, gemeenschaps- en recreatieve voorzieningen.
- De ruimtelijke kwaliteit van het centrum is vrij sterk en evenwichtig, in het bijzonder het historisch karakter van de kerk, het klooster, de brouwerij en het kasteel.
- De Heulebeek heeft de potentie om het gebied landschappelijk, natuurlijk en recreatief te versterken. Het parkje en het domein van het kasteel sluiten hierop harmonieus aan.
- De onbenutte gronden in het bebouwde weefsel kunnen ruimte bieden voor bijkomend groen of nieuwe wooninbreidingsprojecten.

**Bestaande ruimtelijke structuur
van deelgebied Moorsele**

legende - IG figuur nr. 17

-  Moorsele
-  Centrum- en handelsgebied
-  Landelijke woonconcentraties
-  Hoeve
-  Waardevolle hoeve
-  Sportinfrastructuur
-  Gemeenschapsvoorzieningen
-  Verspreide bedrijven
-  Heulebeekvallei
-  Groenzone zavelwinningsput
-  Buurt- en wijkgroen
-  Onbebouwde, ingesloten gronden
-  Autosnelwegen
-  Lokale verbindingswegen



GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Topografische kaart van Moorsele

legende - IG figuur nr.18



4.4. Deelgebied Leievallei

Figuur 19: de bestaande ruimtelijke structuur van deelgebied Leievallei
Figuur 20: topografische kaart van de Leievallei

4.4.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

4.4.1.1. Natuur en landschap

De Leievallei heeft een belangrijke landschappelijke waarde als vlak en open landschap waarin rijen hoogstammige bomen aan de rand van de vlakte zijn ingeplant. In de oksel van de Leie met de A17 (E403) werd ook het Leiebos aangeplant.

Destijds werd de Leie rechtgetrokken waardoor een aantal Leie-armen zijn afgesneden. Een aantal van deze Leie-armen werden (gedeeltelijk) drooggelegd. De resterende Leie-armen zijn nu langwerpige (vis-) vijvers in het gebied geworden.

Het reliëf van de vallei is op sommige plaatsen gewijzigd door afgravingen of ophogingen. De kleine natuurlijke hoogteverschillen die er voorkomen, zijn nochtans belangrijk omdat ze samengaan met aanzienlijke verschillen in de bodem- en hydrologische gesteldheid. Over het algemeen kunnen langsheen de boorden van de Leie iets hogere gronden worden waargenomen. Dit zijn de zogenaamde oeverwallen. De laagste stukken, kommen genoemd, komen voor tussen deze oeverwallen en de hoge rand van de vlakte van de Leie. Door de herkalibrering van de Leie is deze structuur enkel nog waarneembaar nabij de oude Leiearmen. Momenteel hebben nieuwe, versterkte oevers de functie van de oeverwallen overgenomen.

4.4.1.2. Landbouw

In de oorspronkelijke Leievallei lagen alleen weiden en meersengronden. Door ontwatering en toepassing van drainagetechnieken wordt er nu meer aan akkerbouw gedaan. In de Leievallei van Wevelgem zijn een viertal landbouwers gevestigd, waarvan twee in hoofdberoep. De landbouwproductie is in hoofdzaak grondgebonden. Eén van de hoeves biedt aanvullend verblijfsrecreatie aan.

4.4.1.3. Bebouwing in de Leievallei

De bebouwing in de Leievallei is hoofdzakelijk agrarisch. De verspreide niet-agrarische bebouwing in de Leievallei is relatief beperkt. Het betreft enkele uitlopers van de bebouwing van Wevelgem, een hoeve die omgevormd werd tot zonevreemde woning en een vlasroterij (site Dermaux).

4.4.1.4. Recreatief medegebruik

Langs de Leie zijn wandel- en fietsroutes (het jaagpad), ruiterroutes en aanlegplaatsen voor pleziervaart ingericht. Op grondgebied Wevelgem is er een onverhard jaagpad tussen Menen en de brug naar Lauwe. Het gedeelte van het jaagpad vanaf deze brug in de richting van Kortrijk is verhard.

De toegangen vanuit het bebouwd gebied van Wevelgem richting Leievallei lopen doorgaans door ter hoogte van de hoeves.

De cultuurhistorische hoeve 'Guldenbergabdij' is momenteel deels ingericht als restaurant.

Door de landschappelijke kwaliteiten speelt de Leie een rol in het recreatief gebeuren van Wevelgem en van de hele regio.

4.4.1.5. Cultuurhistorische relictten

De Leie heeft voor de vlasnijverheid een zeer sterke economische betekenis gehad. In de Leie werd het vlas geroot. Bij de teloorgang van de vlasnijverheid verloor de Leie deze betekenis als 'Golden river'. Enkele gebouwen in de Leievallei getuigen nog van de vlasgeschiedenis (vlasroterij site Dermaux).

De Guldenbergabdij is een getuige van de stichters van Wevelgem.

4.4.2. Knelpunten

- Ondanks het feit dat een groot deel van de Leievallei als natuurgebied werd bestemd, is dit op het terrein niet altijd zichtbaar: het grootste deel van het gebied is feitelijk in gebruik als landbouwgrond.
- Schaalvergroting voor de landbouw in de Leievallei is moeilijk door de begrenzing en bestemming van het gebied.
- De ruimtelijke druk op de Leievallei blijft bestaan : het bebouwd gebied van Wevelgem kan zich nog verder uitbreiden met de ontwikkeling van nieuwe woonwijken, ten nadele van het open en gave landschap van deze Leievallei.

- Private ontwikkelingen op en rond voormalige hoevegebouwen hebben ook een ingrijpende impact op het beeld van de Leievallei.
- De mogelijkheden voor recreatief medegebruik van de Leievallei zijn nog vrij beperkt.
- De restauratie van de Guldenbergabdij en de vlasroterij van de site Dermaux dringt zich op.

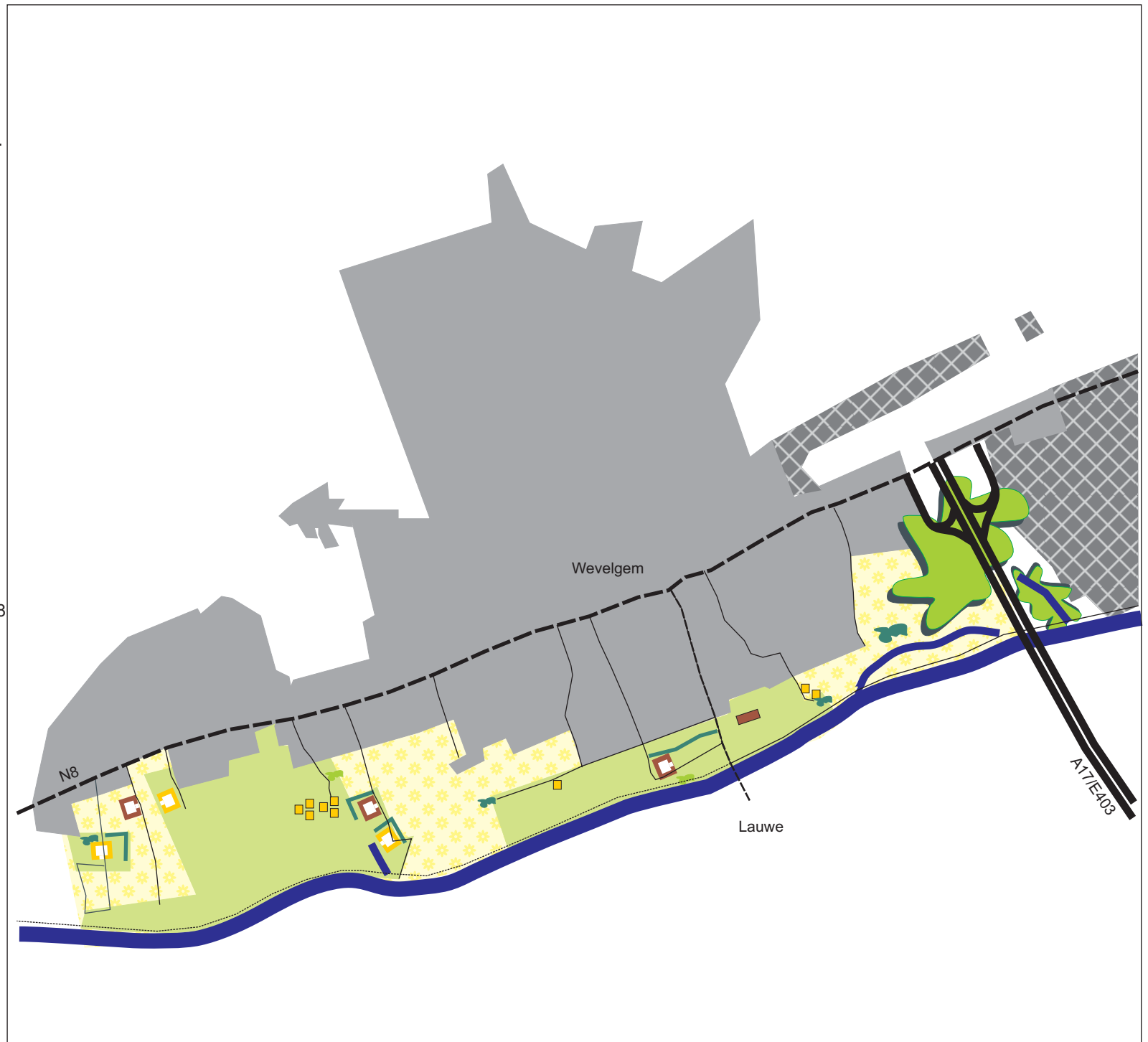
4.4.3. Potenties

- De Leievallei is een landschappelijk waardevol gebied met bijzondere potenties op vlak van natuurontwikkeling, landschapsopbouw en recreatief medegebruik.
- Vanuit de landbouw worden initiatieven genomen inzake landschapsopbouw en ondersteuning van het recreatief medegebruik van de Leievallei. Ook andere private spelers zijn bereid mee het recreatief medegebruik van de Leievallei te versterken.
- Vanuit het Vlaamse gewest wordt gewerkt aan het rivierherstel voor de Leie, waarbij herstel van ecosystemen de opwaardering van de vallei mee helpen op gang trekken.

**Bestaande ruimtelijke structuur
van deelgebied Leievallei**

legende - IG figuur nr. 19

-  Bebouwd gebied Wevelgem
-  Verspreide woningen
-  Hoeves
-  Waardevolle hoeves of gebouwen
-  Bedrijventerrein
-  Leie
-  Leiebos
-  Kleinschalige groenstructuur
-  Overwegend akkergrond
-  Overwegend weidegrond
-  Toegangen naar de Leievallei
-  Bovenlokale verbindingsweg N8
-  Autosnelweg A17/E403



GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Topografische kaart van de Leievallei

legende - IG figuur nr.20



4.5. Deelgebied open ruimte noord

Figuur 21: de bestaande ruimtelijke structuur van deelgebied open ruimte noord

Figuur 22: topografische kaart van de open ruimte noord

4.5.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

4.5.1.1. Landbouw

Het gebied wordt gekenmerkt door een kleinschalig landbouwareaal. Op enkele plaatsen staan serres (glas en kunststoffolie). De hoeves sluiten aan op een fijnmazig landelijk wegennetwerk. In het gebied wisselen stroken met overwegend akkerbouw mekaar af met stroken overwegend weidegrond.

4.5.1.2. Het vliegveld van Moorsele en het Zilveren spoor

De omgeving van het vliegveld van Moorsele en het Zilveren Spoor is een vlak en open gebied met overwegend weidegronden. Het Zilveren Spoor werd vergund als het uitbreiden van een bestaande manege met paardenfokkerij en stoeterij maar heeft periodiek ook een grote aantrekkingskracht voor paardensport en andere activiteiten. Het Zilveren Spoor is bereikbaar via de Overheulestraat. Het vliegveld van Moorsele is een militair oefenterrein voor parachutespringen. Ook andere vliegactiviteiten vinden plaats op dit vliegveld. (zweefvliegen, ULM). Rondom het vliegveld zijn kleinere voorzieningen gelegen: onthaalfaciliteiten, berging voor vliegtuigen, cafétaria en enkele woongelegenheden.

4.5.1.3. Natuur en landschap

Het gebied ten noorden van Gullegem en Moorsele wordt opgedeeld in een aantal 'ruimtelijke kamers' door woonlinten en wegen : met name de ruimtes die begrensd worden door de Overheulestraat, de A17/ E403, Driemasten, Daalstraat, Kwadestraat en de Torrestraat.

Ten oosten van de A17 is het landschap glooiend met hoogteverschillen tot 20 m. De watertoren, gelegen op het bijna hoogste punt van Gullegem (d.i. de heuvelrug van 't Hoge), vormt een baken in het landschap. Het gebied is vrij klein, maar het glooiend landschap geeft

wisselende perspectieven en vergezichten waardoor het gebied in verschillende verschijningsvormen naar voor komt en groter lijkt dan het is.

Groenstructuren zijn aanwezig langs de Heulebeekvallei, de Bankbeekvallei, de autosnelweg A17 en langs de grachten. Ten noorden en net buiten het grondgebied van Gullegem zijn twee boscomplexen gelegen (Heulebos en Steenbeekbos). Bomenrijen komen zelden voor en situeren zich rond de hoeves en concentraties van woningen.

4.5.1.4. Recreatief medegebruik

Het fijnmazig netwerk van landelijke wegen en het landschappelijk variërend voorkomen maken dit gebied geschikt voor recreatief medegebruik. Het recreatief medegebruik is tot op heden echter eerder beperkt en wordt gehinderd door de barrière van de autosnelweg en het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele.

In dit gebied wordt nog geen verblijfsaccommodatie aangeboden in hoeves of andere locaties.

Zoals hierboven reeds gesteld zijn het vliegveld en het Zilveren spoor de belangrijkste toeristisch-recreatieve aantrekkingspolen in de noordelijke open ruimte. Vanuit het Zilveren Spoor vertrekken verschillende ruiterroutes naar de open ruimte.

4.5.1.5. Bebouwing

Het gebied wordt gekenmerkt door lintvormige en verspreide bebouwing. Lintbebouwing vinden we terug op de lokale wegen richting Rollegem-Kapelle, Ledegem, Sint-Eloois-Winkel, langs de Maalstraat, Meerlaanstraat en het kruispunt Bosbelletra-Kwadestraat. Langs deze wegen en in de open ruimte ertussen liggen verschillende groepjes van woningen. Oeningen tussen deze lintbebouwing geven zichten op het achterliggend landschap.

4.5.1.6. Verkeer

Het gebied wordt doorsneden door een fijnmazig netwerk van landelijke wegen vooral in noordzuidelijke richting met een reeks van kleinere wegen in oostwestelijke richting.

4.5.2. Knelpunten

- Door het dichtslibben van de lintvormige en verspreide bebouwing wordt de open ruimte steeds meer versnipperd en aangetast.
- De Heulebeek zorgt in natte seizoenen voor overstromingen.
- De landbouw heeft te maken met een toenemende versnippering van haar areaal en overstromingen.

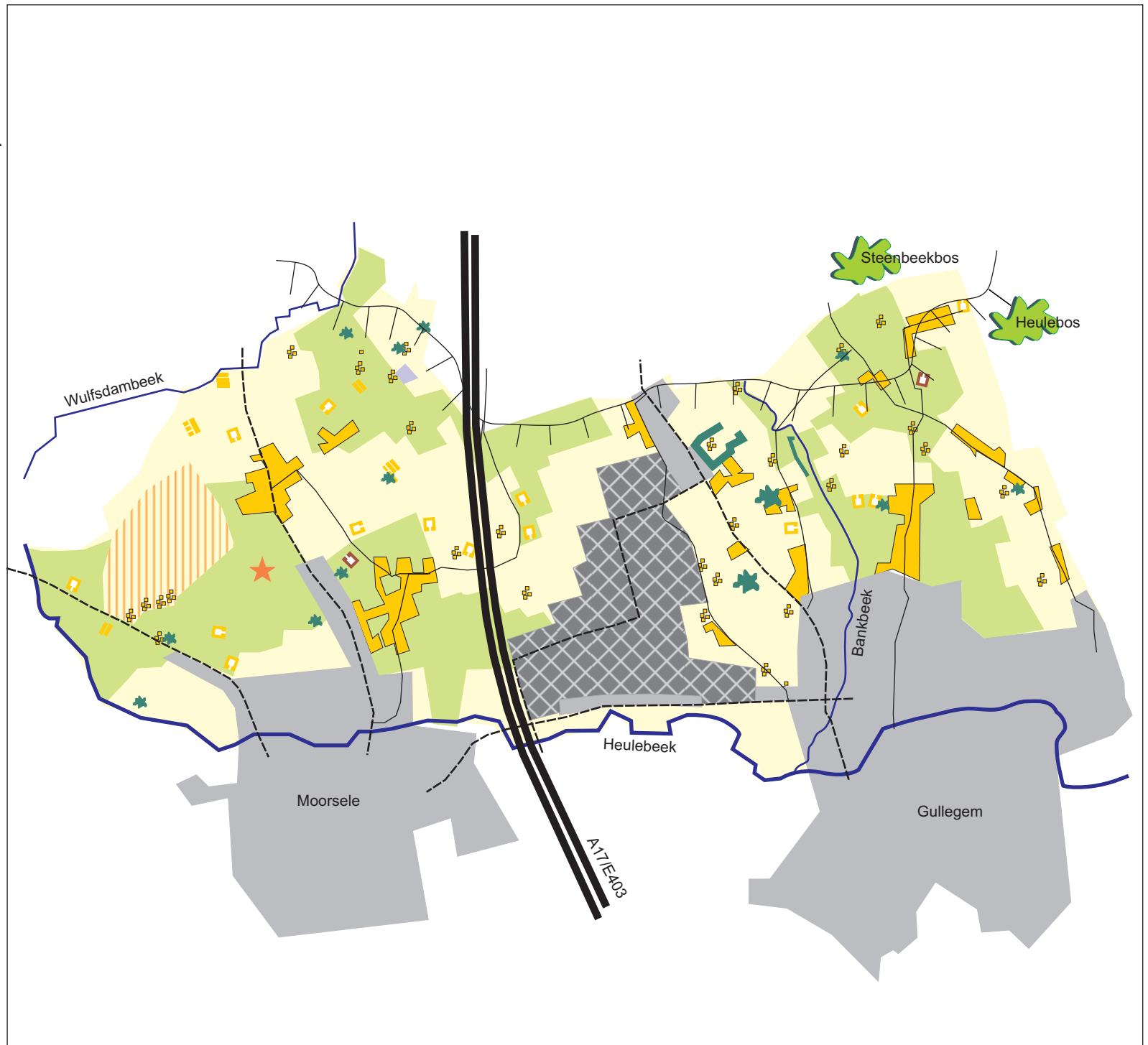
4.5.3. Potenties

- Het glooiend reliëf met de vergezichten, de Heulebeekvallei, de Bankbeekvallei en de grachten met knotwilgen en andere kleine landschapselementen vormen potenties voor verdere landschapsopbouw.
- Het Zilveren Spoor heeft een toeristisch-recreatieve en agrarische functie met een ruime bekendheid buiten de gemeente.
- Het militaire vliegveld van Moorsele biedt diverse potenties op vlak van recreatie en groenontwikkeling.
- Het recreatief medegebruik van de open ruimte noord kan verder worden uitgebouwd.

**Bestaande ruimtelijke structuur
van deelgebied open ruimte noord**

legende - IG figuur nr. 21

-  Bebouwde gebieden
-  Concentraties aan woningen
-  Verspreide bebouwing
-  Hoeves
-  Waardevolle hoeves of gebouwen
-  Bedrijventerrein Gullegem-Moorsele
-  Vliegveld Moorsele
-  Beekvalleien
-  Boscomplexen
-  Zilveren Spoor
-  Kleinschalige groenstructuur
-  Heuvelrug
-  Overwegend akkergrond
-  Overwegend weidegrond
-  Serres
-  Landelijke wegen
-  Lokale verbindingswegen
-  Autosnelweg A17/E403



GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Topografische kaart van de open
ruimte noord

legende - IG figuur nr.22



4.6. Deelgebied open ruimte west

Figuur 23: de bestaande ruimtelijke structuur van deelgebied open ruimte west

Figuur 24: topografische kaart van de open ruimte west

4.6.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

4.6.1.1. Landbouw

Het gebied wordt hoofdzakelijk gebruikt voor landbouwactiviteiten. Rond de hoeves situeren zich vooral weilanden, het akkerland ligt vaak iets verder. De percelen akkerland en weiland van verschillende hoeves sluiten op elkaar aan en vormen een aaneengesloten open en gaaf gebied ten noordwesten van Wevelgem. Op enkele plaatsen zijn grootschalige serres ingeplant. Langs de A19 zijn meerdere hoeves te vinden met intensieve veeteelt.

4.6.1.2. Natuur en landschap

Het gebied heeft een belangrijke landschappelijke waarde. Het vormt de aanzet van de open ruimte van de Westhoek. Het is een vlak landschap met een zachte glooiing naar de N32, de Kezelberg, toe. De horizon is er weids. De schermen van bomenrijen en groepjes bomen zijn vooral in de nabijheid van hoeves en poelen terug te vinden. Er zijn geen andere natuurlijke beplantingen.

In het noorden sluit het landbouwgebied aan op de meanders van de Heulebeek met aanpalende groene weilanden. Het is een lijnstructuur die heel sterk in het landschap naar voor komt.

Langs de oude spoorwegbedding Roeselare-Menen is een lijnvormige groenstructuur aanwezig.

De hoeves, de molen De Grote Macht, twee militaire begraafplaatsen en de relictten van vlasroterijen bepalen mee het landschappelijke beeld en de cultuurhistorische waarde van dit gebied.

4.6.1.3. Recreatief medegebruik

Het gebied heeft een aantal zachte recreatieve functies door functiewijzigingen: de oude spoorwegbedding Roeselare-Menen wordt nu

gebruikt als recreatieve verbinding (fietsers, wandelaars, ruiters); een hoeve werd ingericht als hoevemuseum; de Witte Molen (Grote Macht) is gerestaureerd.

4.6.1.4. Bebouwing

Het nederzettingsspatroon van het gebied wordt hoofdzakelijk bepaald door de verspreide hoeves die bereikbaar zijn via de insteken langs landelijke wegen. We vinden lintbebouwing (met woningen en bedrijfjes) terug op de knooppunten van wegen en op plaatsen die historisch een betekenis hadden (halte van buurtspoorwegen - tram). Her en der in de open ruimte zijn nog kleinere clusters woningen te vinden.

4.6.1.5. Verkeer

Het gebied wordt in oostwestelijke richting doorsneden door de wegen die Moorseele-Menen (Witte Molenstraat) en Moorseele-Kezelberg-Dadizele (Ieperstraat) lokaal verbinden. Het gebied wordt in het westen doorsneden door de N32, de bovenlokale verbindingsweg tussen Menen en Roeselare. In het zuiden wordt het gebied doorsneden door de A19, de autosnelweg naar Ieper. Ter hoogte van de N32 zijn in- en uitritten voorzien op de A19.

De wegen N32 en A19 doorsnijden en onderbreken de open ruimte visueel en morfologisch. Langsheen de N32 zijn een aantal bedrijven die verkeersproblemen veroorzaken (waaronder Floralux in Moorslede) en villa's met grote tuinen gelegen, die de open zichten op het landschap afbreken. Bovendien beperkt de zachte glooiing hier het vergezicht. De A19 ligt op een ophoging en vormt een visuele en fysische barrière in het zuiden van het gebied.

Het beperkte wegennet vormt een raster noordzuid en oostwest en verbindt de kernen op lokaal niveau. Op dit netwerk sluiten insteken aan (lengte 200 m) die de verspreide hoeves ontsluiten. D.w.z. dat haast geen enkele hoeve direct aan een weg is gelegen, maar dat ze via een doodlopende weg te bereiken zijn. Deze geasfalteerde smalle weg loopt tot het erf of de toegangspoort. Vanaf het erf wordt de weg een doodlopende aardeweg die de weilanden en het akkerland voor landbouwwerktuigen bereikbaar maakt.

4.6.2. Knelpunten

- De hoogspanningsmasten in het open-ruimtegebied vormen een visuele vervuiling van het landschap.
- De openheid van het landbouwgebied komt onder toenemende druk te staan van de serrebouw en andere verspreide bebouwing.
- De verhoogde A19 zorgt voor geluidsoverlast.
- In natte seizoenen is het waterbergend vermogen van de Heulebeek ontoereikend. Grote delen langs deze beek komen dan ook onder water te staan.

4.6.3. Potenties

- De huidige relatie tussen de hoeves en het open landschap geven een belangrijke landschappelijke meerwaarde aan het gebied.
- Het gebied heeft de potentie de landschappelijke structuur van de regio te versterken.
- Het gebied heeft de potentie een zachte recreatieve functie te vervullen (fietsroutes, hoevetoerisme, hoevemusea).
- De site van de Witte Molen (Grote Macht) heeft potentie om de landschappelijke structuur en de toeristisch-recreatieve structuur te ondersteunen. Het is tevens een baken langs de A19.
- Sommige bestaande hoeves vallen op door hun bijzondere architecturale kwaliteiten en kenmerken. De hoeves op zich vormen eveneens een belangrijke landschappelijke meerwaarde voor het gebied.

**Bestaande ruimtelijke structuur
van deelgebied open ruimte west**

legende - IG figuur nr. 23

-  Bebouwde gebieden
-  Concentraties aan woningen
-  Verspreide bebouwing
-  Hoeves
-  Waardevolle hoeves of gebouwen
-  Beekvalleien
-  Kleinschalige groenstructuur
-  Heuvelrug
-  Oude spoorwegbedding Roeselare-Menen
-  Militaire begraafplaatsen
-  Overwegend akkergrond
-  Overwegend weidegrond
-  Serres
-  Lokale verbindingswegen
-  Autosnelwegen
-  Bovenlokale verbindingsweg -
expressweg N32





GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Topografische kaart van de open
ruimte west

legende - IG figuur nr. 24



MENEN

WEVELGEM

5. Bestaande ruimtelijke structuur - thematisch

5.1. De bestaande ruimtelijke economische structuur

Figuur 25: de bestaande ruimtelijke economische structuur

5.1.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

5.1.1.1. Evoluties op vlak van economie

Wevelgem kende in 1997 een werkgelegenheidsgraad van 55,7%. In 2002 was de werkgelegenheidsgraad gegroeid tot 59,0%. De werkloosheidsgraad is sinds 1997 zowel op gemeentelijk niveau als voor het Vlaamse Gewest gedaald. Tussen 1998 en 2001 daalde het aantal zelfstandigen in hoofdberoep niet alleen in Wevelgem, maar ook in Kortrijk, Kuurne en Menen.

Wevelgem behoort inzake gemiddelde groei van de omzet, van de toegevoegde waarde en van de investeringen tussen 1993 en 1995 tot de belangrijkste groeiende gemeenten (met meer dan 25.000 inwoners) in Vlaanderen².

Het grootste deel van de bezoldigden is tewerkgesteld in de secundaire sector; hoofdzakelijk in de metaalindustrie, de textielindustrie en de bouwsector. De tertiaire sector is een groeiende sector, waarin vooral handel een belangrijke plaats in neemt.

5.1.1.2. Regionale bedrijventerreinen

Het betreft de gemengde regionale bedrijventerreinen van Wevelgem-Zuid, Gullegem-Moorsele en Wevelgem-Luchthaven (ook wel Wevelgem-Noord genoemd).

Deze regionale bedrijventerreinen zijn 'gemengd' van aard: naast de grote, regionale bedrijven komen ook kleinere lokale bedrijven op deze industriezones voor. Het onderscheid tussen een lokaal en regionaal

² 'De EDP in Vlaanderen: geo-economische kencijfers voor de periode 1993-1996, stativaria 19', november 1997; ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

bedrijf wordt arbitrair vastgelegd op 5.000m² perceelsoppervlakte (RSV).

⇒ **Ontsluiting**

De regionale bedrijventerreinen van Wevelgem zijn telkens gelegen langs de E403/A17. De ontsluiting van deze bedrijventerreinen gebeurt echter niet noodzakelijk op de E403. De hoofdontsluitingsweg van de bedrijventerreinen Wevelgem-Zuid en Wevelgem-Luchthaven is gericht naar de N8. Vanuit de N8 kan worden aangesloten op de E403 of op de R8. Intern wordt het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid ontsloten via één hoofdstraat - de Vlamingstraat - met doodlopende zijstraten naar de bedrijven toe. Het bedrijventerrein aan de Luchthaven wordt ontsloten via de straat 'Vlieghaven', dat rond het vliegveld heen gaat en uiteindelijk ook doodloopt aan het einde van het bedrijventerrein. Het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele wordt in eerste instantie ontsloten via de Rijksweg N343, parallel met de E403, om aan te sluiten op de A19. Sommige vrachtwagens nemen een sluiproute vanuit de R8, dwars door Gullegem (Schuttershoflaan) om het bedrijventerrein te bereiken. De interne ontsluiting van het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele is gebaseerd op een rasterpatroon. Er zijn drie aansluitingen op de Hondschotestraat, één op de Driemasten en één aansluiting via de Muizelstraat naar de Rijksweg N343.

⇒ **Bezetting**

Met uitzondering van het bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven (nog 1.7 ha beschikbaar) zijn de bestaande regionale bedrijventerreinen volledig volzet. De gevestigde bedrijven zijn in hoofdzaak gericht op productie en verwerking van goederen, logistiek en distributie. Het bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven is voorbehouden voor luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten.

Bij de laatste gewestplanwijziging werd aansluitend op het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele 47 ha bijkomend bestemd als regionaal bedrijventerrein. Deze uitbreiding wordt momenteel uitgevoerd.

⇒ **Inrichting**

De bedrijventerreinen Wevelgem-Zuid, Wevelgem-Luchthaven en Gullegem-Moorsele zijn telkens ingericht op basis van een verkavelingstypologie. Elk bedrijf heeft een eigen perceel. De bedrijfsgebouwen zijn telkens vrijstaand. Elk perceel voorziet in eigen parkeergelegenheden. De perceelsstructuur zelf is vrij gevarieerd : er zijn zowel kleine als grote percelen aanwezig.

5.1.1.3. Grootschalige kleinhandelsconcentraties

Het betreft grootschalige kleinhandelsconcentraties langs de N8 in Wevelgem én langs de Driemasten in Gullegem.

⇒ **Ontsluiting**

De concentratie aan grootschalige kleinhandel langs de N8 vindt onmiddellijk aansluiting op de R8 en op de E403. De meeste handelszaken hebben een rechtstreekse erfontsluiting op de N8; voor enkele handelszaken werd een gebundelde erfontsluitingsweg ingericht.

De kleinhandelszaken langs de Driemasten in Gullegem worden enerzijds ontsloten via de straat Driemasten, langs Gullegem of Sint-Eloois-Winkel. Anderzijds is dit gebied ook bereikbaar via de Rijksweg door het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en sluit zo aan op de A19.

⇒ **Bezetting**

Beide kleinhandelsconcentraties zijn momenteel volzet en kunnen in principe niet meer uitbreiden. Ongeacht de bestemmingszone zijn er ook ruimtelijke beperkingen aan de eventuele groei van deze kleinhandelsconcentraties.

Het gebied aan de N8 is ingesloten tussen de luchthaven en de N8. De kleinhandelszaken ten zuiden van de N8 worden begrensd door het regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Zuid. Deze kleinhandelsconcentratie is nagenoeg volledig bebouwd. De aard van activiteiten in dit gebied is zeer divers. In hoofdzaak komen handelszaken voor gericht op meubilair, behoeftigheden voor de woning en bouwmaterialen, of auto- en motorbehoeftigheden. Daarnaast zijn er diverse handelszaken gericht op voedingswaren, kledij of andere dagelijkse voorzieningen.

De kleinhandelszaken aan de Driemasten zijn ook vrij divers, maar deze omgeving wordt vooral gedomineerd door twee grootschalige kleinhandelszaken: een handelsonderneming gericht op doe-het-zelf-artikelen en een handelszaak met forklifts (TVH). Daarnaast zijn er verschillende 'handelszaken' gericht op auto's: een carwash, een garage, een auto-onderdelenwinkel,... Verder zijn nog terug te vinden: behoeftigheden voor de woning, horeca, accountants, wapenhandel, vrije beroepen, aannemers en meubelzaken. De handelszaken zijn uitgestrekt langs de straat, met een concentratie ter hoogte van de grens met Sint-Eloois-Winkel.

⇒ **Inrichting**

Beide kleinhandelsconcentraties kunnen als lintontwikkelingen worden beschouwd. Met uitzondering van enkele handelszaken gelegen langs de N8 heeft elke handelszaak een rechtstreekse ontsluiting op de voorliggende straat.

Parkeergelegenheden worden telkens individueel ingericht. De meeste grootschalige handelszaken zijn slechts in 1 bouwlaag geconcentreerd. De architectuurtypologie is meestal industrieel van aard.

5.1.1.4. Centrumgebonden handel

De centrumgebonden kleinhandelszaken voelen de concurrentie van de grootschalige kleinhandelsconcentraties aan de randen van Wevelgem en Gullegem. Toch vinden we nog langs de invalsstraten en in het centrum verschillende handels- en horecazaken.

5.1.1.5. Lokale bedrijvigheid

Tussen het regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en de straat Driemasten is ongeveer 7,21 ha bestemd als 'gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's' (gewestplanwijziging van 1998). Deze zone Driemasten-Oostlaan werd niet ontwikkeld als een traditionele 'ambachtelijke zone', maar is eerder het resultaat van een endogene ontwikkeling van een aantal zonevreemde (lokale en regionale) bedrijven op deze site. Het BPA Gullegem nr. 28 Driemasten zal de bestemmingen voor dit gebied duidelijker vastleggen. Hierdoor zal nog slechts 3 ha voor ambachtelijke activiteiten bestemd blijven.

Behoudens de zone Driemasten-Oostlaan in Gullegem, zijn er in Wevelgem geen afzonderlijke bedrijventerreinen voor lokale, ambachtelijke bedrijven (K.M.O.'s). De lokale bedrijven van Wevelgem zijn verweven in de woongebieden, vermengd tussen de regionale bedrijven op de regionale bedrijventerreinen of zonevreemd in de open ruimte. Hierna worden enkel de lokale bedrijven besproken die verweven voorkomen in het woongebied. In het volgende punt worden de zonevreemde bedrijven nader besproken.

De aard van bedrijvigheid in verweving met de woonomgeving is zeer divers. Er zijn wel enkele typeondernemingen die veelvuldig voorkomen: bouwondernemingen en bouwmaterialen, tuinaanleg, garages, houtbewerking, schrijnwerkers, metaalbewerking, veranda's en dergelijke.

In Wevelgem vinden we nogal wat textielgebondenbedrijven: vlasverwerking, zijde, confectie van werkkledij, verven van textiel, droogkuis, wasserijen, fabricage en groothandel van huishoudlinnen. Daarnaast zijn er nogal wat bedrijven toegespitst op verhuur en vervoer van containers (voor afval en goederen).

In Moorsele vinden we, naast bedrijvigheid in de bouwsector en tuinaanleg, enkele heel specifieke bedrijven: snelheidsregelaars & -reductoren, verkoop & verhuur van kermisattracties. Moorsele bevat verder ook nog enkele textielgebonden bedrijven.

De lokale, ambachtelijke bedrijvigheid is verspreid over het hele woongebied, maar kent een hogere concentratie langs de invalsstraten tussen de verschillende deelgemeenten onderling. Vooral de N8 tussen Menen en Kortrijk bevat een groot aandeel aan kerngebonden bedrijvigheid. De kerngebonden bedrijven zijn doorgaans ruimtelijk volledig ingesloten in het woongebied. De meeste van de bedrijven zijn historisch gegroeid en ondergingen diverse transformaties en herinvullingen.

5.1.1.6. Zonevreemde bedrijvigheid

De gemeente telt verschillende zonevreemde bedrijven. De aard van deze bedrijven is vergelijkbaar met de bedrijven beschreven hierboven: aannemers, textielgebonden, metaalbewerking, schrijnwerkers, garages, transportbedrijf... Verder zijn er langs de N8 nog enkele zonevreemde grootschalige kleinhandelszaken (meubelverkoop gedeeltelijk in landbouwgebied).






Op basis van een enquête met de verspreide, zonevreemde bedrijven werd voor 11 bedrijven een uitbreidingsbehoefte vastgesteld op korte en middellange termijn. Voor deze bedrijven werden bestemmingsplannen opgemaakt die de noodzakelijke uitbreiding mogelijk maakte. Voor 3 bedrijven werden de uitbreidingsmogelijkheden (gedeeltelijk) van goedkeuring onthouden. Indien deze bedrijven verder willen uitbreiden is herlokalisatie nodig.

Het gros van de verspreide, zonevreemde bedrijven zijn gesitueerd langs de belangrijkste invalsstraten naar de gemeente: de N8, de Overheulestraat – de Warandestraat, de N32 Kezelberg, de Moorselestraat, de Gullegemstraat en de Driemastenstraat. Daarnaast zijn er een aantal bedrijven gelegen in en aan de randen van de bebouwde kommen van Wevelgem, Gullegem en Moorsele. Slechts enkele bedrijven zijn volledig geïsoleerd in de open ruimte.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Bestaande ruimtelijke economische structuur

legende -IG figuur nr. 25

-  Centrumgebonden handel
-  Regionale bedrijventerreinen :
 - Wevelgem-zuid
 - Wevelgem-luchthaven
 - Gullegem-Moorsele
-  Beschikbare ruimte op bedrijventerrein (reeds voorziene uitbreiding)
-  Verspreide (zonevreemde) bedrijven
-  Concentraties grootschalige kleinhandel :
 - langs N8 in Wevelgem
 - langs Driemasten in Gullegem

-  Bebouwde gebieden
-  Landelijke woonconcentraties
-  Leie
-  Autosnelwegen
-  In- en uitrittencomplex
-  Expressweg (ontsluiting naar snelwegen)
-  Bovenlokale verbindingswegen
-  Lokale verbindingswegen
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
-  Luchthaven van Wevelgem



Leiedal



5.1.2. Knelpunten

- Er is nog vaak veel bestemmingsverkeer (ook zwaar vrachtverkeer) voor de bedrijventerreinen, dat haar weg zoekt dwars door de centra van Wevelgem en Gullegem, ten nadele van de verkeersleefbaarheid van deze woonomgevingen.
- De ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele is vrij laag. Ook de interne wegenisstructuur is moeilijk leesbaar.
- De landschappelijke inkadering van bedrijven en bedrijventerreinen ten opzichte van woongebieden is voor verbetering vatbaar. Er zouden bufferzones moeten gerealiseerd worden.
- De kleinhandelsconcentraties aan de randen van Gullegem en Wevelgem dreigen de concurrentie aan te gaan met de handelszaken in het centrum van Wevelgem en Gullegem.
- De ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid aan de kleinhandelsconcentratie langs de N8 in Wevelgem is laag.
- De ruimtelijke kwaliteit van de kleinhandelsconcentratie langs de Driemasten is beperkt. De grootschaligheid van de twee belangrijkste handelszaken staat in contrast met de omgeving.
- Het aanbod aan bedrijventerreinen is vrij eenzijdig. Er zijn weinig mogelijkheden voor kleinere, ambachtelijke bedrijven om een grotere differentiatie te verkrijgen in de industriële sector.
- Bedrijfsgebouwen op de industrieterreinen zijn ruimteverslindend. Momenteel wordt het merendeel van bedrijfsgebouwen in één bouwlaag gerealiseerd. Bovendien voorzien bedrijven in reservegronden die soms pas na lange tijd ingevuld worden.
- Enkele bedrijven gelegen in het woongebied bezorgen overlast voor de bewoners door hun ruimtelijke schaal, lawaaihinder, geur- en stofhinder en verkeersoverlast.
- De bedrijven gelegen in het woongebied zijn sterk beperkt in uitbreidingsmogelijkheden.
- De verspreide, zonevreemde bedrijven in de open ruimte veroorzaken versnippering van het landbouwgebied en doen afbreuk aan de landschappelijke kwaliteiten van de open ruimte.

5.1.3. Potenties

- Het uitgebreide aanbod aan industriële en ambachtelijke bedrijvigheid, K.M.O.'s, kleinhandel, diensten en horeca bieden heel wat werkgelegenheid in Wevelgem.
- De ontsluiting van de regionale bedrijventerreinen is vrij goed door de nabijheid van verschillende autosnelwegen en expreswegen. Jammer genoeg worden deze ontsluitingsmogelijkheden niet altijd correct gebruikt (sluipverkeer via alternatieve routes dwars door de kernen).
- Er is een nieuw en ruim aanbod voor de vestiging van regionale bedrijven door de reeds voorziene uitbreiding 'noordwest' van het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele met 47 ha.
- De gemeente heeft een sterke verweving van lokale, ambachtelijke bedrijvigheid in de woongebieden. Sommige kleine en middelgrote bedrijven in de woongebieden geven een belangrijke meerwaarde aan de bewoners. Het is mogelijk om te voet te gaan werken, winkelen of om dienstverlening te krijgen. Bovendien versterken deze activiteiten de levendigheid van de woonomgeving.
- Het aanbod aan grootschalige kleinhandelszaken in de gemeente trekt veel klanten naar de gemeente.
- De aanwezigheid van de luchthaven in Wevelgem is een meerwaarde voor de economische ontwikkelingen in de regio.

5.2. De bestaande ruimtelijke structuur van wonen en voorzieningen

Figuur 26: De bestaande ruimtelijke structuur van wonen en voorzieningen

5.2.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

5.2.1.1. Evoluties van de bebouwde oppervlakte in Wevelgem

Uit de studie van de economische toestand en vooruitzichten voor Wevelgem³ blijkt dat 22,5% van de totale oppervlakte van Wevelgem in 1992 bebouwd was. In 1998 was al 25,7% van de oppervlakte bebouwd en in 2001 was dat 26,8%. De grondinname voor bewoning was in 2001 goed voor 17,9% van de totale oppervlakte van Wevelgem.

Industriegebouwen en opslagruimten nemen 6,2 % van de oppervlakte voor hun rekening. De onbebouwde ruimte wordt vooral gebruikt voor akkerland en grasland.

De toename van de bebouwde oppervlakte is voornamelijk toe te schrijven aan bijkomende woningen en bijgebouwen. Er is eveneens een stijging van de grondinname voor industrie en opslagruimten. In beperkte mate nam ook de ruimte voor handelsgebouwen toe.

Voornamelijk akkerland en grasland ruimden tussen 1992 en 2001 plaats voor bijkomende bebouwing.

In vergelijking met andere gemeenten langs de verstedelijkte Leieband ligt het tempo van de verdere bebouwing in Wevelgem relatief hoog. Wevelgem kende duidelijk de sterkste groei in het aantal woningen. Waregem toont een hoger bebouwingstempo dat vooral toegeschreven wordt aan bebouwing in functie van de secundaire sector. In Kortrijk ligt het bebouwingstempo een stuk lager.

5.2.1.2. Het bestand woningenaanbod

Het woningenbestand in Wevelgem is vrij gedifferentieerd. Het aandeel aaneengesloten bebouwing is hoog (40,9%) t.o.v. andere gemeenten van het arrondissement Kortrijk. Dit kan beschouwd worden als een indicator van de verstedelijking van Wevelgem.

³ 'Economische toestand en vooruitzichten voor Wevelgem', WES, 2003

Het aandeel appartementen in Wevelgem is eerder beperkt (6,9%) in vergelijking met andere gemeenten uit het arrondissement, met een vergelijkbare verstedelijkingsgraad (Waregem 11%, Harelbeke 10,2%, Kuurne 12,6%, Deerlijk 7,4%).







Inzake open bebouwing heeft Wevelgem eveneens eerder een laag aandeel in vergelijking met andere gemeenten uit de regio. Wevelgem wordt getypeerd door een hoog aandeel halfopen bebouwing en aanéengesloten bebouwing (samen 68,9% van het aantal woonegelegenheden).










Rond de oudste delen van bebouwde kommen is er een recenter woonpatrimonium in een monofunctionele structuur. Het gaat vooral om sociale woonwijken en verkavelingen.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Bestaande ruimtelijke structuur van
wonen en voorzieningen

legende - IG figuur nr. 26

-  Centrum en woonbuurten van Wevelgem
-  Centrum en woonbuurten van Gullegem
-  Centrum en woonbuurten van Moorsele
-  Landelijke woonconcentraties
-  Gemeenschapsvoorzieningen
-  Zonevreemde woningen

-  Regionale bedrijventerreinen
-  Overige bebouwing
-  Leie
-  Autosnelwegen
-  In - en uitrittencomplex
-  Expresswegen: ontsluiting naar snelwegen
-  Bovenlokale verbindingswegen
-  Lokale verbindingswegen
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge








Leiedal









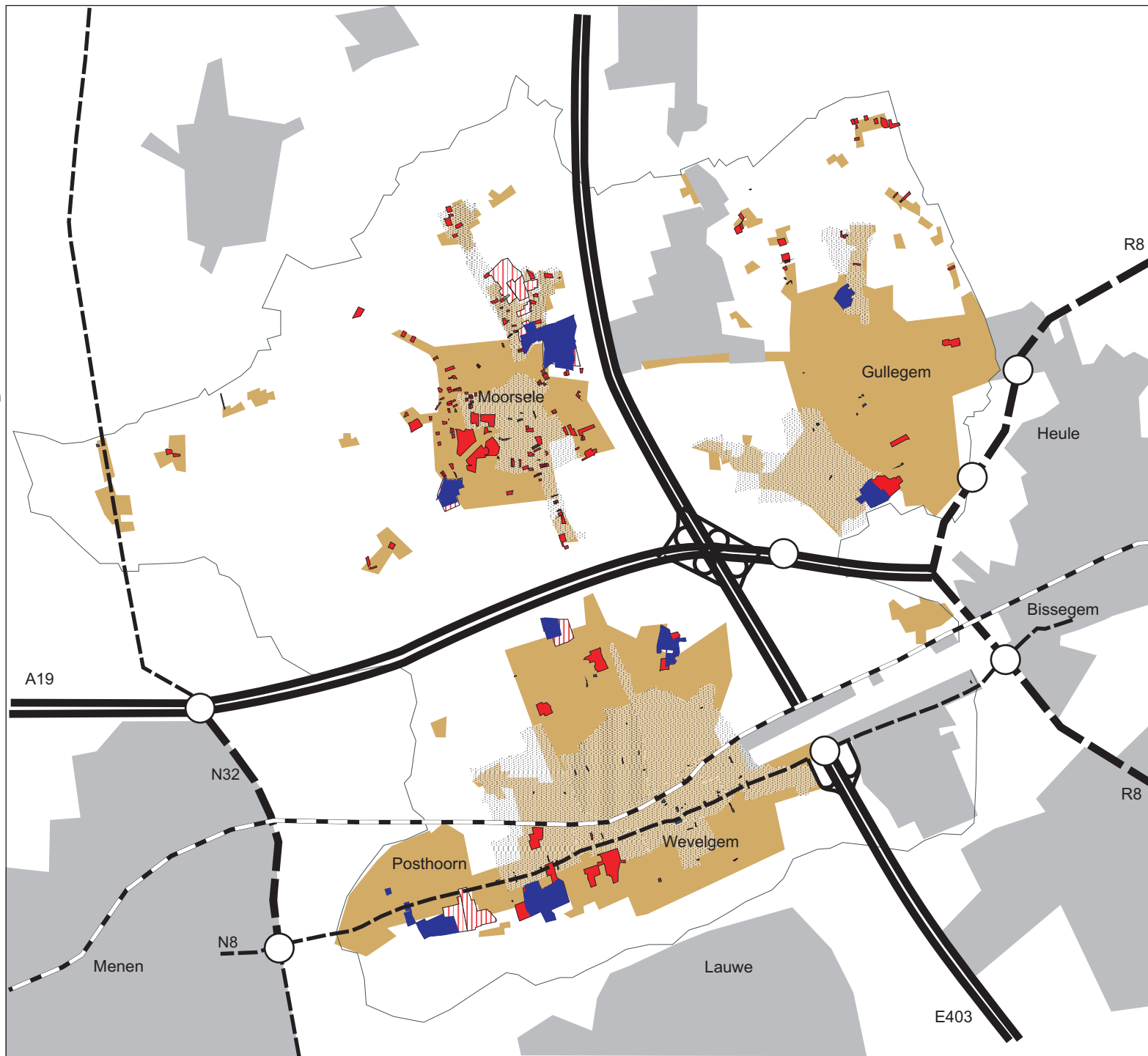
GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

**Onbebouwde percelen en
woonvernieuwingsgebieden**

legende - IG figuur nr. 27

-  Bestaande woongebieden
-  Onbebouwde percelen in woongebied
-  Woonvernieuwingsgebieden
-  Grond van sociale bouwmaatschappij
-  Onbebouwde woonuitbreidingsgebieden

-  Overige bebouwing
-  Autosnelwegen
-  In - en uitrittencomplex
-  Expresswegen
-  Bovenlokale verbindingswegen
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge



5.2.1.3. Onbebouwde percelen, leegstand, verkrotting en woonvernieuwingsgebieden

Figuur 27: onbebouwde percelen en woonvernieuwingsgebieden

In de stedelijk gebieddelen van Wevelgem is ruimte voor 1.132 bijkomende woonegelegenheden door aansnijden van bijkomende gebieden en 292 bijkomende woonegelegenheden via verdichting.⁴

Moorsele heeft de mogelijkheid om 412 bijkomende woonegelegenheden te voorzien binnen het bestaand juridisch aanbod. In Moorsele is er nog 25,1 ha beschikbaar in woonuitbreidingsgebied. Aan een gemiddelde bebouwingsdichtheid van 15 woningen per ha, kunnen hier nog 376 bijkomende woonegelegenheden gerealiseerd worden.

T.o.v. het totaal aantal gezinnen in Wevelgem is er een leegstand van het woningenbestand van 0,5%. Dit is een heel laag cijfer. De meeste leegstaande woningen treft men in het centrumgebied, langs de N8 (Kortrijkstraat, Vanackerestraat, Menenstraat), rond de kerk van Wevelgem en in het centrum van Moorsele.

- Moorsele C03 Overheule-Barakken
- Moorsele C00 Moorsele-Plaats
- Gullegem B03 Kwadestraat
- Gullegem B02 Schoonwater
- Wevelgem A040 Kloefhoek
- Wevelgem A222 Toekomststraat
- Wevelgem A233 Kruishoek
- Wevelgem A124 Tuinstraat
- Wevelgem A021 Wevelgem-Menenstraat
- Wevelgem A011 Wevelgem-Kortrijkstraat
- Wevelgem A001 Wevelgem-Centrum
- Wevelgem A032 Lauwestraat

Deelgemeente	Leegstand in 2002
Wevelgem	45
Gullegem	10
Moorsele	12

Op 07.04.1998 heeft de Vlaamse Regering, in uitvoering van de Vlaamse Wooncode, de woonvernieuwingsgebieden en de woningbouwgebieden afgebakend (B.S. 28.05.1998). De woonvernieuwingsgebieden zijn globaal gekenmerkt door een relatief slecht en/of verouderd woningpatrimonium. Deze gebieden komen prioritair in aanmerking voor initiatieven ter verbetering van de fysieke kwaliteit van de woningen.

In Wevelgem vallen de volgende statistische wijken onder statuut van woonvernieuwingsgebied:

⁴ Woonbehoefte studie deel 2 (sectorstudie wonen); Confrontatie van het aanbod met de vraag; 2.1. Stedelijk gebied.

5.2.1.4. Gemeenschapsvoorzieningen

De meeste gemeenschapsvoorzieningen zijn gebundeld in de centra van de drie deelgemeenten. Kerken, onderwijsinstellingen, kunst- en muziekacademie, administratieve overheidsdiensten, rust- en verzorgingshuizen, gemeentelijke culturele en ontmoetingsruimten, gemeentelijke sportfaciliteiten komen voor in elke deelgemeente, op wandelafstand van de kerk. De gemeente telt verschillende publieke sportzalen en publieke plaatsen waar sport in de open lucht uitgeoefend worden. Daarnaast zijn er een 20-tal private sportzalen en – gelegenheden met mogelijkheden van ruitersport, over ijschaatsen, fitness, karate, vliegschool, valschermspringen, tennis tot watersport (zie meer bij toerisme en recreatie). Meer dan 70 sportverenigingen zijn aangesloten bij de gemeentelijke sportraad. In elke deelgemeente zijn jeugdverenigingen actief en is er een jeugdhuis.

De gemeente beschikt over een recyclagepark dat gemeenschappelijk gebruikt wordt door de drie deelgemeenten. Dit recyclagepark (of containerpark) is centraal gelegen in de gemeente, langs de Rijksweg N343 ter hoogte van het klaverbladcomplex van de autosnelwegen. Het voorzieningenniveau van Wevelgem is verder verruimd met het gemeentehuis, het kantoor van de OCMW, een cultureel centrum en het commissariaat van de politie. In elke deelgemeente kan men terecht bij de burelen van de wijkdiensten.

De hoofdbibliotheek is gevestigd in Wevelgem en heeft filialen in Moorsele, Gullegem, Wijnberg en Posthoorn.

De meeste openbare pleinen in de gemeente zijn in gebruik als parkeerplaats. In Gullegem en in Wevelgem wordt één wekelijkse marktdag gehouden op een van de vele pleintjes. Die dag maken de wagens plaats voor de marktkramers. Naast pleinen op duidelijke locaties zoals aan de kerk, bevat de gemeente ook pleintjes die achterin gelegen zijn en vaak niet behoren tot het collectief gebruik van de inwoners.

5.2.1.5. Jeugdvoorzieningen - sportinfrastructuur

Figuur 28: jeugdvoorzieningen

De gemeente heeft een ruim assortiment aan voorzieningen voor de jeugd. Elke deelgemeente heeft verschillende jeugdverenigingen, speelterreinen en sportmogelijkheden.

Momenteel wordt een bijkomende infrastructuur voorzien in Wevelgem, de voormalige porcelain hallen.




Onderstaande jeugdverenigingen, speelterreinen en sportinfrastructuur zijn terug te vinden op figuur 28.

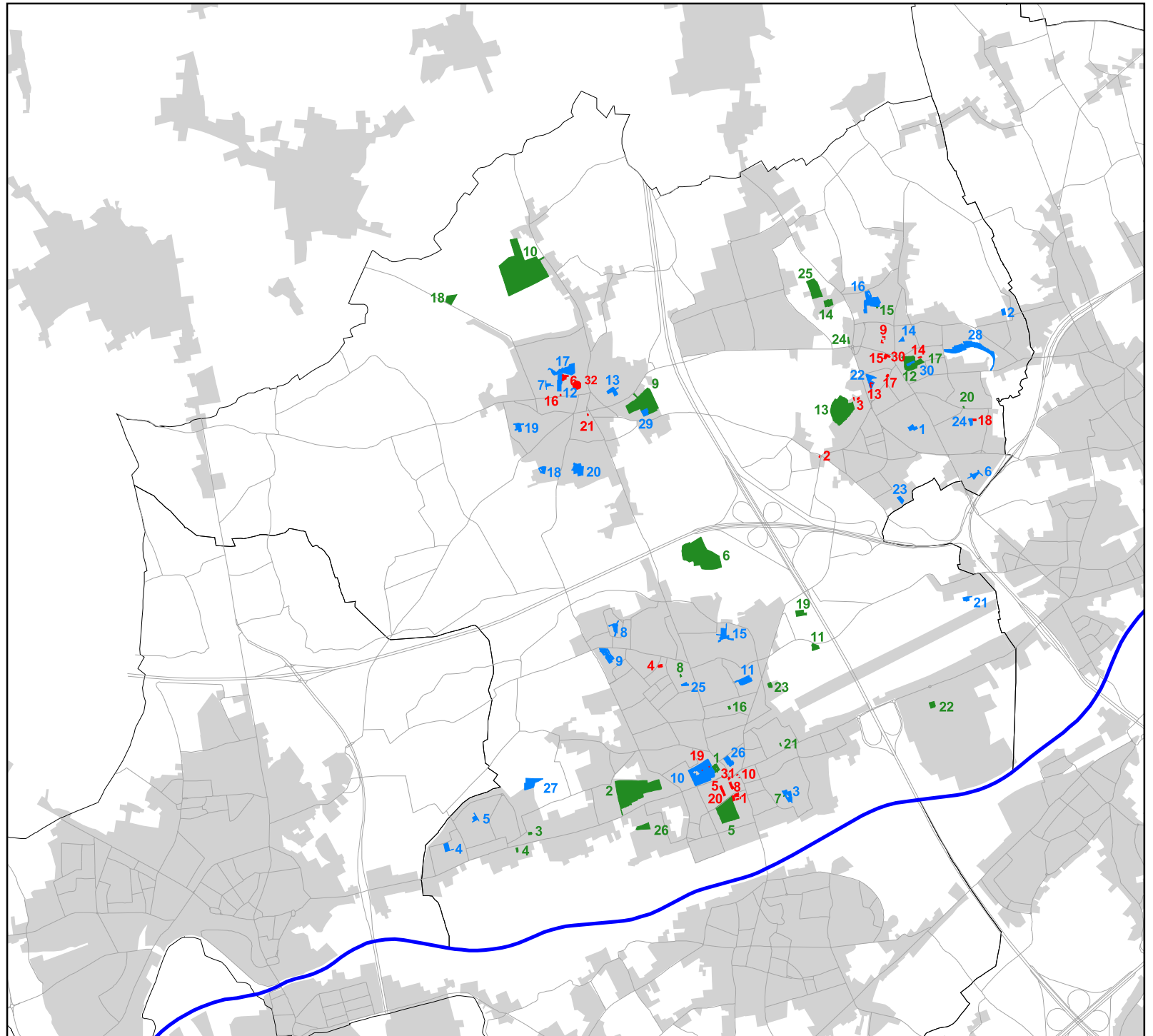
Jeugdverenigingen

1	Jeugdhuis Ten Goudberge/KSA De Vlasbloem/Chirojongens Sint Hilarius/VKSJ Wevelgem/Chiromeisjes Center	Wevelgem
2	Jeugdhuis Pro Mille	Gullegem
3	Jeugdharmonie Burleske/VZW De Valken	Gullegem
4	Chiromeisjes Wijnberg	Wevelgem
5	Sapperloot	Wevelgem
6	Crefi Moorsele	Moorsele
8	Jeugdorkest De Notenkrakers	Wevelgem
9	VVKSM De Tempeliers/Kinderkoor Canteclaer (het kinderkoor heeft geen eigen lokaal)	Gullegem
10	Jeugd Rode Kruis	Wevelgem
13	Chiro Okido	Gullegem
14	KSA Arbeid Adelt	Gullegem
15	Jeugdfanfare Bravoura	Gullegem
16	Jeugdharmonie Mortsella (heeft geen eigen lokaal)/Chiro Moorsele/KLJ Moorsele	Moorsele
17	+13 Werking	Gullegem
18	KAJ Gullegem	Gullegem
19	Wibilinga-jongeren	Wevelgem
20	VZW Vakantiewerking/KAJ Wevelgem	Wevelgem
21	Jeugdhuis den Bascuul	Moorsele
30	KSA de grietjes	Gullegem
31	Jeugdharmonie de Eendracht	Wevelgem
32	Doremi / School	Moorsele

Jeugdvoorzieningen

legende - IG figuur nr. 28

-  Jeugdverenigingen
-  Speelterrinen
-  Sportinfrastructuur



0 1 2Km

schaal: 1:50.000



Speelsterreinen

1	Oscar Seynaevelaan	Gullegem
2	't Huizeke	Gullegem
3	Kweekstraat	Wevelgem
4	Koetsierstraat	Wevelgem
5	Leeuwerikstraat	Wevelgem
6	Lommergoed	Gullegem
7	Noordkouter	Moorsele
8	Vrijheidstraat	Wevelgem
9	Wallaysplein	Wevelgem
10	Gemeentelijke Hovingen (Park)	Wevelgem
11	Hoge Akker	Wevelgem
12	OC De Brouwerij	Moorsele
13	Min. De Tayelaan	Moorsele
14	Meiweg	Gullegem
15	Vinkestraat	Wevelgem
16	De Westakker/Kwadries	Gullegem
17	Hofbos/Ideshof	Moorsele
18	't Vrije	Moorsele
19	Ter Gracht	Moorsele
20	Architect Vanhoornelaan	Moorsele
21	Vliegpleinstraat	Wevelgem
22	Kerkstraat	Gullegem
23	Ter Peereboom	Gullegem
24	Ter Walle	Gullegem
25	Goudenregenstraat	Wevelgem
26	school Hoogstraat	Wevelgem
27	Wijk Zwanebloem	Wevelgem
28	Hoge en Lage Kouter	Gullegem
29	Multisport sporthal Moorsele	Moorsele
30	Skateterrein Sporhal Gullegem	Gullegem

Sportinfrastructuur

	naam	deelgemeente	eigenaar
	Zwembad+Sporthal		
1	Vanackerestraat	Wevelgem	Gemeente
	Sporthal De		
	vlaschaard+Sportstadion		
2	Menenstraat+evenementenhal de Schelp	Wevelgem	Gemeente Privaat
3	Keep Fit	Wevelgem	Toegankelijk Privaat
4	Bowling Kentucky	Wevelgem	Toegankelijk
	Sportinfrastructuur St.-		
5	Pauluscollege	Wevelgem	Gemeente
6	Vijverhof	Wevelgem	Gemeente
7	Turnzaal Kweekstraat	Wevelgem	Gemeente
8	Turnzaal Goudenregenstraat	Wevelgem	Gemeente
9	Sportstadion+sporthal Moorsele	Moorsele	Gemeente Privaat
10	Manege Zilveren Spoor	Moorsele	Toegankelijk Privaat
11	Minigolf Bloemenhof	Wevelgem	Toegankelijk
12	Sporthal Gullegem	Gullegem	Gemeente
13	Sportstadion Gullegem	Gullegem	Gemeente Privaat
14	Ijsschaatspiste Finlandia	Gullegem	Toegankelijk
15	Petanquevelden Kwadries	Gullegem	Gemeente Privaat
16	Pacific Gym	Wevelgem	Toegankelijk
17	Tennisveld Gullegem	Gullegem	Gemeente Privaat
18	Willy Noppe	Moorsele	Toegankelijk Privaat
19	Tennisclub Servio	Moorsele	Toegankelijk Privaat
20	Tennisclub Bloemenhof	Wevelgem	Toegankelijk Privaat
21	Top Form	Gullegem	Toegankelijk
22	Karateschool	Wevelgem	Privaat

23	Skateboardpark	Wevelgem	Toegankelijk Privaat
24	Dans - Pirouette	Wevelgem	Toegankelijk Privaat
25	Schieten - Gouden Bank	Gullegem	Toegankelijk Privaat
26	LVD-voetbalveld	Gullegem	Toegankelijk Privaat
27	Petanqueveld	Wevelgem	Toegankelijk

5.2.1.6. Woningendichtheden

Afhankelijk van de betreffende buurt kunnen de woningendichtheden binnen de gemeente variëren van 7 woningen per hectare tot 40 à 50 woningen per hectare. De historisch oudere delen van de kernen hebben doorgaans een hogere woningendichtheid. De laagste dichtheden zijn terug te vinden in de recentere verkavelingen.

5.2.1.7. Sociale woningenmarkt

Vooraf in Moorsele en Gullegem is er een belangrijk aanbod aan sociale woningen. Op 1 januari 2003 werden op het totaal aantal woningen te Wevelgem 107 sociale huurappartementen en 566 sociale huurwoningen geteld. Dit is 5,6% van het totaal aantal woningen. Het aandeel sociale huurappartementen in Groot-Wevelgem (0,89% van het totaal aantal woongelegenheden in de gemeente) is in vergelijking met de verhouding op niveau van de provincie (1,46%) of in vergelijking met Vlaanderen (2,69%) klein.

De gemeente verhuurt 5 woningen aan kansarmen, 2 in Gullegem en 3 in Wevelgem. Het Sociaal Verhuurkantoor 'De Poort' verhuurt twee woningen in Wevelgem. Het OCMW verhuurt 4 woningen in Wevelgem, 6 in Moorsele en 1 in Gullegem.

Wevelgem telt 32 bejaardenwoningen; Gullegem 43 en Moorsele heeft 39 sociale bejaardenwoningen. Samen bedraagt dit 17% van het totaalpakket aan verhuurde sociale wooneenheden. Vanuit het OCMW zijn er in rusthuizen 131 kamers voor bejaarden en 7 kamers voor kortverblijf. Deze zijn verdeeld over Wevelgem (65 kamers + 3 voor kortverblijf) en in Gullegem (66 kamers + 4 voor kortverblijf).

De sociale bouwmaatschappij 'de Vlashaard' bood tussen 1991 en 2002 slechts 4 sociale woningen aan voor de koopmarkt. Deze woningen zijn allemaal gelegen in Moorsele. Ook op de koopmarkt van sociale woningen is de bouwmaatschappij 'De Vlashaard' als enige actief in Wevelgem. Daarnaast werden in Moorsele 4 bestaande woongelegenheden verkocht aan de 'zittende huurders'; in Gullegem 3 en in Wevelgem 1.

Tussen 1991 en eind 2002 werden in de gemeente 70 bijkomende sociale woongelegenheden gerealiseerd. Het overgrote deel daarvan is gelegen binnen het stedelijk gebied (44 woongelegenheden) en voornamelijk in de deelgemeente Wevelgem.

De sociale bouwmaatschappij 'de Vlashaard' beschikt nog over gronden voor bijkomende sociale woongelegenheden. Een aantal van deze gronden zullen op korte of op middellange termijn worden aangesneden. Met uitzondering van enkele kavels in de Normandiestraat, deelgemeente Wevelgem, betreft het hier allemaal niet-uitgeruste terreinen.

5.2.1.8. Zonevreemde woningen

De gemeente wordt gekenmerkt door een groot aantal verspreide, zonevreemde woongelegenheden. De aard en de densiteit van de verspreide woongelegenheden variëren per deelgebied. Het grootste gedeelte van de zonevreemde woongelegenheden zijn historisch ontstaan als landarbeiderswoningen. Andere zonevreemde woningen zijn voormalige hoevegebouwen of werden opgericht op de plaats van voormalige hoevegebouwen. Tenslotte zijn er nog zonevreemde woningen die tot stand kwamen, gebruikmakend van de opvulregel, die destijds toeliet dat (binnen bepaalde randvoorwaarden) nieuwe woningen konden gebouwd worden in het landbouwgebied.

Centraal in de gemeente komen zonevreemde woningen vooral voor als uitlopers van de kernen van Wevelgem en Gullegem. De woningen komen zowel gespreid als gebundeld voor.

In de Leievallei zijn een aantal zonevreemde woningen gelegen. Het merendeel van de zonevreemde woningen zijn gelegen onmiddellijk aanpalend aan de woongebieden.

In de open ruimte west komen enkele verspreide zonevreemde woningen en enkele concentraties aan woongelegenheden voor.

In de open ruimte noord komen vele verspreide zonevreemde woningen en zonevreemde woonconcentraties voor. Relatief veel van de verspreide zonevreemde woningen zijn villa's met grote tuinen.

In het gebied tussen het industrieterrein Gullegem-Moorsele en het centrum van Gullegem komen eveneens een aantal zonevreemde woningen voor.

5.2.2. Knelpunten

- De woongebieden van Wevelgem en Gullegem hebben beperkte kwalitatieve openbare ruimten, speelruimten en onvoldoende grote groene openbare ruimten.
- De aantrekkelijkheid van het centrum van Wevelgem is beperkt. Er zijn weinig mogelijkheden om te genieten van het stedelijk gebeuren zoals terrasjes of recreatief winkelen.
- De prijs van woongelegenheden en bouwgronden overstijgt de financiële draagkracht van de modale bewoner. Er zijn bovendien te weinig mogelijkheden om los van private bouwmaatschappijen te bouwen.
- Leegstaande en verwaarloosde panden in de centra verminderen de aantrekkelijkheid ervan.
- De ruimtelijke verstedelijkingsdruk op Wevelgem en Gullegem overstijgt de maatschappelijke draagkracht.
- De recente verkavelingen zijn ruimteverslindend in vergelijking met de historische bebouwing.
- De zonevreemde, verspreide woningen versnipperen de open ruimte.
- Vele oudere woningen voldoen niet aan de moderne kwaliteitseisen en zijn aan vernieuwing (en uitbreiding) toe.

5.2.3. Potenties

- Het wonen in Wevelgem en Gullegem biedt heel wat meerwaarde gezien de nabijheid van verschillende stedelijke voorzieningen en een groot werkgelegenheidsaanbod.
- Het wonen in het meer rustige en landelijke Moorsele heeft zijn eigen karakteristieken en voordelen. Moorsele heeft een landschappelijk kwalitatief centrum.
- Zowel in Moorsele, Gullegem als in Wevelgem zijn nog diverse juridisch beschikbare mogelijkheden om het woningaanbod uit te breiden.
- De sociale huisvestingsmaatschappij heeft verschillende mogelijkheden om het sociaal patrimonium in de gemeente verder uit te bouwen.

- Vrijgekomen grootschalige panden in de centra van de gemeente bieden de mogelijkheid om inbreidingsgericht bijkomende woongelegenheden te voorzien.
- De dienstverlenende en verzorgende functies zijn vrij goed gespreid over de drie deelgemeenten. Elke deelgemeente heeft bovendien een kwalitatief aanbod aan jeugd-, culturele en recreatieve voorzieningen.
- Het decreet Ruimtelijke Ordening biedt ruime ontwikkelingsperspectieven en voldoende rechtszekerheid voor de bestaande vergunde zonevreemde woningen.

5.3. De bestaande structuur van toerisme en recreatie

Figuur 29: de bestaande ruimtelijke toeristisch-recreatieve structuur

De gemeente Wevelgem heeft een aantal sterke toeristisch-recreatieve troeven op haar grondgebied. De belangrijkste zijn: het provinciaal domein van de Bergelen en de Bergelenput, het cultureel centrum van Wevelgem, de Leie, de Leievallei en het Leiebos, de vallei van de Heulebeek, de verlaten spoorwegbedding Menen-Roeselare, het recreatiegebied Vijverhof, het Zilveren Spoor, de ijspiste Finlandia en het gemeentelijk zwembad.

5.3.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

5.3.1.1. Evoluties inzake toerisme en recreatie

Toerisme en recreatie zijn activiteiten met een ruimtelijke impact en van sociaal-economisch belang. Zij dragen bij tot het welzijn van de mens en de diversificatie van de economie.

Een belangrijke evolutie in toerisme en recreatie is de toename aan korte reizen en weekendverblijven niet zo ver van huis. Naast het verblijfstoerisme en dagtoerisme vinden ook een belangrijk aantal recreatieve trips plaats die van kortere duur zijn (beperkt tot een aantal uren). Het betreft vooral openluchtrecreatie (wandelen en fietsen), joggen, wagentoeren, paardrijden, hengelen, zonnen en het observeren van fauna en flora vullen ongeveer de rest van de activiteiten in. De zone Roeselare-Kortrijk is een verstedelijkt gebied met zwakke landschappelijke kwaliteiten. Als gevolg hiervan wordt in de weinige recreatiepolen in deze zone op mooie dagen een overdruk aan toerisme vastgesteld.

5.3.1.2. Culturele en ontmoetingscentra

- ontmoetingscentrum Guldenberg (Acaciastraat Wevelgem)
- ontmoetingscentrum de Cerf (Kerkstraat Gullegem)
- ontmoetingscentrum Moorseele (Ieperstraat Moorseele)
- de gemeentelijke jeugdlokalen
- de bibliotheken in Wevelgem, Gullegem en Moorseele
- de afdelingen van de tekenacademie, stedelijke academie en het Conservatorium

- Flanders Aviation Society (F.A.S.)-expo (Luchthavenstraat Wevelgem)
- Dwarsschuur 't Goet te Wynckele (Peperstraat Gullegem)
- Natuureducatief centrum De Rand (bij het provinciedomein Bergelen)

5.3.1.3. Outdoor- en indoorsportvoorzieningen

zie 5.2.1.5. jeugd, sportinfrastructuur

5.3.1.4. Tijdelijke attracties

- wielervedstrijd Gent-Wevelgem; jaarlijks in april, aankomst in het centrum van Wevelgem met randanimatie;
- wedstrijden en evenementen op het Zilveren Spoor;
- hofconcerten in de gemeentelijke hovingen, Wevelgem: elke donderdag in juli en augustus;
- carnaval in Gullegem, de zondag voor aswoensdag;
- carnaval in Moorseele, negen weken voor Pasen;
- bloemenmarkt, Wevelgem op 1 Mei;
- verbranding van de winterkweene, Gullegem op de eerste zondag van mei;
- Ommegankfeesten Gullegem; 1ste weekend van juni;
- Roefeldag voor de jeugd, juni;
- het Vliegveld van Moorseele met zweefvliegers, parachutespringen en modelvliegtuigen: de eerste zondag van september: internationale miniatuurvliegmeeting in de Overheulestraat, Moorseele;
- jeugdfeesten, Gullegem september;
- feest op de Platse, Moorseele;
- Klein Tokyo Feesten, Moorseele;
- kerstmarkt, Moorseele december;
- kerstmarkt Gullegem, december;
- kermis Moorseele, juli en september;
- kermis Gullegem juni en september;
- kermis Wevelgem O.L.H. Hemelvaart en september.

5.3.1.5. Markante gebouwen en bezienswaardigheden

Wevelgem telt tal van markante gebouwen en bezienswaardigheden. Deze gebouwen zijn opvallend omwille van hun architecturaal voorkomen, hun deelname in de geschiedenis van de gemeente of hun landschappelijke inpassing in het gebied. In de eerste plaats kan verwezen worden naar de lijst van beschermde monumenten en dorpsgezichten (zie hoofdstuk planningscontext).

Markante gebouwen :

- De Wijnberg - kerk
- F.A.S-expo (Flanders Aviation Society)
- Vlaams educatief luchtvaartcentrum met afdeling ruimtevaart, Luchthavenstraat Wevelgem
- Landbouwmuseum 't Kapelriegoed Kapelaniestraat Wevelgem
- Gemeentehuis- kasteel en gemeentelijke hovingen, Vanackerestraat Wevelgem
- d' Oude pastorie, Bissegemstraat Gullegem
- Kasteel van Moorsele, St.-Maartensplein Moorsele
- St.-Pauluscollege, Deken Jonckheerestraat Wevelgem
- Koortskapel van O.L.V. ter Biest, Bieststraat Wevelgem
- Stationsgebouw Wevelgem
- De Gouden Bank, Hondschotestraat Gullegem
- Duits militair kerkhof, Kruisstraat Wevelgem
- Moorsele Military cemetery, Caesar Gezellestraat Moorsele
- Kezelberg Military cemetery, Kezelberg Moorsele

Hoevegebouwen

Verspreid over het buitengebied, en zelfs hier en daar binnen de bebouwde kommen zijn hoevegebouwen terug te vinden. De hoevegebouwen in de open ruimte zijn doorgaans in gebruik door landbouwers. Deze hoevegebouwen zijn niet allemaal even waardevol. In de landschapsatlas worden merkwaardige hoeves aangegeven. Het gaat om het Kloosterhof in Wevelgem, de Pescherie in Wevelgem, de hoeve aan de Helle in Wevelgem, de hoeve Marrem in Wevelgem, de hoeve Rumbeeksmotte in Gullegem.

Het Hof Ter Gracht in Moorsele, het hof ter Koutere in Moorsele, de kerktoren van Moorsele, de hoeve Ter Marrem in Moorsele, de hoeve Harelbeeksgoed te Moorsele, de Neerhofhoeve in Gullegem en het Kloosterhof in Wevelgem worden aangeduid als puntrelict. De dwarsschuur van 't Goet te Wynckele, Peperstraat Gullegem werd opgenomen op de lijst van de beschermde monumenten.

Relicten van de vlasnijverheid

Vele relictten van de vlasnijverheid zijn reeds verdwenen. Toch vinden we verspreid in de gemeente nog diverse getuigen van de vlasgeschiedenis in de gemeente. De opvallendste getuigen zijn de gebouwen die dienst deden voor vlasroterijen. Getuigen van de verwerking van vlas tot linnen en garen zijn minder zichtbaar. Er bestaat vooralsnog geen inventarisatie van alle getuigen van de vlasroterijen.

De site van Dermaux is een restant van deze industriële vlasarchitectuur, indien het opnieuw zou worden heringericht en hersteld worden in haar oorspronkelijke historische toestand.

Windmolens

Wevelgem telt twee molens: de Grote Macht (of Witte Molen) in Moorsele, ter hoogte van de Wittemolenstraat en de A19 én de Van Butseles molen in Wevelgem langs de Gullegemstraat.

De Grote Macht werd recent gerestaureerd. De molen is gelegen aan een hoeve met architecturale kwaliteiten. Hij is omgeven door het vlakke en weidse landschap in het westen van de gemeente en is beeldbepalend langs de A19.

Van Butseles molen is gelegen aan de rand van Wevelgem en is vrijstaand. De molen is als een kleinschalig museum opgevat. Naast de molen bevindt zich de ecologische siertuin (Vinckestraat), die eveneens kan bezocht worden.

Kerktorens

De kerktorens in de gemeente vormen eveneens een belangrijk markeringspunt in het landschap. De torens zijn tot nog toe de belangrijkste verticale elementen (bakens) in de bebouwde ruimte. Hierbij dienen vermeld:

- De kerktoeren van Moorsele, die qua hoogte eerder beperkt is maar door de lage bebouwing van Moorsele toch als een referentiepunt in het landschap meespeelt.
- De kerktoeren van Gullegem.
- De kerktoeren van Wevelgem; gelegen langs de N8. Door het slingerende patroon van de N8 is de kerktoeren van Wevelgem slechts beperkt zichtbaar als markeringspunt. Pas bij het naderen van het centrum springt de toren in het oog.
- De kerktoeren van de Posthoorn valt op vanuit het open landschap door zijn geïsoleerde ligging ten opzichte van de verstedelijkte gebieden van Menen enerzijds en ten opzichte van Lauwe-Wevelgem anderzijds.
- De kerktoeren van de Wijnberg.

Het oude gemeentehuis in het centrum van Wevelgem valt op door de architecturale bouwtypologie en het hoekaccent op het kruispunt van de Lauwestraat met de N8.

Andere markante gebouwen

De gemeente stelde in samenwerking met de heemkundige kring Wibilinga een overzicht samen van alle markante gebouwen in de gemeente: "Wevelgem in beeld". Deze uitgave bevat een uitvoerige beschrijving van hoevegebouwen, woonhuizen, kastelen en merkwaardige industriële panden. Voor meer inzicht in de markante gebouwen van de gemeente dient deze uitgave te worden geraadpleegd.

5.3.1.6. Recreatieve groenvoorzieningen

Provinciedomein Bergelen

De Bergelen is een provinciaal groendomein gelegen langs de Heulebeekvallei ten westen van de kern van Gullegem. Het gebied kent een medegebruik voor stille, laagdynamische recreatie zoals wandelen, vissen, natuureducatie en fietsen op sommige paden. Aan de ingang bevindt zich het N.E.C. of Natuur-educatief-centrum De Rand. Aan de rand van het domein (grenzend aan de Poezelhoek) bevindt zich de Ponyhoeve die een publieke recreatieve rol zal opnemen.

Het Vijverhof

Het Vijverhof is een voormalige ontginningsput die momenteel gebruikt wordt voor watersport en recreatie. Rondom de vijver zijn enkele vakantiewoningen en een restaurant gelegen.

Aansluitend op de parking van het restaurant heeft BLOSO een opslagruimte voor watersportaccommodatie. Tussen het Vijverhof en de autosnelweg A19 is een groene buffer aangelegd. Desalniettemin blijft de autosnelweg duidelijk aanwezig in het recreatiegebied.

Het Leiebos

Het Leiebos is te bereiken via verschillende paden vanaf het jaagpad langs de Leie of via de toegangswegen langs de Guldensporenstraat en de Notelaarstraat. Het situeert zich tussen de autosnelweg E403/A17 en de Guldensporenstraat en verder tot aan het jaagpad langs de Leie en de Notelaarstraat. De oppervlakte bedraagt 19ha 99ca. Het bos is gedeeltelijk ingericht als speelbos voor de jeugd, de rest van het bos is voor wandelaars vrij toegankelijk via de bospaden. Aanplantingen zijn gebeurd met inheemse boom- en struiksoorten: zomereik, es, zwarte els, linde, berk, hazelaar, sleedoorn. De twee oude Leiearmen, een gevolg van de rechttrekking van de Leie, hebben een grote natuur- en recreatiewaarde. De Leiearm, parallel met de Leie wordt in hoofdzaak ingericht voor visrecreanten; er kan op meer dan 10 soorten vis gevist worden. De Leiearm, evenwijdig met de E 403, wordt ingericht als

paaiplaats voor vissen en als rustgebied voor vogels en amfibieën. Het beheer wordt uitgevoerd vanuit een ecologische bosbeheersvisie, aangevuld met aandachtspunten voor visserij, zachte recreatie en natuurbeleving.

De gemeentelijk parken

Elke deelgemeente heeft een gemeentelijk park gelegen in het centrum. In het park van Wevelgem kan ook getennist worden. De feestweide en de feestweide van Gullegem (De Gulle) is gelegen langs de Heulebeek. Dit gebied verbindt het centrum van Gullegem met het open-ruimtegebied aansluitend op de Bergelen. Het wijkpark in Moorseele is eveneens gelegen langs de Heulebeek.

Per deelgemeente zijn onderstaande kerngebonden groenvoorzieningen de belangrijkste:

In Wevelgem

Vinkestraat-Moerstraat-Reutelstraat-Veldstraat / Hoge Akker / Vrijheidsplein / Wallaysplein / Parkstraat / Posthoorn / Zwaenbloem / Nonnebos-Leieland / Kolverikstraat-Tolbeekstraat / Gemeentelijke hovingen

In Gullegem

Hoge- en Lage Kouter / Ter Winkel- Zevenkaven / Kwadries-Westakker / Ter Walle / Oude Pastorij / Losweg / Lommergoed / Pereboomhof / Omgeving Sporthal / Kerkstraat

In Moorseele







A. Vanhoornelaan- 't Vrije / Ter gracht / M. De Tayelaan / Grimaldi-Hofbos-Ideshof / OC De Brouwerij- Noordkouter / Sportcentrum

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Bestaande ruimtelijke toeristisch-
recreatieve structuur

legende - IG figuur nr. 29

-  Centrumgebieden met concentratie aan toeristisch-recreatieve voorzieningen
-  Sportinfrastructuur (indoor & outdoor)
-  Markante gebouwen en andere bezienswaardigheden
-  Gemeentelijke parken
-  Leiebos, Bergelen, Vijverhof
-  Oude spoorwegbedding Roeselare-Menen
-  Leie
-  Heulebeekvallei

-  Bebouwde gebieden
-  Autosnelwegen
-  In - en uitrittencomplex
-  Expresswegen: ontsluiting naar snelwegen
-  Bovenlokale verbindingswegen
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge



Leiedal



Gemeentelijke speelpleinen

Verspreid in de woonwijken van de deelgemeenten zijn speelpleintjes al dan niet met toestellen voorzien. Bepaalde speelpleintjes zijn eveneens achterin gelegen, hebben een beperkte sociale controle en worden onderbenut. In 2001 werd een onderzoek uitgevoerd naar het speelaanbod in de gemeente door de vzw Jongerenatelier. In dit overzicht zijn enkel de speelpleintjes met toestellen opgesomd.

- Deelgemeente Wevelgem: gemeentelijke hovingen / Hoge Akker / Koetsierstraat / Kweekstraat / Leeuwerikstraat / Vrijheidsstraat / Wallaysplein / wijk de Zwaenebloeme / Vinkestraat
- Deelgemeente Gullegem : De Knok / Kwadries - Westakker / Losweg / Meiweg / Pereboomhof / omgeving Sporthal / Lommergoed / Ter Walle / Hoge en Lage Kouter
- Deelgemeente Moorsele : Architect Vanhoornelaan / Ideshof - Grimaldi - Hofbos / Minister de Taeyelaan / Noordkouter / OC de Brouwerij / Ter Gracht - Ter Kassei / 't Vrije / Omgeving Sporthal.

5.3.1.7. Recreatieve verbindingen en buurtwegen

Naast de talrijke voet- en kerkwegels (buurtwegen) en een wandelweg en jaagpad langs de Leie zijn er in Moorsele en in Wevelgem samen 7 lusvormige wandelroutes, een fietsroute en een ruiterspad:

Guldenbergwandelroute

Naar aanleiding van 800 jaar Wevelgem werd de Guldenbergwandelroute uitgestippeld en bewegwijzerd. De afstand bedraagt 16 km, maar kan gemakkelijk ingekort worden tot 9 of 5 km.

Kezelbergpad

Deze wandelroute situeert zich in de deelgemeente Moorsele en vertrekt vanuit het centrum naar en over de Kezelberg. Weidse panorama's aan weerszijden van deze weg blijven boeien. Aan het Britse kerkhof kan het pad worden ingekort (13,8 km of 10,3 km of 8,4 km).

Hoevenpad

Het hoevenpad sluit aan op het Kezelbergpad. In een grote boog wordt rond de dorpskom van Moorsele gewandeld. Het pad slingert zich tussen eeuwenoude hoeven en langsheen een paar mooie kapelletjes. Er kan 6,1 km of 10,4 km worden gewandeld.

Overheulepad

Het pad trekt noordwaarts in de deelgemeente Moorsele en klimt langzaam naar de hoogte van de Draaitap (ca. 30 m.), een mooie uitkijk op de streek. Ook de waterpachthoeve en het vliegveld van Moorsele liggen op het traject. Afstand: 12,1 km.

'T Hogepad

De tocht gaat voor een stuk over de kam van 't Hoge, een hoger gelegen deel van de deelgemeente Gullegem. Het golvend landschap biedt veel mooie vergezichten. De afstand bedraagt 10,9 km.

De Keuntjes

Deze wandelroute loopt langs het sportcomplex van Wevelgem, langs de wandelwegen van de Sint-Theresiaparochie, langs het natuurgebied 'de Keuntjes' en verder richting Menen. Op de grens Menen-Wevelgem ligt het Duits militair kerkhof. Dit kerkhof biedt rust aan 48.049 Duitse militairen van 1914-18.

Kapelletjespad

Deze wandeling is uitgestippeld in de kom van de deelgemeente Wevelgem. Deze route loopt langs de getuigen van een bloeiende volksdevotie, kapelletjes. Afstand 10 km.

Kloefhoekpad

Deelgemeente Wevelgem. Een wandelroute langs de vele wandelpaden, oude kerkwegels en groene zones in de deelgemeente Wevelgem.

Guldenbergfietsroute

De historisch-recreatieve bewegwijzerde Guldenbergfietsroute is een initiatief van de Wevelgemse Culturele Raad n.a.v. 800 jaar Wevelgem, in samenwerking met de Sportraad en Vakantieoegens Wevelgem en Moorsele. Deze fietsroute bestaat uit een lusvormig traject, waardoor het mogelijk is om op gelijk welk punt te starten. De fietsroute is 45 km lang.

Zilveren Spoor en Bergelen ruiterspad

Het Zilveren Spoorruiterspad is 18 km lang en leidt langs uitgestrekte weiden en akkers die ooit deel uitmaakten van Middeleeuwse heerlijkheden. Het Bergelenruiterspad vormt een rondrit in het gemeentelijk-provinciaal domein De Bergelen.

Recreatief fietsnetwerk Leiestreek

Voor de Leiestreek (van Wervik tot Gent) werd in 2004-2005 een recreatief fietsnetwerk uitgebouwd. Op het grondgebied van de gemeente Wevelgem lopen verschillende trajecten en zijn verschillende knooppunten van dit fietsnetwerk gelegen.

5.3.1.8. Recreatief medegebruik van de open ruimte

Het recreatief medegebruik van de open ruimte is in essentie gestructureerd langs de Leie, de Heulebeek, de Bankbeek en langs de landelijke wegen tussen de deelgemeenten. De vele recreatieve routes zorgen voor een netwerkvorming van de toeristisch-recreatieve attracties. Enkele toeristisch-recreatieve attracties worden echter niet ontsloten door recreatieve routes.

5.3.1.9. Recreatief medegebruik van de kernen

Het recreatief medegebruik van de kernen is vrij goed uitgebouwd. De gemeentelijke parken, de bezienswaardige gebouwen, de sportfaciliteiten, de vele activiteiten in de kernen gans het jaar door en de vele restaurants en cafés geven een ruim aanbod voor de lokale bevolking. De uitstraling van Wevelgem reikt door de wielervedstrijd Gent-Wevelgem en de hofconcerten tot buiten de gemeentegrenzen.

5.3.2. Knelpunten

- Sommige bestaande recreatieve routes worden onvoldoende onderhouden, waardoor ze in onbruik geraken.
- Er zijn te weinig openluchtrecreatieve terreinen vlakbij de woonbuurten, waarin gespeeld kan worden.
- De kern van Wevelgem is weinig aantrekkelijk voor recreatief medegebruik. Het centrum van Moorseele heeft daarentegen meer potenties.
- Het recreatief gebruik van de vliegveld van Moorseele zorgt in bepaalde gevallen voor overlast voor de bewoners (geluidshinder, privacy-problemen).
- Het recreatief fietsnetwerk is nog onvolledig. Vooral tussen Wevelgem (het Vijverhof) en Gullegem (de Bergelen) ontbreekt een goede recreatieve fietsverbinding.

5.3.3. Potenties

- Wevelgem heeft een sportief imago en biedt ook een ruim aanbod aan sportmogelijkheden aan.
- De gemeente telt heel wat markante gebouwen en bezienswaardigheden, die al dan niet hun bijdrage kunnen leveren in het toeristisch-recreatief aanbod in de gemeente. O.a. de archeologische site rond het Kloosterhof en de site Dermaux hebben een belangrijke potentie om een rol te spelen in de toeristisch-recreatieve structuur van Wevelgem.
- De open ruimte en het netwerk van landelijke wegen bieden potenties voor een ruimer recreatief medegebruik (vooral voor recreatief fietsen en wandelen).
- De Heulebeekvallei heeft landschappelijke troeven en kan sterker uitgebouwd worden voor recreatief medegebruik.

5.4. Bestaande ruimtelijke agrarische structuur

Figuur 30: De bestaande ruimtelijke agrarische structuur

De analyse van bestaande ruimtelijke agrarische structuur gebeurt op basis van een studie van ir. M. Pattou en ir. J. Desmet : 'land- en tuinbouw in het arrondissement Kortrijk - bedrijfseconomische analyse en ontwikkelingsperspectieven'. Deze studie werd opgemaakt op basis van de gegevens van de land- en tuinbouwstellingen van 15 mei 1998 en verbeterd op basis van gegevens van bevoorrechte getuigen.

Onderstaande analyse dient met de nodige voorzichtigheid te worden benaderd. Enerzijds omdat de land- en tuinbouwsector momenteel een sterke evolutie doormaakt en de gegevens van 1998 bijgevolg geen correct beeld geven van de huidige situatie. Anderzijds omdat het cijfermateriaal van de landbouwstellingen gegevens verzamelt per bedrijfszetel. De gegevens kunnen informatie bevatten van percelen gelegen buiten de gemeente, en het is mogelijk dat percelen binnen de gemeente niet opgenomen zijn in het cijfermateriaal (voor bedrijven waarvan de bedrijfszetel buiten de gemeente Wevelgem is gelegen).

Niettemin geeft deze studie een goede indicatie van de evoluties in de land- en tuinbouwsector. Onderstaande analyse werd verder aangevuld met de gegevens uit de landbouwtyperingskaart, opgemaakt door de Vlaamse Landmaatschappij. De landbouwtyperingskaart geeft inzicht in de ruimtelijke structuur van de landbouw voor het arrondissement Kortrijk.

5.4.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

5.4.1.1. Evoluties in de landbouw

Op niveau van het arrondissement is tussen 1994 en 1997 het aantal runderen met zo'n 4,5% afgenomen. Er is een belangrijke toename van de pluimveestapel in het arrondissement met ongeveer 22%. Het aandeel varkens is nagenoeg stabiel gebleven. Tussen 1997 en 2002 blijft het aantal runderen licht dalen; het aantal varkens neemt gevoelig af en de pluimveesector is onderhevig aan schommelingen.

Het aantal landbouwbedrijven neemt gestaag af. Daartegenover staat dat de gemiddelde oppervlakte per landbouwbedrijf toeneemt. Heel wat bedrijven hebben geen opvolging.

De landbouw moet in toenemende mate rekening houden met de wetgeving. De milieuwetgeving wordt strenger. Beperkingen worden opgelegd inzake het houden van dieren, bemestingsnormen, bermbeheer, sproeistoffen,... . Landbouw wordt steeds meer ingeschakeld als partner in het beheer van de open ruimte als consumptieve ruimte.

De uitbreiding van de Europese Unie, de hervormingen in het landbouwbeleid en de toenemende openstelling van de wereldhandel leidt er toe dat de landbouw in een strakkere concurrentiepositie komt. Dit dwingt tot onduurzame productiemethodes.

De consument stelt steeds meer eisen met betrekking tot de kwaliteit van de landbouwproducten en het productieproces. Het belang van de biologische landbouw is sterk toegenomen sinds 1998. Er kan echter een stagnatie vastgesteld worden van de groei van biologische landbouw.

Gezien de huidige evoluties in de landbouwsector mag gesteld worden dat de rentabiliteit van de landbouwbedrijven niet onmiddellijk sterk zal stijgen, integendeel. Onleefbare of marginale bedrijven zullen genoodzaakt zijn te stoppen en bedrijven die nog net als leefbaar worden beschouwd zullen de inkomensproblemen verder zien toenemen. Er dienen alternatieven gezocht te worden om het inkomen te verhogen. Momenteel kunnen deze bedrijven uitbreiden in oppervlakte, intensiveren of een functieverbreding doorvoeren. Intensivering van de veestapel is echter uitgesloten. Daarnaast kan de landbouw bijkomende taken opnemen: meewerken aan de uitbouw van natuur en landschap, toerisme en recreatie, verkoop en verwerking van hoeveproducten, zorgboerderijen en initiatieven m.b.t. landbouweducatie...

5.4.1.2. Differentiatie van de landbouw (grondloze en grondgebonden landbouw)

In de gemeente hebben de Gullegemse landbouwbedrijven de grootste gemiddelde bedrijfsoppervlakte (26,4 ha), hoewel de gronden van deze landbouwbedrijven niet noodzakelijk gelegen zijn in Gullegem zelf. In Gullegem zijn er 17 land- en tuinbouwbedrijven in hoofdberoep. In Moorsele zijn er 41 land- en tuinbouwbedrijven met een gemiddelde oppervlakte van 22,9 ha en in Wevelgem zijn er 23 land- en tuinbouwbedrijven met een gemiddelde oppervlakte van 18,2 ha. De

belangrijkste landbouwgebieden zijn de onderstaande open-ruimtegebieden:

In de oorspronkelijke **Leievallei** lagen alleen weiden en meersengronden. Door ontwatering en toepassing van drainagetechnieken wordt er nu meer aan akkerbouw gedaan. De landbouwuitbatingen zijn matig groot en de hoeves zijn bijna steeds omgeven door enkele hectaren huisweiden.

De **open ruimte in het noorden** van de gemeente Wevelgem is een halfopen en versnipperd cultuurlandschap, meestal meer open op de hoger gelegen akkergronden, dan in de nabijheid van de beekvalleien die een meer gesloten uitzicht vertonen met weidegronden en kleine landschapselementen. De landbouwbedrijven zijn doorgaans kleiner en minder verspreid, ze hebben overal huisweiden. De productieomvang in het noordelijk gedeelte is eerder laag in verhouding tot de andere open-ruimtegebieden in Wevelgem.

De **open ruimte in het westen** van de gemeente vormt een groot, aanéngesloten landbouwgebied met een zeer grote bodemgeschiktheid. Enkel de omgeving van de Kezelberg is minder geschikt. De productieomvang van de bedrijven is hoog tot zeer hoog. Het gebied wordt gekenmerkt door een vrij grote oppervlaktestructuur per landbouwbedrijf. In de westelijke open ruimte zijn twee relatief grootschalige serrebedrijven gevestigd. Langs de A19 is een hogere graad van intensieve veeteelt waar te nemen dan elders in de gemeente.

De **open ruimte centraal** in de gemeente is sterk gefragmenteerd en ingesloten door de bebouwing van Gullegem en Wevelgem, de weginfrastructuren en de groenstructuren van de Bergelen en het Vijverhof. Nochtans is de landbouwproductie in dit gebied vrij goed (vooral in het landbouwgebied Ter Biest). De bodemtextuur heeft dezelfde kwaliteiten als in de westelijke open ruimte.

De bemestingsnormen zijn vooral streng in de Leievallei, langs een smalle strook aan de Heulebeek, de Bankbeek, de Neerbeek en de oude spoorwegbedding van Menen-Roeselare. De perceelswaardering in functie van de landbouw is het grootst in het westen van de gemeente.

**Bestaande ruimtelijke agrarische
structuur**

legende - IG figuur nr. 30

-  Aaneengesloten open ruimte (ten westen)
-  Versnipperde open ruimte (ten noorden)
-  Gefragmenteerd, ingesloten open ruimte (centraal)
-  Leievallei
-  Concentraties weiden en groen
-  Lagere bodemgeschiktheid
-  Serres
-  Landschappelijk waardevolle hoeses
-  Vierkantshoeves
-  Hoeve met intensieve veeteelt

-  Leie
-  Heulebeekvallei
-  Niet-agrarisch gebied
-  Autosnelwegen
-  In - en uitrittencomplex
-  Expresswegen
-  Bovenlokale verbindingswegen
-  Lokale verbindingswegen
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge



5.4.1.3. Landbouwbebouwing

De landbouwbedrijfszetels zijn gelijkmatig verspreid in de open-ruimtegebieden. Doorgaans zijn de hoevegebouwen niet rechtstreeks gelegen langs de landelijke wegen, maar zijn ze bereikbaar via een private dreef of insteek.

Een groot deel van de landbouwbedrijven zijn vierkantshoeves, al dan niet aangevuld met recentere loodsen en stallen. Enkele van deze vierkantshoeves hebben landschappelijk waardevolle karakteristieken (zie ook markante gebouwen). Rond sommige hoeves zijn nog gebouwen terug te vinden, die destijds gebruikt werden als vlasroterij. Op enkele locaties zijn ook serregebouwen aanwezig.

5.4.2. Knelpunten

- De landbouwsector maakt een periode van hervormingen door. Door schaalvergroting komen steeds meer hoevegebouwen vrij voor nieuwe invullingen. Deze nieuwe invullingen dreigen echter een verdere versnippering van het landbouwareaal met zich mee te brengen.
- Het open-ruimtegebied ten noorden van de Heulebeek heeft een kleine, versnipperde perceelsstructuur met een eerder beperkte productieomvang en een minder geschikte bodem. Ook rond de Kezelberg hebben de gronden een lagere bodemgeschiktheid.
- De toenemende vertuining van de open ruimte leidt tot een verdere versnippering en een afname van het landbouwareaal. Deze fenomenen zijn vooral waar te nemen ten noorden van de Heulebeek en in de Leievallei.
- De huidige landbouwactiviteiten zijn vaak intensief van aard en vergen nieuwe gebouwen. Deze gebouwen schaden echter het landschap (serregebouwen, intensieve veeteeltstallingen, grootschalige loodsen).
- Intensieve landbouwproductie is belastend voor het milieu (zoals bij verzuring van het milieu door mestoverschotten of bestrijdingsmiddelen, vervuiling van het grondwater).

5.4.3. Potenties

- Het landbouwgebied in het westen van de gemeente staat sterk inzake bodemgeschiktheid, productieomvang van de bedrijven, leeftijd van de bedrijfsleiders en perceelsgrootte van het landbouwareaal.
- De landbouw kan inspelen op nieuwe evoluties in andere sectoren zoals het toenemend belang van recreatief medegebruik van de open ruimte, hoevetoerisme, aan de landbouw verwante economische activiteiten of het toenemend belang van landschapsopbouw.
- Biologische landbouw biedt duurzame mogelijkheden en is een belangrijke nieuwe wending in de sector.
- Het klimaat en de vruchtbare bodem laten diverse soorten landbouw toe. Bovendien is Vlaanderen gelegen te midden van een rijke en grote consumentenmarkt. Hier is een grote kennis, ervaring en infrastructuur aanwezig.

5.5. De bestaande ruimtelijke structuur van natuur en groen

Figuur 31: de bestaande ruimtelijke structuur van natuur en groen

5.5.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

5.5.1.1. Rivier en beekvalleien; overstromingsgebieden

Rivier- en beekvalleien

Wevelgem behoort tot het hydrografisch bekken van de Leie. Ten noorden van de gemeente vormt een heuvelrug de waterscheidingslijn tussen het Leie- en het Mandelbekken. Volgende beken bevinden zich op het grondgebied van Wevelgem:

- **eerste categorie:** Heulebeek;
- **tweede categorie:** Neerbeek, Stierbeek, Bankbeek, Wulfsdambeek;
- **derde categorie:** Tolbeek, Stampkotbeek, Steenbeek, Reynackersbeek.

Daarnaast is er een uitgebreid grachtenstelsel dat vooral bij regenval watervoerend is maar in droge periodes droogvalt. In bebouwd gebied zijn grachten overwegend ingebuisd en opgenomen in het rioleringsstelsel. Ook de Heulebeek is ter hoogte van het centrum van Gullegem over enkele honderden meters ingekokerd.

De Leie neemt een bijzondere plaats in. Bij de Leiewerken in de jaren 1970 werden een aantal Leiemeanders rechtgetrokken. De drie oude Leiearmen in Wevelgem zijn nu afgesloten van de rivier en hebben een vrij goede waterkwaliteit, met een vrij gevarieerd aanbod aan vissoorten. De Leie heeft een fluctuerende waterkwaliteit. Het Leiebekken is één van de meest vervuilde rivierbekkens van Vlaanderen. De alluviale Leievlakte is aan de randen grotendeels bebouwd. De vroegere weilanden zijn nu gedeeltelijk ingenomen door woonwijken en industrieterreinen. Wat nog rest is een open landschap met grasweiden. Deze werden de laatste jaren op grote schaal gedraineerd en worden meer en meer verbouwd als akkergrond (vooral maïsteelt). Bomenrijen komen weinig voor in de Leievallei.

De afwatering van het Leiebekken gebeurt via een reeks westoost gerichte hoofdbeken met de bijhorende noordzuid gerichte bijbeken. De

belangrijkste hoofdbeek is de Heulebeek, die in Zonnebeke haar oorsprong vindt en te Kuurne in de Leie uitmondt. Het sterk vertakt hydrografisch net van de Heulebeek verzekert ondermeer de ontwatering van de kernen Moorseele, Gullegem, Heule en Sint-Eloois-Winkel. De Heulebeek verenigt de lopen van de Vlinderbeek-Harelbeek-Wulfsdambeek, de Steenbeek-Bankbeek, de Rakebosbeek-Toortelbeek en de Vlaanderenbeek die rechtstreeks in de Heulebeek uitmonden. De belangrijkste bijbeek van de Heulebeek op het grondgebied van Wevelgem is de Bankbeek met een noordzuid verloop.

In zeer vochtige perioden komen de omgevingen van de beken onder water te staan. Deze overstromingsgebieden kunnen een waardevolle betekenis hebben voor de natuur.

Binnen de gemeente zijn er naast de oude Leiearmen ook twee grote waterpartijen, nl. de Bergelenput (geïntegreerd in het provinciaal domein de Bergelen) en het Vijverhof (gebruikt als private recreatievijver voor gemotoriseerde watersporten).

Waterverontreiniging vormt de belangrijkste bedreiging voor oppervlaktewater. Ook fysische verstoring door wijziging in waterhuishouding en oever- en beddingstructuur is belangrijk. Globaal gezien is de waterkwaliteit van het oppervlaktewater in Wevelgem slecht tot zeer slecht. Er blijven een aantal ongekende lozingen van afvalwater in het oppervlaktewater. Het huidig rioleringsnetwerk bestaat voornamelijk uit een niet-gescheiden netwerk (het afval- en regenwater worden gemengd afgevoerd). In de zomer geeft de Heulebeek geroverlast.

Overstromingsgebieden

Het Vlaams gewest stelde een kaart op waarin alle van nature overstroombare gebieden geïnventariseerd werden. Deze kaarten zijn theoretische modellen, waarin geen rekening gehouden werd met verstedelijking, ophogingen, rioleringen en dergelijke meer. Deze kaarten geven echter wel een goed inzicht in de grote krachtlijnen van de overstromingen en de mogelijke drassige gronden in de open ruimte. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt naar overstroming volgens de oorzaak van overstroming. Het Vlaams gewest stelde ook een kaart samen met recent overstroomde gebieden. Bij vergelijking van de 'van nature overstroombare gebieden' met de gebieden die in 1994 overstroomden in de gemeente, valt op dat de werkelijke overstromingen telkens samengaan met de gebieden, die op kaart

aangeduid zijn als overstromingen ten gevolgen van stijgingen in het peil van de waterlopen. Hoewel de Bankbeekvallei en de Neerbeekvallei volgens het model een duidelijke overstromingspotentie bevat, blijken deze beken in werkelijkheid niet overstroomd te zijn. De overstromingsgebieden langs de Leievallei zijn in werkelijkheid veel kleiner dan aangegeven in het model.

De belangrijkste werkelijke overstromingsgebieden in de gemeente zijn de volgende:

- bijna het volledige traject van de Heulebeek;
- de Wulfsdambeek;
- de Vrouwebeek ten oosten van de N32;
- de Reynsakkerbeek;
- delen langs de Leie.

5.5.1.2. Groengebieden en kleine landschapselementen

Bossen

In Wevelgem zijn er geen noemenswaardige bossen. Wel dienen vermeld te worden:

- het Leiebos, in de oksel van de Leie met de A17 (E403);
- de Bergelen met een jonge bosaanplanting;
- de jonge bosaanplantingen in het klaverblad van de autosnelwegen A17-A19.

Daarnaast zijn her en der in het landschap verschillende concentraties van verticale groenstructuren terug te vinden. De belangrijkste worden hieronder vermeld:

- langs de Bankbeek, ten noorden van Gullegem;
- in het uiterste noorden van Moorsele, in de oksel van de Wulfsdambeek met de A17;
- in het midden van de open ruimte ten westen van Moorsele aan de hoeve van het landbouwmuseum;
- hoogstammig groen langs de Neerbeek;
- kleinere aanplantingen zijn te vinden rond de verspreide hoeves.

Bomenrijen

Verspreid over de gemeente zijn lineaire structuren van bomenrijen en/of struikgewassen te vinden. Veelal zijn deze structuren beperkt in lengte en vormen ze geen aaneengesloten structuur; eerder een kriskraspatroon van lijnen, die al dan niet uitlopen op kleine bosjes met een hoeve erin.

De belangrijkste lineaire elementen van bomenrijen en struikgewassen zijn:

- de dreef naar het Kloosterhof;
- de nieuwe aanplantingen langs de Hondschotestraat;
- de verlaten spoorwegbedding Menen-Roeselare;
- de oude Leiearmen in het zuiden van de gemeente;
- de oude armen van de Heulebeek;
- de Heulebeek in en rond Gullegem;
- de Bankbeek;
- de Vrouwebeek op de grens van Moorsele met Menen;
- de Neerbeek ten noorden van het vliegveld van Wevelgem;
- de aanplantingen langs de A17 (E403) en aan de verbinding tussen de R8 en het klaverblad;
- de aanplantingen langs de Leie;
- de wegbermen langs de Driemasten en de Torrestraat in Gullegem.

Overige kleine landschapselementen

Gelijkmatig verspreid over het open-ruimtegebied zijn poelen te vinden. Deze poelen worden gebruikt als drinkpoelen voor vee. Rond de poelen staan meestal struiken en knotwilgen. Naast de poelen en kleine landschapselementen levert het netwerk van de wegbermen in Wevelgem een belangrijke bijdrage in de natuurlijke structuur. Het GNOP maakt een onderscheid tussen bermen volgens de voedselrijkheid ervan. Daaruit blijkt dat de meeste bermen in de open ruimte van Wevelgem als voedselrijk kunnen beschouwd worden. Fragmentarisch zijn zeer voedselrijke bermen te vinden. De waardevolste wegbermen zijn gelegen langs de Driemasten en de Torrestraat, telkens gelegen ten noorden van Gullegem.

Biologisch waardevolle groengebieden

In 1993 inventariseerden vrijwilligers samen met de gemeentelijke groendienst de waardevolle vegetatie en habitats. In het GNOP wordt een overzicht gegeven van de plaatsen. In 2004 werd de biologische waarderingskaart herwerkt. De waardevolle habitats uit het GNOP stemmen in grote mate overeen met de biologische waarderingskaart.

De figuur toont de plaatsen die in de biologische waarderingskaart als matig- matig waardevol – matig tot zeer waardevol – waardevol of waardevol tot zeer waardevol zijn aangeduid.

De westelijke open ruimte wordt gekenmerkt door een verspreid patroon van matig tot zeer waardevolle gebieden.

Ook de Heulebeekvallei wordt gekenmerkt door een verspreid patroon van matig tot zeer waardevol. Vooral de omgeving van de Bergelen wordt als waardevol beschouwd. Verder is ook de Neerbeekvallei biologisch waardevol.

In de omgeving van de Draaitap en langs de Bankbeek, in het noordelijk open-ruimtegebied van Gullegem wordt een vrij ruim gebied als biologisch waardevol aangegeven.

De Leievallei is eveneens een belangrijke drager in de biologisch waardevolle gebieden. De omgeving van het Leiebos is als waardevol aangeduid, met de oude Leiearm als zeer waardevol. In de Leievallei net ten zuiden van de Posthoorn vinden we eveneens zeer waardevolle plaatsen terug.

5.5.1.3. Kerngebonden groen

Het kerngebonden groen in Wevelgem bestaat uit een netwerk van gemeentelijke parken, kleine buurtparkjes en wijkparkjes, veelal met mekaar verbonden door wandelwegen in het groen. De gemeentelijke parken maken telkens deel uit van een ruimere groenstructuur:

Het gemeentepark van Wevelgem is gelegen in een oost-westelijke groenstructuur waarin begrepen zijn de gemeentelijke sportterreinen, de begraafplaatsen van Wevelgem en het groen (of in aanleg) langs de spoorweg door Wevelgem om uiteindelijk aan te sluiten op de groene omgeving van de Neerbeek.

De groenstructuur van Moorseele en Gullegem zijn beide gelegen langs de Heulebeek. Dit zijn echter geen eigenlijke gemeenteparken. In Gullegem gaat het om de feestweide, in Moorseele om het wijkgroen van het Ideshof-Hofbos-Grimaldi.

Voor openbare groenstructuren kunnen globaal volgende richtcijfers gehanteerd worden (in navolging Van Herzele et al, 2000) :

Gemeentelijk groen op maximaal 1.600 m met een minimum oppervlakte van 30 ha (park >10ha). Hiervoor komen in aanmerking: Bergelen, de Leievallei, het Vijverhof.

Wijkgroen op maximaal 800 m met een minimum oppervlakte van 10 ha (park > 5ha). Hiervoor komen in aanmerking : het gemeentelijk park in Wevelgem

Buurtgroen op maximaal 400 m met een minimum oppervlakte van 1 ha.

Woongroen op maximaal 150 m met een minimum oppervlakte van 10 m² per inwoner.

Voor **nieuwe verkavelingen** kan de gemeente steeds vragen een groenzone te voorzien. Als richtlijn voor grote verkavelingen wordt de hiertoe benodigde oppervlakte bepaald op 45 m² groen per woonegelegenheid. .

5.5.1.4. Reliëf







Wevelgem is grotendeels gelegen in de Leievlakte. Ten noorden van de gemeente loopt een heuvelrug. De grootste reliëfverschillen in de gemeente bedragen om en bij 25 m. De hoogste toppen zijn gelegen in de westelijke uithoek van Moorseele, de Kezelberg; en 't Hoge ten noorden van Gullegem. Deze toppen zijn gelegen op 40 m boven de zeespiegel. Het noordelijk deel van het bedrijventerrein Gullegem-Moorseele behoort eveneens tot de hoger gelegen gebieden van de gemeente (tot 35 m boven de zeespiegel). Gullegem heeft een geleidelijke reliëfovergang van zuid naar noord. Gullegem ligt in de vallei van de Heulebeek. Ten noorden van Gullegem evolueert de hoogte van 20 m tot 40 m boven de zeespiegel. Het grootste gedeelte van Moorseele ligt tussen 20 en 30 m hoogte. Het golvend gebied is gelijk aan het laagplateau van Lichtervelde en is een uitloper van de centrale kam van West-Vlaanderen, nl. van de heuvelrij Geluweveld-Staden-Klerken. Deze heuvelkam vormt de scheiding tussen het Leie- en Mandelbekken. Tussen Dadizele, Ledegem en Moorseele dringt de samenloop van de Papelandbeek, de Wulfsdambeek en de Heulebeek door deze hoogten en stelt zich aldus in verbinding met de Leievlakte.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN







Bestaande ruimtelijke structuur van
natuur en groen

legende - IG figuur nr. 31

Biologische waardering :

-  Matig tot waardevol
-  Matig-waardevol tot zeer waardevol
-  Matig tot zeer waardevol
-  Waardevol
-  Waardevol tot zeer waardevol
-  Zeer waardevol

-  Leie
-  Heulebeekvallei
-  Beken van tweede categorie
-  Recent overstromde gebieden
-  Bomenrijen
-  Kerngebonden groen
-  Heuvelruggen

-  Bebouwde gebieden
-  Autosnelwegen
-  In- en uitrittencomplex
-  Expresswegen
-  Bovenlokale verbindingswegen
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge



Het grootste gedeelte van Wevelgem en de vallei van de Heulebeek zijn gelegen op 15 à 20 m boven de zeespiegel.

De Leievallei is gelegen op 10 m boven de zeespiegel. De grens van de alluviale vlakte van de Leie is op de meeste plaatsen duidelijk waarneembaar door het voorkomen van een steilrand. De vallei zelf is nagenoeg volledig vlak. Lokaal is het reliëf van de vallei gewijzigd door afgravingen of ophogingen. De kleine natuurlijke hoogteverschillen die er voorkomen, zijn nochtans belangrijk omdat ze samengaan met aanzienlijke verschillen in bodem- en hydrologische gesteldheid. Over het algemeen kunnen langs de boorden van de Leie iets hogere gronden worden waargenomen (zogenaamde oeverwallen).

De vlakte van de Leie is een tamelijk breed gebied dat zich langs de Leie en haar bijrivieren uitstrekt. Deze vlakte ligt globaal genomen tussen 15 en 20 m. Het is een vrij vlak landschap met nochtans enkele langgerekte ruggen en zwakke depressies. Het hoogteverschil tussen de ruggen en de depressies bedraagt maximaal een paar meter. Typische ruggen en depressies liggen langs de alluviale valleien van de Leie en de Heulebeek.

5.5.2. Knelpunten

- Er is een gebrekkig netwerk in de natuurlijke structuur. De natuur komt versnipperd voor over het grondgebied.
- Door de hoge bevolkingsdichtheid van de gemeente en de grote gebruiksintensiteit van de gronden zijn er weinig kansen voor zuivere en grootschalige natuurontwikkeling.
- De natuurontwikkeling wordt geremd door de verstedelijkingsdruk en een toenemende vertuining van de open ruimte. Afschermingen van grote tuinen en de verkeersinfrastructuren verhinderen migratiemogelijkheden van sommige fauna en flora.
- De aanwezigheid van de vliegvelden beperkt de mogelijkheden om hoogstammig groen aan te planten in de vliegveldomgevingen.
- De meeste waterlopen en beken zijn licht tot zwaar vervuild. Het beheer van de beken kan natuurontwikkelingskansen verhogen.
- Het rechttrekken, herkalibreren en betonneren van de oevers van de Leie, Heulebeek en andere beken en grachten hebben negatieve gevolgen op de natuur.
- Het beheer van wegbermen kan onvoldoende gecontroleerd worden, er gebeuren regelmatig overtredingen van het wegbermbesluit door landbouwers. Wegbermen verdwijnen door omploegen ervan. Langs de wegbermen ontstaan op verschillende plaatsen sluikstorten.

- De monocultuur van bijvoorbeeld maïs wordt op oorspronkelijke of potentiële florarijke weiden verbouwd.
- Het onttrekken van grond- of oppervlaktewater in functie van intensieve landbouwteelten en pesticiden en bemestingen hebben een negatieve weerslag op fauna en flora.
- Veel beplanting rond hofsteden verdwijnt. Deze trend is echter recentelijk gekeerd.
- Recreatief medegebruik van de open ruimte dreigt de natuur extra te belasten.

5.5.3. Potenties

- De aanwezigheid van de Leievallei, de Heulebeekvallei en tal van andere beken zijn een grote potentie voor de natuurontwikkeling en landschapsopbouw in de gemeente.
- De Bergelen is in volle ontwikkeling als natuurgebied en zal verder worden uitgebouwd.
- Het Leiebos kan verder uitgebreid worden.
- Het kerngebonden groen kan op vele plaatsen nog versterkt worden.
- De site van de ontginningsputten in Moorsele kennen een spontane natuurontwikkeling.
- Langs de Bankbeek geeft het landbouwgebruik een meerwaarde aan natuurontwikkeling.
- Bij eventuele stopzetting van het militaire vliegveld in Moorsele op lange termijn biedt deze omgeving heel wat potenties inzake natuurontwikkeling, recreatie en landschapsopbouw.

5.6. Bestaande ruimtelijke verkeer- en vervoersstructuur

Figuur 32: de bestaande ruimtelijke verkeer- en vervoersstructuur

5.6.1. Analyse en elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

5.6.1.1. Wegen

Wevelgem wordt doorsneden door belangrijke verkeersinfrastructuren:

- De autosnelweg E403 of A17 (Brugge-Doornik) loopt tussen Moorsele en Gullegem door langs Wevelgem en sluit op het grondgebied van Kortrijk aan op de E17 (Rijssel-Antwerpen). Ter hoogte van Wevelgem is er een aansluiting van de E403 op de gewestweg N8 (Kortrijk-Menen).
- De autosnelweg A19 (Kortrijk-Ieper) dwarst de gemeente in west-oostelijke richting en sluit aan op de R8 (de ring rond Kortrijk). Ter hoogte van Gullegem is er een in- en uitrit van de A19 dat, via de rijksweg N343, aan het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele een goede bereikbaarheid verleent. *De vlaamse regering heeft recentelijk beslist om dit knooppunt van de in- en uitritten langs de A 19 te verleggen. De Vlaamse regering verwacht het dossier eind 2006 te kunnen aanbesteden.*
- Tussen Wevelgem en Gullegem ligt een grootschalige verkeerswisselaar (in de vorm van een klaverblad) op de kruising van de E403 met de A19.

De A19 vormt een sterke ruimtelijke barrière in de gemeente tussen Wevelgem enerzijds en Moorsele en Gullegem anderzijds. Vooral ten aanzien van Gullegem is er een sterke barrièrewerking voor zwakke weggebruikers, gezien zowel de A19 als de E403 (A17) door middel van een brug moeten worden overgestoken. De E403 (A17) vormt eveneens een barrière tussen Moorsele en Gullegem.

De ring rond Kortrijk - de R8 - vormt een bovenlokale expresweg (als ontsluiting naar de autosnelwegen E17 en A19) en heeft 3 aansluitingen voor de gemeente Wevelgem: één ter hoogte van de N8, richting Wevelgem, één ten zuidoosten van Gullegem en één ten oosten van Gullegem.

De N8 is de historische bovenlokale verbindingsweg tussen Menen en Kortrijk en loopt dwars door het centrum van Wevelgem. De hoge verkeersintensiteit langs de N8 veroorzaakt een grote verkeersdruk in het centrum. Uit onderzoek in het mobiliteitsplan blijkt echter dat het aandeel doorgaand verkeer op de N8 desondanks vrij laag is.

Verder, op het grondgebied van Moorsele, loopt de N32, de bovenlokale verbindingsweg Menen-Roeselare-Brugge. Tussen de N8 en de A19 neemt deze N32 de vorm aan van een expresweg.

Wevelgem wordt door lokale wegen verbonden met Lauwe, Gullegem en Moorsele. Deze 3 lokale verbindingswegen sluiten op een punt aan in het centrum van Wevelgem op de N8. De belangrijkste verkeersintensiteiten zijn waar te nemen langs de N8 en langs de verbinding met Lauwe. De verkeersintensiteiten langs de weg naar Moorsele zijn minder groot en langs de weg naar Gullegem nog minder.

Het lokale wegenpatroon van Moorsele heeft een sterke radiaalstructuur met verbindingen naar Wevelgem, Menen, Ledegem, de Kezelberg, Rollegem-Kapelle en Gullegem. Opvallend is dat in het centrum van Moorsele, tijdens de spitsuren, verkeersintensiteiten worden waargenomen van dezelfde grootte-orde als de verkeersintensiteiten op de N8 door het centrum van Wevelgem. De belangrijkste verkeersintensiteiten in Moorsele zijn waar te nemen langs de weg naar Gullegem en de weg naar Ledegem. Maar ook de weg naar Wevelgem is in verhouding behoorlijk druk.









Het bebouwde weefsel van Gullegem heeft ook een radiaalstructuur, maar minder uitgesproken. De verbindingen met Wevelgem, Moorsele, Bissegem en Heule komen uit in het centrum van Gullegem. Daarnaast loopt een verbinding tussen Sint-Eloois-Winkel met de R8 langs Gullegem heen : de as Driemasten-Schuttershoflaan-Hugo Verriestlaan vormt een soort lokale rondweg. De Rijksweg (N343) vormt de lokale verbindingsweg tussen het regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en de A19. De drukste wegen in Gullegem zijn de wegen richting Moorsele en richting Kortrijk. Maar ook de wegen naar Sint-Eloois-Winkel en naar Wevelgem tellen nogal wat gebruikers.



De belangrijkste routes voor zwaar vrachtverkeer zijn de Rijksweg (N343) en de N8 (dit is logisch gezien de ontsluiting van de regionale bedrijventerreinen). Ook de lokale verbindingswegen tussen Wevelgem, Gullegem en Moorsele hebben echter veel zwaar verkeer.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Bestaande ruimtelijke verkeer- en
vervoersstructuur

legende - IG figuur nr. 32

-  Autosnelwegen: A17/E403 & A19
-  In- en uitrittencomplex
-  Expresswegen: R8 & N32
(ontsluiting naar snelwegen)
-  Bovenlokale verbindingswegen: N8 & N32
-  Lokale verbindingswegen
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
-  Luchthaven van Wevelgem
-  Leie

-  Bebouwde gebieden
-  Regionale bedrijventerreinen



5.6.1.2. Waterwegen

De Leie is de enige bevaarbare rivier in Wevelgem. Ter hoogte van het industriegebied Wevelgem-Zuid bevindt zich een loskade. Momenteel is de Leie nog beperkt tot schepen van 650 ton, maar herkalibreringswerken zijn aan de gang ter hoogte van de doortocht in Kortrijk. Na deze werken zal de Leie toegankelijk zijn voor schepen tot 1.350 ton en in geval van duwkonvoeien tot 4.000 ton. Uit onderzoek in het kader van het mobiliteitsplan blijkt dat voor het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid ongeveer de helft van de oppervlakte aan bedrijvigheid wordt ingenomen door bedrijven die een groot deel van hun vervoer over het water kunnen organiseren. Een kwart van de oppervlakte wordt ingenomen door bedrijven, die in beperkte mate gebruik kunnen maken van watergebonden voorzieningen. Langs de Leie is een verhard jaagpad aangelegd : tussen Kortrijk en Wevelgem langs de noordelijke oever van de Leie en tussen Menen en Wevelgem langs de zuidelijke oever van de Leie.

5.6.1.3. Luchthaven van Wevelgem

De luchthaven is volledig ingesloten door industriële ontwikkelingen, de spoorweg, kleinhandel en woongebieden. De luchthaven van Wevelgem heeft een landingspiste van 1.900 meter. Hij wordt hoofdzakelijk gebruikt voor zakenvluchten. Tot in 2000 werd de luchthaven ook gebruikt voor recreatieve doeleinden (zweefvliegtuigen), maar omwille van geluidsoverlast werd dit stopgezet. In totaal werden 83.134 passagiers geteld in 2000. De helft van deze passagiers vlogen lokaal (toeringvluchten en opleidingsvluchten). Een 25.000-tal passagiers vlogen nationaal of internationaal, maar niet professioneel. Het aantal professionele passagiers van de luchthaven bedraagt tussen 15.000 en 17.000 passagiers. Het merendeel van deze passagiers vlogen internationaal (doorgaans een 10.000 tal). Naast deze passagiers wordt de luchthaven ook gebruikt voor recreatieve vluchten en oefenvluchten.

Verder is er in Moorsele eveneens een vliegveld, zij het voor militair en recreatief gebruik.

5.6.1.4. Openbaar vervoer

Het openbare busvervoer in Wevelgem heeft een sterke oostwest oriëntering. Er is een buslijn (nr. 724) met een hoge frequentie tussen Kortrijk en Menen langs de N8. Daarnaast loopt ook de buslijn (nr. 725)

tussen Kortrijk-Marke-Lauwe-Wevelgem-Moorsele met een uurfrequentie. Er zijn geen rechtstreekse buslijnen tussen Wevelgem en Gullegem. Tussen Moorsele en Gullegem zijn er twee buslijnen: de regionale bus vanuit Kortrijk over Gullegem, Moorsele en Menen naar Geluwe (nr. 731) en de lijn van Kortrijk via Gullegem-Moorsele en Sint-Eloois-Winkel naar Roeselare (nr. 748). Verder loopt door Gullegem de buslijn van Kortrijk over Izegem naar Ardoeie (nr. 749/3) en op het grondgebied van Moorsele loopt over een beperkt gedeelte de buslijn Roeselare-Menen (nr. 65a).

Globaal gezien kan worden gesteld dat het grootste gedeelte van de gemeente Wevelgem toegang heeft tot een buslijn binnen 400 m van de woonplaats. Enkel in Wevelgem zijn enkele woonwijken onvoldoende gedekt. Naar frequentie toe scoort de lijnvoering in Gullegem en Moorsele heel wat minder goed.

De spoorlijn Poperinge-Kortrijk heeft een treinstation in Wevelgem. Dit station is uitsluitend beschikbaar voor passagiers. Gezien het beperkt aantal reizigers overwoog de NMBS reeds in het recente verleden om het station te Wevelgem te sluiten. Er werd echter beslist het station voorlopig open te houden. Op weekdays, tussen 5u en 23u, rijden er 18 IC-treinen met 4 piekurtreinen. Tijdens het weekend rijden er 17 IC-treinen en is er een extra studententrein op zondag. In 1999 waren er gemiddeld 322 instappende reizigers per dag op weekdays en 120 à 150 instappende klanten op weekenddagen. Op jaarbasis resulteert dit in een 90.000-tal reizigers. Sinds 2000 neemt het aantal opstappende reizigers in Wevelgem weer toe. Aan het station is er ruimte om 45 auto's en 100 fietsen te stallen.

5.6.1.5. Fietswegen

Langs de N8 is langs weerszijden een fietspad aanwezig. Een gedeelte langs de Leie is voorzien van een vrijliggend fietspad (jaagpad). Afgezien daarvan zijn er in de deelgemeente Wevelgem geen fietspaden. In Moorsele daarentegen hebben alle belangrijke invalswegen een fietspad, meestal aanliggend geschilderd. Langs de bruggen over de autosnelwegen E403 (A17) en A19 zijn er smalle fietspaden geschilderd. In Gullegem zijn er fietspaden langs de weg naar Moorsele en de weg naar Sint-Eloois-Winkel.

De verkeersstudie van Wevelgem⁵ toont voor de deelgemeente Wevelgem belangrijke fietsintensiteiten langs de verbindingsweg tussen

⁵ WEVEVE 2000, Verkeersstudie Wevelgem, Leiedal, 1994

Moorsele en Wevelgem, tussen Lauwe en Wevelgem en in mindere mate langs de verbindingsweg tussen Gullegem en Wevelgem en langs de N8. Voor de deelgemeente Gullegem toont de studie belangrijke fietsintensiteiten ten zuiden van het centrum langs de weg richting Bissegem-Kortrijk. Ook de verbinding tussen Moorsele en Gullegem en de verbinding ten oosten van Gullegem met Heule-Kortrijk tellen nogal wat fietsers. Het fietsverkeer in de noordzuid-richting is beperkter. In Moorsele is er geen uitgesproken concentratie van fietsverkeer. Alle invalswegen vertonen een gelijkaardige fietsintensiteit. Het fietsverkeer in functie van woon-schoolverkeer is vanuit Wevelgem en Moorsele sterk gericht op Menen en vanuit Gullegem op Kortrijk.

5.6.2. Knelpunten

- Er is een toename van het autobezit en het autogebruik. Op piekmomenten veroorzaakt dit verkeerscongestie op sommige plaatsen (vooral langs de N8 en naar verkeersknooppunten toe).
 - Het gebruik van het openbaar vervoer boet in ten voordele van het autogebruik. Recentelijk is er wel een toename van het gebruik van openbaar vervoer waar te nemen.
 - De aanwezigheid van de A19 heeft een ontlastend effect op de N8. Er valt naar de toekomst toe echter te verwachten dat de verkeersintensiteiten op de lokale wegen terug zullen toenemen.
 - Het centrum van Moorsele heeft te maken met grote intensiteiten doorgaand verkeer. Vooral de Secretaris Vanmarckelaan staat onder verkeersdruk. De omliggende wegen hebben in toenemende mate te maken met sluipverkeer.
 - De schoolomgevingen zijn verkeersonveilig op de spitsuren.
 - De inrichting en het onderhoud van oversteekplaatsen en de voetpaden zijn sterk voor verbetering vatbaar.
 - In Moorsele zijn relatief veel moeilijke kruispunten.
 - Het centrum van Wevelgem (de N8), van Moorsele (Vanmarckelaan) en van Gullegem (Verriestlaan) hebben te kampen met relatief veel vrachtverkeer. De signalisatie naar de industrieterreinen schiet op sommige plaatsen tekort, waardoor vrachtwagens 'verloren' rijden in het centrum. Dit veroorzaakt heel wat verkeersonveiligheid en verkeersonleefbaarheid.
 - De belangrijkste fietstrajecten vallen grotendeels samen met de drukste verbindingswegen. Er zijn echter weinig gescheiden, veilige en voldoende uitgeruste fietspaden.
 - De belangrijkste invalswegen van de centra worden gekenmerkt door een relatieve verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid.
- Enkele niet-verbindingswegen worden eveneens gekenmerkt door onveilige verkeerssituaties (sluipverkeer).
 - 's Nachts worden overdreven snelheden waargenomen in de centra en hun invalswegen.
 - Sommigen hebben de slechte gewoonte om voor blitsbezoeken de wagen op het voet- of fietspad te parkeren.

5.6.3. Potenties

- Wevelgem heeft een relatief hoog fietsgebruik voor verplaatsingen, maar ook het fietsverkeer vermindert (behalve voor woon-schoolverplaatsingen). Dit hoge fietsgebruik kan de nodige investeringen voor meer en betere fietsvoorzieningen mee ondersteunen.
- In Gullegem is het centrum ontlast van doorgaand verkeer door de as Schuttershoflaan- Verriestlaan, die als rondweg functioneert.
- De gemeente heeft niet te maken met noemenswaardige parkeerproblemen. Er is eerder een relatief groot aanbod aan parkeermogelijkheden in het centrum van Wevelgem. De parkings zijn echter niet optimaal toegankelijk en worden te weinig efficiënt benut.
- Er is een stijging in het reizigersverkeer per spoor. Toch blijft het treingebruik eerder beperkt.
- De gemeente heeft een voldoende dekkingsgraad voor openbaar vervoer. De frequentie van het openbaar vervoer is echter eerder beperkt. Ook het comfort van de halteplaatsen is niet stimulerend voor het gebruik van openbaar vervoer.
- Op het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid is er een relatief grote potentie aanwezig om intensiever gebruik te maken van watergebonden transport.

6. Analyse van de ruimtelijke behoeften

6.1. De behoefte voor huisvesting

Hieronder wordt een synthese weergegeven van de gemeentelijke woningbehoefststudie (of sectorstudie wonen) voor Wevelgem. De studie analyseert de demografische evolutie van Wevelgem, berekent een prognose voor de toename van het aantal gezinnen in de gemeente tot 2007 en tot 2012 en onderzoekt het aanbod aan bouwmogelijkheden in het buitengebied van Wevelgem. Het aanbod aan bijkomende woonegelegenheden in de stedelijkgebieddelen voor Wevelgem wordt niet uitgewerkt in de sectoranalyse, gezien bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk een taakstelling wordt toegekend en een bijkomend aanbod beschikbaar wordt gemaakt. De behoefte voor Moorseele wordt uit de totale behoefte afgeleid conform de principes van het beleidskader in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen.

Daarnaast worden de belangrijkste sectorale beleidselementen met betrekking tot dichtheden en doelgroepen vanuit de sectoranalyse wonen informatief mee opgenomen in dit hoofdstuk. Het beleid met betrekking tot de fasering van de bijkomend aan te snijden gebieden voor woonegelegenheden wordt opgenomen in het richtinggevend gedeelte.

6.1.1. Analyse van de behoefte

⇒ Gezinnen

In de periode 1981-1991 bedroeg de jaarlijkse toename van gezinnen gemiddeld 118 eenheden. In de periode 1991-2001 nam het aantal gezinnen gemiddeld toe met 114 gezinnen per jaar. In de laatste periode nam het aantal gezinnen gemiddeld minder snel toe dan in de periode 1981-1991. De stijging van het aantal gezinnen is voornamelijk te verklaren door de toenemende gezinsverduunning.

In verhouding tot het totaal aantal particuliere gezinnen van de gemeente woonde 18,1% van de gezinnen in 1991 binnen de kern Moorseele. Tussen 1997 en 2002 is de toename aan bijkomende huishoudens in Moorseele zeer beperkt (3% van de totale toename). In de periode 1991-2002 nam het aantal gezinnen in de buitengebieddelen van wevelgem toe met 127 eenheden.

⇒ Gezinsprognose

Het aantal gezinnen neemt volgens de gesloten prognose tussen 1997 en 2007 toe met 1.042 eenheden. In 2002 bedroeg het totaal aantal huishoudens in Wevelgem 11.988 gezinnen. Voor de periode 2002-2007 zal het aantal gezinnen volgens de prognose toenemen met 519 eenheden.

De trend van gezinsverduunning zal zich verder doorzetten. De gemiddelde gezinsgrootte bedroeg in 1997 2,62 leden. In de prognose wordt berekend dat in 2007 de gezinsgrootte zal dalen tot 2,45 leden.

⇒ Prognose leeftijdsopbouw

Tussen 1997 en 2007 is er een daling te verwachten van het aantal jongeren (< 19 jaar), met 11,23%. Het aantal 80-plussers neemt daarentegen sterk toe, met 33,2% en het aantal 60 tot 80 jarigen neemt toe met 12,3%. Dit duidt op een snelle vergrijzing van de bevolking in Wevelgem.

⇒ Behoeftenberekening

Bij de behoefteberekening wordt uitgegaan van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden ten gevolge van de aangroei van het aantal gezinnen in een bepaalde periode. Deze behoefte wordt berekend door het verschil te nemen tussen het geraamde aantal huishoudens op het einde van de periode, vermenigvuldigd met de gewenste frictieleegeestand, en het werkelijk aantal gezinnen in het begin van de periode. Hierbij wordt de frictieleegeestand gedefiniëerd als de leegstand die noodzakelijk is om de woningmarkt naar behoren te doen functioneren. De noodzakelijke frictieleegeestand wordt geschat op 2,5 à 3,5% afhankelijk van de migratiedruk.

$$\text{woningbehoefte 2002-2007} = \{\text{aantal gezinnen 2007} \times (1 + \text{frictieleegeestand}/100)\} - \text{aantal gezinnen 2002}$$

In 2002 bedroeg het totaal aantal huishoudens in Wevelgem 11.988 gezinnen. De gezinsprognose voorspelt een toename van het aantal gezinnen tussen 2002 en 2007 van 519 eenheden, zodat het totaal aantal gezinnen in 2007 zou komen op 12.507 gezinnen. Er wordt een frictieleegeestand van 3% in rekening gebracht. De toepassing van bovenstaande formule geeft volgend resultaat :

woningbehoefte 2002-2007
 gesloten prognose : 894 eenheden

In navolging van de doelstellingen van het RSV kan de kern van Moorsele maximaal 18,1% van de woonbehoefte opvangen (= percentage van totaal aantal Wevelgemse gezinnen wonend in Moorsele). In Moorsele bestaat dus een behoefte om 162 bijkomende woonegelegenheden te voorzien.

Gezien de prognose een overschatting inhoudt van de werkelijke evolutie wordt hierboven de behoefte voor de periode 2002-2007 berekend op basis van het reële aantal gezinnen in 2002, vermeerderd met de prognose voor de periode '02 tot '07; en niet op basis van het referentiejaar 1997 voor de prognoseberekening. In die zin houdt het beleid rekening met foutmarges in de prognose.

6.1.2. Synthese van het aanbod

In Moorsele worden op korte termijn 18 bijkomende sociale woonegelegenheden voorzien. Er zijn geen verdichtinginitiatieven bezig door particulieren. Daarnaast telt Moorsele 119 onbebouwde loten in goedgekeurde verkavelingen. Er zijn 136 bijkomende woonegelegenheden mogelijk langs uitgeruste wegen. Verder is er nog de mogelijkheid van 128 bijkomende woonegelegenheden beschikbaar op niet uitgeruste terreinen in woongebied. Tenslotte is er nog een aanbod uit leegstand van 12 woonegelegenheden.

Tabel 1: Overzicht aanbod in het woongebied van Moorsele, 2003

	Verdichtingsmogelijkheden		Onbebouwde loten in verkavelingen	Leegstand	Langs uitgeruste wegen	Niet-uitgeruste terreinen	TOTAAL
	Sociaal	Privaat					
Buitengebied	18	-	119	12	136	128	412

Bron: gemeente Wevelgem + verwerking Leiedal, 2001

In totaal heeft Moorsele de theoretische mogelijkheid om 412 bijkomende woonegelegenheden te voorzien binnen het bestaand juridisch aanbod.

6.1.3. Confrontatie aanbod -- behoefte

Totale behoefte op basis van gesloten prognose 2002-2007	894
--	-----

buitengebied Wevelgem *18,1% van de totale behoefte*

Behoefte 2002-2007	162
---------------------------	------------

Aanbod in het buitengebied		Realisatiegraad	
verdichtingsprojecten	18	100%	18
leegstand	12	50%	6
loten in verkavelingen	119	40%	47.6
onbebouwde percelen in woongebied	136	15%	20.25
niet-uitgeruste terreinen in woongebied	128	15%	19.2
Totaal aanbod	412		111
Balans (<i>negatief is een te klein aanbod</i>)			-51

Rekening houdende met de realisatiegraden van 80% op 10 jaar (of 40% op 5 jaar) voor verkavelingen en 30% op 10 jaar (of 15% op 5 jaar) voor overige percelen in woongebied kan gesteld worden dat de voorraad tot 2007 voor 111 bijkomende woonegelegenheden kan zorgen.

Concluderend kan worden gesteld dat t.o.v. de behoefte van 162 wooneenheden er in Moorsele een tekort is in het bestaande juridische aanbod van 51 woonegelegenheden voor de periode 2002-2007.

6.1.4. Confrontatie met de taakstelling

Gezien de fusiegemeente Wevelgem gedeeltelijk behoort tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werden door de provincie geen specifieke taakstellingen inzake woonegelegenheden opgelegd voor de fusiegemeente Wevelgem. Ook het Vlaams Gewest kende geen expliciete taakstelling toe aan de buitengebieddelen van de fusiegemeenten behorende tot het regionaalstedelijk gebied.

In het tussentijds document 3 van het provinciaal ruimtelijk structuurplan in opmaak werd wel een toebedeling van bijkomende woonegelegenheden toegekend aan Moorsele.

Om pragmatische redenen wordt deze toebedeling gehanteerd als 'taakstelling'. De aangetoonde behoefte wordt getoetst aan deze taakstelling.

Het tussentijds document 3 van de provincie voorziet dat Moorsele voor de periode 1991-2007 maximaal 380 bijkomende woonegelegenheden kan voorzien.

In de periode 1991 tot 2002 nam het aantal gezinnen in de buitengebieddelen van Wevelgem toe met 127 eenheden. Dit betekent dat de resterende taakstelling voor Moorsele maximaal 253 woonegelegenheden betreft voor de periode 2002-2007.

6.1.5. Besluit

Wanneer we de behoefte van 162 woonegelegenheden confronteren met de resterende taakstelling van maximaal 253 woonegelegenheden kunnen we besluiten dat Moorsele haar taakstelling niet heeft opgebruikt.

Gezien het juridisch beschikbaar aanbod niet volstaat om de behoefte op te vangen, en gezien de taakstelling groter is dan de behoefte, kan in Moorsele woonuitbreidingsgebied ontwikkeld worden om de resterende behoefte van 51 woonegelegenheden op te vangen.

Mogelijke dichtheidsstrategie

Figuur 33: dichtheidsstrategie voor bijkomende woonegelegenheden

In de gemeentelijke woningbehoeftestudie wordt zowel voor de juridisch beschikbare percelen als voor de bijkomend aan te snijden gronden in Moorsele een richtdichtheid opgegeven. De gemiddelde streefdichtheid van de bijkomende woonegelegenheden op deze onbebouwde terreinen in Moorsele bedraagt 17 woningen per ha.

Voor de stedelijk gebieddelen van de gemeente wordt een richtdichtheid van 25 woningen per ha nagestreefd.

In de sectorstudie wonen wordt bij wijze van oefening voor elk juridisch beschikbaar gebied en voor elke woonuitbreidingsgebied een minimale dichtheid toegekend. Deze dichtheden variëren van 7 woningen per ha

tot 40 woningen per ha. De dichtheden werden toegekend onder meer rekening houdende met de ligging, de vorm van het gebied, de noodzakelijke infrastructuurwerken en de bereikbaarheid van achterliggende gebieden. Voor verdere onderbouwning van de dichtheidsstrategie kan de sectorstudie wonen geraadpleegd worden. Aan de hand van ontwerpend onderzoek moet bij de realisatie van de verschillende te ontwikkelen gebieden de dichtheid verder geconcretiseerd worden. Dit kan resulteren in een verhoging of een verlaging van de aangegeven dichtheid. De gemeente zal er over waken dat de globale richtdichtheid voor alle aan te snijden gebieden behouden wordt.

Beleids-elementen in functie van inbreiding en verdichting:

De sectorstudie wonen geeft beleids-elementen aan in functie van inbreiding en verdichting. De beleids-elementen met een ruimtelijke impact worden in het richtinggevend gedeelte van het GRS opgenomen.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

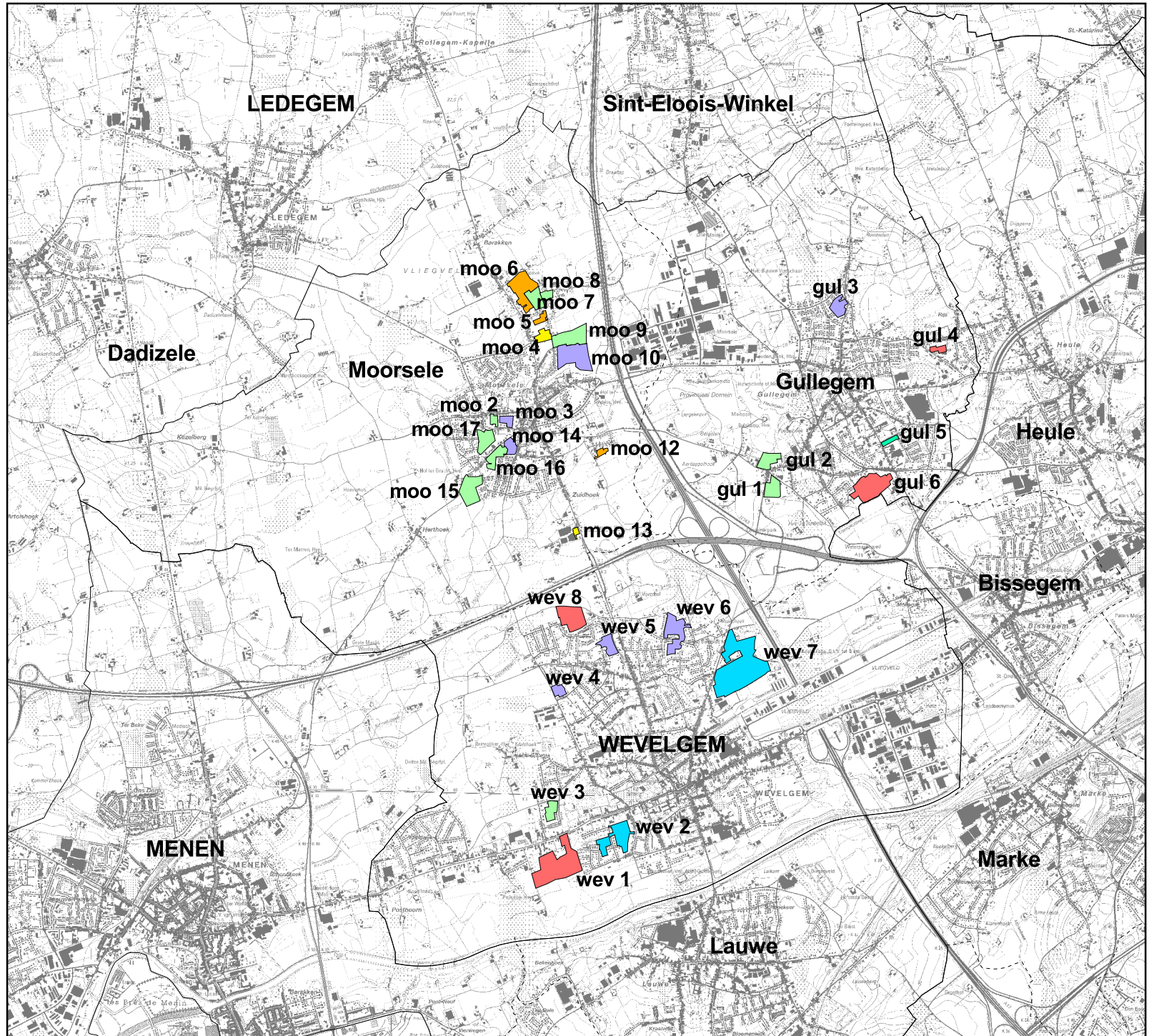
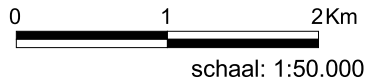
Dichtheidsstrategie voor de bijkomende
woonegelegenheden

legende - IG figuur nr. 33

voor fase 1, 2 en 3:



fase 0: niet te ontwikkelen gebieden
(niet op de figuur aangeduid)



6.2. De behoefte aan lokale bedrijventerreinen

Wanneer de gemeente Wevelgem nieuwe lokale bedrijventerreinen wilt aanleggen, dan moet de behoefte daarvoor aangetoond worden. Voor lokale bedrijventerreinen komt dit aspect aan bod in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Een lokaal bedrijventerrein wordt afgestemd op de plaatselijke behoefte aan bedrijven.

Het specifieke beleidskader met betrekking tot de 'gemeentelijke behoefte aan lokale bedrijventerreinen', zoals opgenomen in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen geeft aan wat een dergelijke behoeftebepaling dient te omvatten.

Er werd voor de gemeente Wevelgem 'een gemeentelijke behoeftenstudie aan lokale bedrijventerreinen' opgesteld conform de richtlijnen uit het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen. Onderstaande gegevens geven een beknopte samenvatting van deze behoeftestudie.

6.2.1. Analyse van het aanbod aan bedrijventerreinen

In het hoofdstuk over de analyse van het aanbod aan bedrijventerreinen worden de bedrijventerreinen gesitueerd in de bestaande ruimtelijk-economische structuur; wordt de evolutie van de ruimte voor bedrijvigheid bestudeerd; wordt een analyse gemaakt van de bestaande bedrijventerreinen; wordt een overzicht gegeven van leegstaande en/of verwaarloosde gebouwen en terreinen; en wordt tenslotte een synthese gemaakt van het bestaande aanbod aan bedrijventerreinen. We beperken ons tot deze synthese.

Synthese van bestaande aanbod aan bedrijventerreinen

Het beschikbaar bouwrijp aanbod op het bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven is specifiek bestemd voor regionale (luchthaven gerelateerde) bedrijfsactiviteiten. Ook de voorziene uitbreidingen van de bedrijventerreinen Gullegem-Moorsele en Wevelgem-Zuid zijn enkel bedoeld voor regionale bedrijven. Derhalve wordt dit aanbod voor regionale bedrijven niet verder behandeld in deze gemeentelijke behoeftenstudie voor lokale bedrijven.

Het referentietijdstip voor de opname van het bestaande aanbod wordt vastgelegd op 01/01/2005. Elk bestaand beschikbaar of realiseerbaar aanbod voor de vestiging van lokale bedrijven wordt in rekening

gebracht. Gezien het belangrijke aandeel van 'tijdelijk niet-realiseerbare bedrijfsoppervlakten', die uit de analyse van het bestaande aanbod is gebleken, worden verschillende scenario's gehanteerd.

Tabel: Bestaand aanbod op 01/01/2005

Scenario	Beschikbaar aanbod voor lokale bedrijven
Scenario 1 (site Primus niet beschikbaar)	0,9 ha
Scenario 2 (site Primus beschikbaar)	2,4 ha

6.2.2. Raming van de behoefte aan nieuwe lokale bedrijventerreinen

Conform de richtinggevende bepalingen uit het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen, wordt de behoefte voor nieuwe lokale bedrijventerreinen geraamd worden op basis van extrapolatie van de verkoop van bedrijfsgrond. Dit gebeurt op basis van het gemiddelde over de laatste twintig jaar: 01/01/1985 – 01/01/2005.

Totaal verkochte oppervlakte 1985-2005 aan lokale bedrijven	
1. Bedrijventerrein Gullegem-Moorsele	46.556 m ²
2. Bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven	98.137 m ²
3. Bedrijventerrein Wevelgem-Zuid	47.291 m ²
4. Ambachtelijke zone Gullegem Driemasten-Oostlaan	7.776 m ²
Totaal	199.760 m²
Gemiddelde grondverkoop per jaar	9.988 m²
Totaal netto-oppervlakte behoefte aan lokale bedrijven 2005-2015	9,98 ha
Totaal bruto-oppervlakte behoefte aan lokale bedrijven 2005-2015	12,5 ha

Om de bruto-oppervlakte te berekenen wordt 25% bijkomende oppervlakte toegevoegd. Dit stemt overeen met het gemiddelde voor de aanleg van openbare wegenis, infrastructuur, groenbuffers, waterbekkens op lokale bedrijventerreinen.

6.2.3. Confrontatie tussen aanbod & behoefte aan bedrijventerreinen

6.2.3.1. Berekening van de balans

Rekening houdende met de analyse van het aanbod, worden verschillende scenario's opgesteld.

Tabel : Confrontatie tussen aanbod en behoefte aan lokale bedrijventerreinen

Scenario	Behoefte	Aanbod	Balans
Scenario 1 (site Primus niet beschikbaar)	12,5 ha	0,9 ha	11,6 ha
Scenario 2 (site Primus beschikbaar)	12,5 ha	2,4 ha	10,1 ha

De balans geeft de bruto-oppervlakte (inclusief openbaar domein & infrastructuur) weer voor nieuwe lokale bedrijventerreinen in de gemeente Wevelgem voor de periode 01/01/2005 tot 01/01/2015.

6.2.3.2. Toetsing met de planningscontext

Algemene bepalingen uit het RSV en uit het PRS West-Vlaanderen

Het grondgebied van Wevelgem behoort deels tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en wordt hierdoor automatisch geselecteerd als 'economisch knooppunt'.

Een economisch knooppunt is een gebied met een hoog aandeel aan werkgelegenheid. Economische knooppunten vormen samen met de poorten de bestaande ruimtelijk-economische structuur van Vlaanderen. Het zijn de plaatsen waar het wenselijk is economische activiteiten te concentreren. Een economisch knooppunt is aldus een beleidsmatig begrip.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van West-Vlaanderen heeft deze selectie en het bijbehorende beleid meer gedetailleerd.

Wat betreft nieuwe lokale bedrijventerreinen wordt verwezen naar de selecties binnen de gewenste nederzettingsstructuur. De visievorming dient in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan te worden opgebouwd

op basis van de beleidscategorieën van de gewenste nederzettingsstructuur. Deze nieuwe lokale bedrijventerreinen dienen in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen te worden vastgelegd.

Gezien het feit dat de kernen van Wevelgem en Gullegem deel zullen uitmaken van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, kunnen nieuwe lokale bedrijventerreinen binnen deze afbakeningslijn worden voorzien.

Moorsele wordt geselecteerd als woonkern. Lokale bedrijvigheid is mogelijk in verwevenheid met het wonen. Dit impliceert dat er geen nieuwe lokale bedrijventerreinen bij de kern van Moorsele kunnen worden voorzien.

Taakstellingen opgenomen in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk

In de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk worden volgende taakstellingen vermeld:

Ruimte voor bijkomende lokale bedrijventerreinen

Voor lokale bedrijventerreinen is in het afbakeningsproces een pakket van 58 ha voorzien. Daarin zijn ook lokale bedrijventerreinen voorzien voor kernen buiten het stedelijk gebied (van gemeenten die deel uitmaken van het stedelijk gebied). De verdeling gebeurt in overeenstemming met de principes in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en de selecties in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen. In het afbakeningsplan worden deze lokale bedrijventerreinen niet in concrete locaties vastgelegd : dit dient deel uit te maken van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Ruimte voor zonevreemde bedrijven

In het afbakeningsproces is een pakket van 95 ha voorzien voor zonevreemde bedrijven. Na de herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen kan dit pakket te ruim worden. In dat geval blijft dit pakket als een reserve ter beschikking van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk.

Toetsing met de taakstelling

De hierboven vermelde taakstellingen, opgenomen in het regionaalstedelijk gebied, zijn bedoeld voor de periode 1994-2007. Voor de periode na 2007 zijn nog geen taakstellingen op Vlaams niveau vastgelegd.

De behoefte voor nieuwe lokale bedrijventerreinen in Wevelgem kan echter reeds volledig worden opgevangen binnen de taakstellingen zoals opgenomen in het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk.

6.2.4. Ruimtelijk beleid en beleidsbeslissingen

Om te komen tot een duurzaam ruimtelijk-economisch beleid is het van cruciaal belang om de behoefte bijkomend te toetsen aan de ruimtelijke context.

We onderzoeken in de gemeente Wevelgem 3 mogelijke locaties om een nieuw lokaal bedrijventerrein te vestigen :

- **Locatie A - Kleine Molen:** het gebied, dat gelegen is tussen de spoorlijn Kortrijk-Poperinge en het nieuwe stedelijke woongebied 'Kleine Molen' en dat aansluit bij het bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven.
- **Locatie B - Driemasten:** het gebied aansluitend op het regionaal bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en de concentratie van grootschalige kleinhandelszaken aan de Driemasten en Balingbos in Gullegem.
- **Locatie C - Moraviëstraat:** het gebied tussen de Moraviëstraat en de gemeentegrens Wevelgem-Bissegem, dat aansluit bij het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid.

Hiertoe dient voor iedere potentiële locatie de afweging te worden gemaakt tussen verschillende factoren:

- Ligging – situering: aansluitend bij een bestaand bedrijventerrein of binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk
- Mogelijke oppervlakte
- Bereikbaarheid op macro-niveau: bereikbaarheid vanaf/naar een hoofdweg of primaire weg
- Ontsluiting op micro-niveau : directe ontsluitingsmogelijkheden van het bedrijventerrein naar een bovenlokale weg
- Openbaar vervoer : ligging langs bestaande buslijnen
- Verenigbaarheid met omliggende bebouwing
- Inpassing in het landschap
- Potenties voor andere functies
- Afvoer afvalwater
- Afvoer regenwater
- Toevoer gas & elektriciteit & water

Figuur 34 : Locatie-onderzoek voor nieuwe lokale bedrijventerreinen in Wevelgem (topografische kaart)

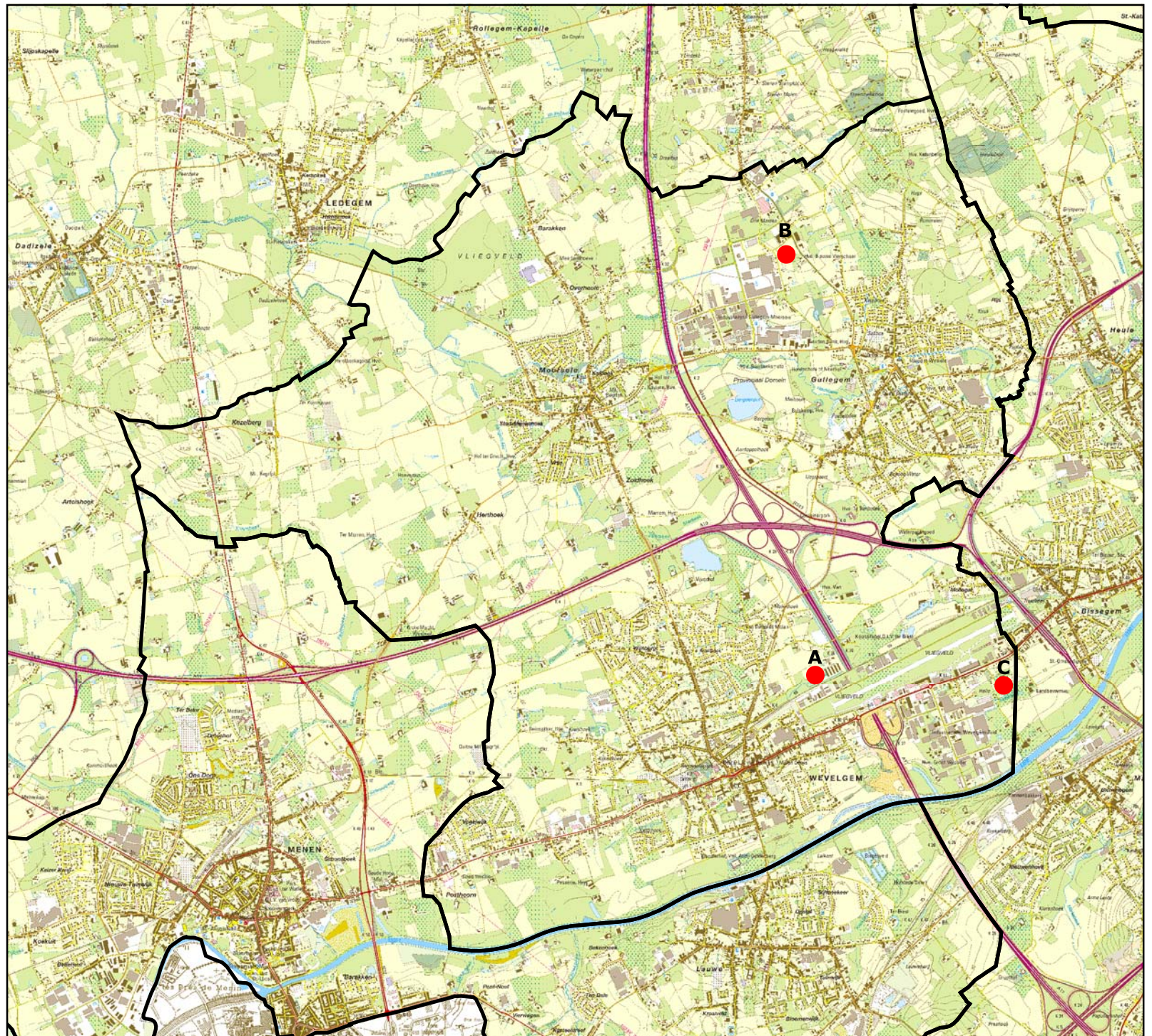
Figuur 35: Locatie-onderzoek voor nieuwe lokale bedrijventerreinen in Wevelgem (gewestplan)

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Locatie - onderzoek voor nieuwe
lokale bedrijventerreinen in Wevelgem
(op topokaart)

legende - IG figuur nr. 34

locatie A - Kleine Molen
locatie B - Driemasten
locatie C - Moraviestraat



0 1 2Km

schaal: 1:50.000

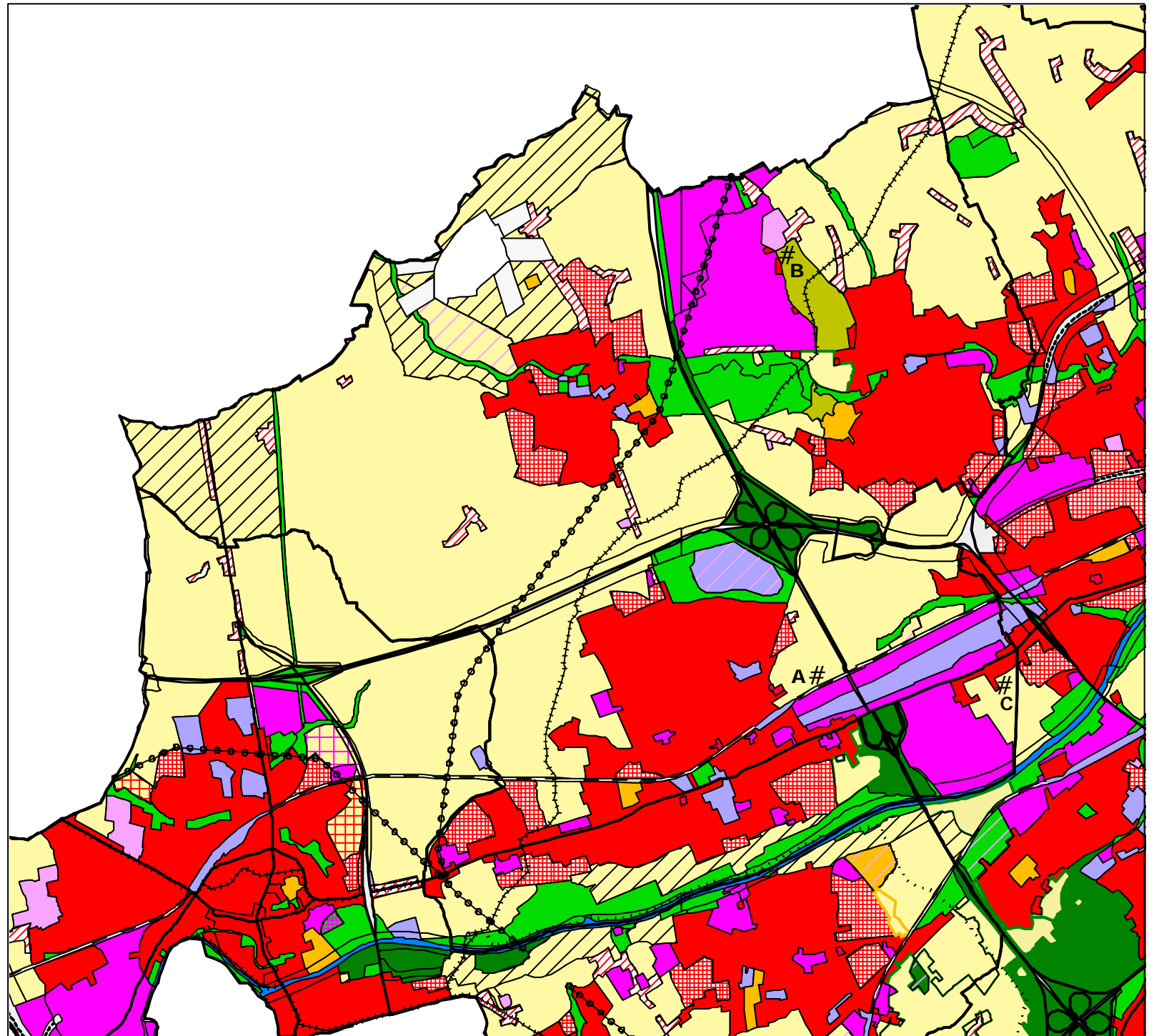


GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Locatie - onderzoek voor nieuwe
lokale bedrijventerreinen in Wevelgem
(op gewestplan)

legende - IG figuur nr. 35

locatie A - Kleine Molen
locatie B - Driemasten
locatie C - Moraviestraat



0 1 2Km

schaal: 1:50.000



	Locatie A - Kleine Molen	Locatie B - Driemasten	Locatie C - Moraviëstraat
Ligging - situering	Aansluitend bij het regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven	Aansluitend bij het regionaal bedrijventerrein Gullegem-Moorsele	Aansluitend bij het regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Zuid
Mogelijke oppervlakte	7,5 ha (eventueel meer)	2,5 ha (eventueel meer)	3,2 ha (maximum)
Bereikbaarheid op macro-niveau	Gunstig via N8 naar A17, R8 en A19	Gunstig via Rijksweg (N343) naar A19 (en R8)	Gunstig via N8 naar R8 of A17
Ontsluiting op micro-niveau	Gunstig mits onsluiting over spoorweg naar straat Vlieghaven en de N8 en A17	Gunstig mits ontsluiting via Korte Ballingstraat naar Oostlaan en Rijksweg (te vermijden ontsluiting via Driemasten)	Knelpunten bij ontsluiting via Moraviëstraat : - Conflict met functie als woonstraat - Aansluiting op N8 mogelijk problematisch (verzadiging N8 + linksafslaand verkeer)
Openbaar vervoer	Mogelijke aansluiting bij buslijn nr. 724 langs N8	Mogelijke aansluiting bij buslijnen nr. 748 en 749/3 langs de Oostlaan-Driemasten	Mogelijke aansluiting bij buslijn nr. 724 langs N8
Verenigbaarheid met omliggende bebouwing	Gunstig mits goede overgang met nieuw 'woongebied' Kleine Molen	Ontwikkeling zoekzone is nadelig t.o.v. twee woningen langs de Korte Ballingstraat	Ontwikkeling zoekzone is nadelig t.o.v. verschillende woningen langs de Moraviëstraat
Inpassing in het landschap	Gunstige clustervorming t.o.v. aanpalende bebouwde gebieden	Gunstige clustervorming t.o.v. aanpalende bebouwde gebieden	Gunstige clustervorming t.o.v. aanpalende bebouwde gebieden
Potenties voor andere functies	Beperkt (enkel huidige landbouwfunctie)	Beperkt (enkel huidige landbouwfunctie)	Beperkt (enkel huidige landbouwfunctie)
Afvoer afvalwater (DWA)	Gunstig (collector in plangebied)	Gunstig mits aansluiting op DWA-riool (100m ten noorden)	Gunstig mits aansluiting op geplande collector ten zuiden
Afvoer regenwater (RWA)	Gunstig (vertraagde lozing in Neerbeek)	Gunstig mits aansluiting op RWA-riool (ten noorden of ten zuiden)	Gunstig (vertraagde lozing in Hellebeek)
Toevoer gas & elektriciteit & water	Gunstig mits nieuwe leidingen vanaf straat Vlieghaven of Gullegemstraat	Gunstig mits nieuwe leidingen vanaf Driemasten of vanaf Oostlaan	Gunstig mits nieuwe leidingen vanaf N8 naar Moraviëstraat

Conclusies :

Bij een doordachte locatie-keuze moet men verschillende beoordelingscriteria tegelijkertijd en naast elkaar afwegen. Deze afweging resulteerde in volgende conclusies en beleidsbeslissingen:

- De gemeente Wevelgem wenst prioritair de **locatie A – Kleine Molen** te ontwikkelen als nieuw lokaal bedrijventerrein. Uit de toetsing met de verschillende beoordelingscriteria blijkt immers dat de locatie A - Kleine Molen de meest gunstige locatie vormt. Hierbij vormt de ontsluiting van deze zone over de spoorweg Kortrijk-Poperinge naar de straat Vliegghaven (en zo naar de N8 en de A17) een absolute randvoorwaarde. Deze nieuwe weg kan tegelijkertijd worden gebruikt om het te ontwikkelen stedelijk woongebied 'Kleine Molen' te ontsluiten. Hierdoor zal de Gullegemstraat niet met bijkomend verkeer belast worden.
- Ten vroegste vanaf 2007 (nieuwe planperiode) zal de gemeente Wevelgem de ontwikkeling van een tweede nieuw lokaal bedrijventerrein opstarten. Hiervoor zal een keuze moeten gemaakt worden tussen de locatie B – Driemasten OF de locatie C – Moraviëstraat. Aan beide locaties zijn enkele belangrijke randvoorwaarden verbonden (zie afwegingstabel). De gemeente zal beide locaties dus voorlopig enkel aanduiden als 'zoekzones'.

RICHTINGGEVEND GEDEELTE

1. Algemene uitgangspunten

1.1. Plannen vanuit eigen aspiraties maar binnen het hoger kader

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan vertrekt vanuit de visies en de doelstellingen die vooropgesteld werden door de provincie West-Vlaanderen en door het Vlaamse gewest. Op gemeentelijk niveau worden aan deze visies concreet vorm gegeven en aangevuld met gemeentelijke aspiraties (conform het subsidiariteitsbeginsel). Het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau stelt als visie 'Vlaanderen open en stedelijk' voorop. Het beleid is erop gericht om de toenemende ruimtelijke versnippering tegen te houden. Daarom wordt vooral gewerkt aan de versterking van de bestaande steden en concentraties van economische activiteiten. De provincie West-Vlaanderen bouwt haar ruimtelijk beleid op rond de visie waarin 'ruimte voor verscheidenheid' voorop staat. De eigenheden van de verschillende delen van de provincie zijn een basis voor de toekenning van ontwikkelingsperspectieven en voor de verdeling van taakstellingen. Daarnaast worden maatregelen en acties opgenomen om de diversiteit binnen de provincie te versterken.

Het beleid houdt bij de concrete uitwerking van de beleidsprincipes steeds rekening met lopende gerechtelijke procedures. De resultaten van deze gerechtelijke procedures kunnen een aanpassing van de vooropgestelde ontwikkelingsperspectieven tot gevolg hebben.

1.2. Duurzame ontwikkeling

1.2.1. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Het decreet op de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 bepaalt dat de ruimtelijke ordening gericht is op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Dit houdt in dat de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.

Rekening houden met de draagkracht van de ruimte en van de gebruikers

Het is noodzakelijk dat alle belangrijke ingrepen in de ruimte worden getoetst aan de draagkracht van die ruimte en haar gebruikers. Verdichting, verweving, bundeling van activiteiten, uitbreiding, enz., kunnen niet tot in het oneindige of op het eender welke manier worden doorgedreven. Het blijft steeds belangrijk om de leefbaarheid van de ruimte voorop te stellen. De ruimte mag niet verloren gaan voor haar toekomstige gebruikers. Daarom moeten vooraf grenzen aan de ruimtelijke belasting worden gesteld, zodat binnen bepaalde randvoorwaarden kan gewerkt worden aan een lange-termijnvisie.

Zuinig omspringen met de ruimte

Vermits ruimte schaars is ten opzichte van de talrijke menselijke behoeften en activiteiten lijkt het logisch dat er zuinig mee omgesprongen wordt. De open ruimte moet worden beschermd. Verdichting, inbreiding en bundeling van menselijke activiteiten zijn basisvoorwaarden, uiteraard binnen de draagkracht van elke plek. Een doordacht locatiebeleid voor woningen en bedrijven is noodzakelijk omwille van de schaarsheid van de ruimte. De concentratie van nieuwe activiteiten bij bestaande geldt als een gulden leidraad voor nieuwe ontwikkelingen.

Het fysisch systeem is de drager van ruimtelijke ontwikkelingen

Alle ruimtelijke ontwikkelingen vinden hun oorsprong in de mogelijkheden die het fysisch systeem ons biedt. Zo zijn het oppervlaktewater, het reliëf, de vruchtbaarheid van de grond en de stabiliteit van de grond bepalend voor het ruimtegebruik. Hoewel de technologie steeds sterker staat om de gegevens van de natuur om te vormen naar de hand van de mens, zal ook in de toekomst het fysisch systeem bepalend zijn voor de mogelijkheden en het welzijn van de gebruiker. De natuurlijke rijkdommen zijn immers veelzijdig en veelvuldig aanwezig. Daarom is het belangrijk dat het ruimtelijk beleid het fysisch systeem blijft kennen als drager van de ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij de aandacht uitgaat naar zorg dragen voor de natuurlijke rijkdommen.

1.2.2. Duurzame mobiliteit

Mobiliteit is een basisvoorwaarde voor het functioneren van onze maatschappij. Door de ruimtelijke spreiding van onze activiteiten, die wij als sociaal wezen uitoefenen, zijn verplaatsingen noodzakelijk. Mobiliteit

is dus een sociaal recht dat moet gewaarborgd blijven. Maar een teveel aan individuele (auto)mobiliteit werkt nefast en de mobiliteit van bepaalde vervoersarme bevolkingsgroepen komt steeds meer in het gedrang (vb. bejaarden, jongeren, gehandicapten...). Bovendien groeit de onveiligheid met toenemende verplaatsingen. Duurzame mobiliteit richt zich erop om zoveel mogelijk activiteiten bereikbaar te houden voor zoveel mogelijk personen. Gezien de beste mobiliteit er een van matigheid is, moeten activiteiten zoveel mogelijk gebundeld worden. Wanneer het niet mogelijk is om die activiteiten te bundelen moet ervoor gezorgd worden dat de verplaatsing beperkt blijft. Wanneer er dan toch verplaatsingen nodig zijn, is het best om die collectief te organiseren. Indien het vervoer niet collectief kan georganiseerd worden moet de auto zo efficiënt mogelijk worden gestuurd.

1.2.3. Duurzaam milieubeleid

Beschermen van natuur en open ruimte

De aanwezigheid van natuur en open ruimte binnen onze leefwereld is een voorwaarde voor de overlevingskansen van het ecosysteem maar ook voor ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit. Ingrepen in de natuur moeten een zorg en respect voor de natuur inhouden. Enerzijds is de natuur met uitsterven bedreigd door onze ingrepen, anderzijds zijn de natuurkrachten niet te beheersen door de mens (vb. overstromingen, aardbevingen,...).

Blijvend aandacht schenken aan de belevingswaarde van de ruimte

De ruimte heeft een gelaat, een bepaalde verschijningsvorm. Deze verschijningsvorm kan zowel positief als negatief ervaren worden en is voor een groot deel cultureel ingegeven. Leven in een ruimtelijk kwalitatieve omgeving heeft een stimulerende invloed op de mens: fysiek, maar ook geestelijk. Door een goede ruimtelijke ordening, door aandacht te schenken o.a. aan de kwaliteit en aan de vormgeving van de ingrepen kan de positieve beleving van onze ruimte toenemen. Dit is niet alleen een verantwoordelijkheid van de overheid, maar van al wie ingrijpt in de ruimte.

1.3. Ruimte laten voor onbekenden en onzekerheden

Om een toekomstbeeld te ontwikkelen moeten bepaalde veronderstellingen gemaakt worden. In bepaalde gevallen kunnen studies en prognoses een beeld geven van wat er in de toekomst te verwachten is, maar er blijven steeds tal van ongekende en onzekere elementen aan de kant. Het ruimtelijk structuurplan moet ook kansen geven aan onverwachte ruimtelijke of maatschappelijke evoluties. Het ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument dat opgesteld wordt voor een bepaald tijdsperspectief. Hoewel het structuurplan een lange-termijnvisie uittekent waarbinnen de beleidskeuzen gekaderd worden, is het niet mogelijk om voor alle mogelijke bestaande en toekomstige beleidsvragen en sleutelkwesties een kader te voorzien. Bij iedere herziening van het ruimtelijk structuurplan dient opnieuw onderzocht te worden welke de sleutelkwesties zijn waarrond op middellange en korte termijn moet gewerkt worden. Studies en onderzoeken kunnen weliswaar bepaalde inschattingen maken wat in de toekomst verwacht mag worden, maar deze prognoses zijn altijd afhankelijk van allerlei factoren. Bijgevolg zijn berekeningen altijd relatief. Het is ook een open vraagstuk hoe de maatschappelijke structuur zal evolueren: politieke, economische, demografische, technologische en andere factoren zullen de maatschappij blijven veranderen. Daarom is het belangrijk om voldoende flexibiliteit toe te laten op het ruimtelijk beleid zodat kan ingespeeld worden op een evoluerende maatschappij.

1.4. Een hanteerbaar ruimtelijk beleid

De gemeente Wevelgem wil de complexiteit in de ruimtelijke ordening aanpakken door de veelheid aan plannen en de diversiteit in de stedenbouwkundige regels en voorschriften beter op mekaar af te stemmen. Veelal lopen voorschriften van bestemmingsplannen achter op de werkelijke situatie. Het ruimtelijk beleid was in het verleden vaak slechts bezig om oude plannen te actualiseren en te weinig gericht op het realiseren van een lange-termijnperspectief. Bij de uitvoering van haar ruimtelijk structuurplan wenst de gemeente een hanteerbaar ruimtelijk beleid na te streven, met voldoende aandacht voor de rechtszekerheid, de goede leesbaarheid en éénduidigheid van de stedenbouwkundige regelgeving. De lange-termijnvisie en het gewenste ruimtelijk beleid uit dit structuurplan zullen zo uitvoeringsgericht mogelijk moeten vertaald worden. Hierbij volstaat een louter kwantitatieve aanpak (met enkel cijfermatige regels) niet om tot een

goede ruimtelijke ordening te komen; de gemeente zal in haar toekomstig ruimtelijk beleid ook meer de nadruk leggen op kwalitatieve beoordelingscriteria. Een hanteerbaar ruimtelijk beleid vergt ook voldoende coördinatie en een geïntegreerde aanpak. De verschillende beleidsvoorbereidende en beleidsuitvoerende instanties moeten regelmatig overleggen en hun beleid op elkaar afstemmen.

2. Gewenste ruimtelijke structuur voor Groot-Wevelgem

2.1. Visie

Uit de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur blijkt dat enerzijds Moorsele, Gullegem en Wevelgem telkens heel 'apart' zijn (wat goed is zo) en dat anderzijds Wevelgem, Gullegem en Moorsele weinig met elkaar in contact staan (wat minder gunstig lijkt te zijn).

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt een visie uitgewerkt waarbij het 'apart' zijn van Wevelgem, Moorsele en Gullegem, en het 'anders en kwalitatief verbinden' van deze aparte delen een basis is voor het gewenste ruimtelijk beleid. De visie voor Groot-Wevelgem, wordt derhalve kernachtig geformuleerd in de metafoor : *Wevelgem apart verbonden en anders verbinden.*

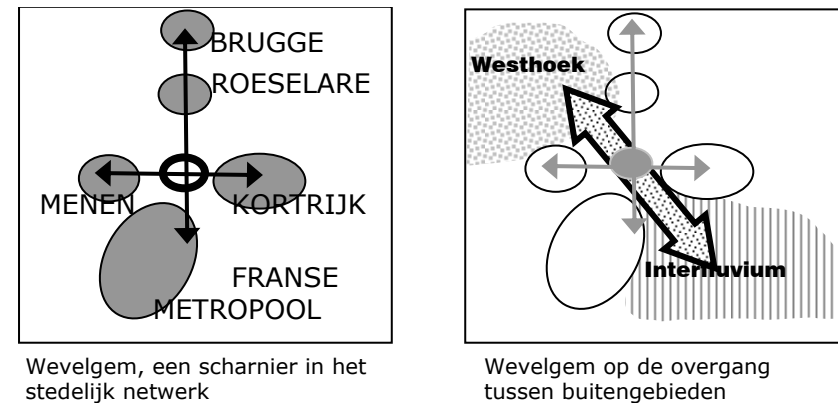
2.1.1. Wevelgem apart

De aparte ruimtelijke identiteiten zijn een basis voor het ruimtelijk beleid

De zeer verscheiden identiteit van Wevelgem en haar deelgebieden vormen een basis voor het ruimtelijk beleid. De herkenbaarheid en identiteit van plaatsen moeten versterkt en uitgespeeld worden.

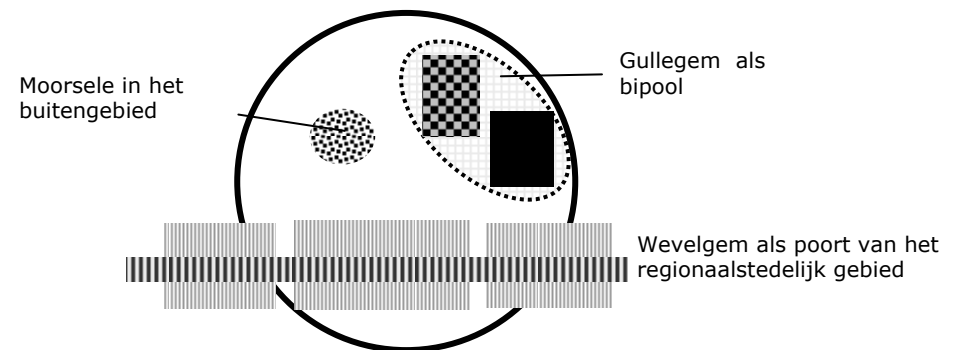
Op macroniveau is Wevelgem 'apart' omwille van haar scharnierrol : de verbindingen tussen de stedelijke gebieden en tussen de buitengebieden ontmoeten elkaar in Wevelgem. De gemeente maakt gebruik van haar positie om een aanbodbeleid te voeren voor stedelijke en economische voorzieningen, zonder daarbij de open ruimte- en natuurwaarden in het gedrang te brengen. De gemeente wil van de landschappelijke troeven gebruik maken om zich als een knooppunt voor toerisme en recreatie in de streek te profileren.

SCHEMA 1: DE IDENTITEIT VAN DE GEMEENTE WEVELGEM (Macro)



Op mesoniveau (binnen de gemeente) zijn er drie grote bebouwde deelgebieden te onderscheiden: de drie deelgemeenten. Naar de toekomst toe wil de gemeente hiervoor een specifiek gebiedsgericht beleid voeren. *Wevelgem* wordt gezien als een poort van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, *Gullegem* als bipool binnen de rand van dit stedelijk gebied (het woonweefsel van Gullegem in samenhang met het bedrijventerrein) en *Moorsele* als woonkern in het buitengebied.

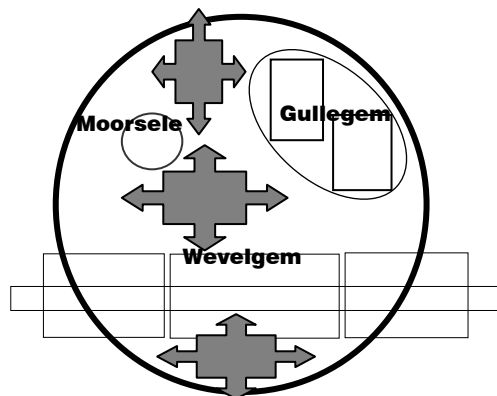
SCHEMA 2: DE IDENTITEITEN BINNEN DE GEMEENTE



De bebouwde deelgebieden staan ruimtelijk los van mekaar

Van oudsher is er een sterke ruimtelijke scheiding geweest tussen de drie deelgemeenten van Wevelgem. Door de toenemende verstedelijkingsdruk en de lintbebouwing dreigen de drie bebouwde deelgebieden echter aan mekaar te groeien. De grote weginfrastructuren blijven echter een duidelijke grens vormen.

SCHEMA 3: OPEN RUIMTE



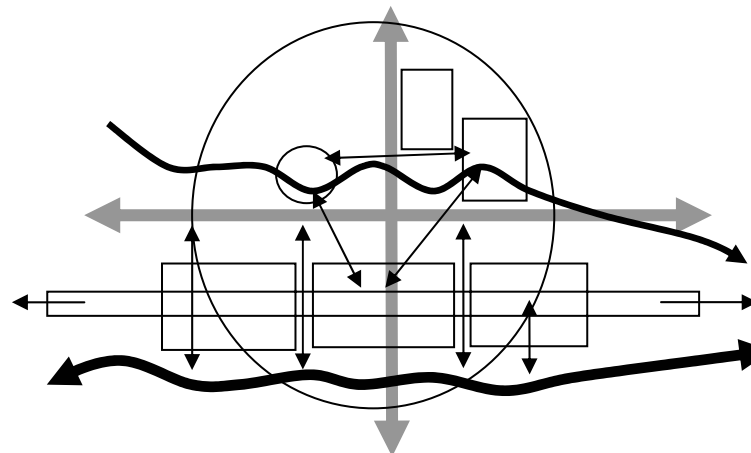
Wevelgem wil bijzondere aandacht schenken aan de open-ruimtegebieden, die oases van rust en de overgangen moeten vormen tussen de bebouwde deelgebieden. In de open-ruimtegebieden wordt een terughoudend beleid gevoerd met betrekking tot bijkomende bebouwing. Wevelgem wil hier werken aan de versterking van de bestaande kwaliteiten en de bestaande zachte open-ruimtefuncties. Beleidsmatig wordt er onderscheid gemaakt tussen de Leievalei, de open ruimte west en de open ruimte noord.

2.1.2. Apart verbonden, anders verbinden

De verschillende deelgebieden hebben binnen de visie elk een eigen rol te vervullen. De gemeente streeft naar complementariteit tussen de deelgebieden, zodat onderlinge verbanden ontstaan, die de verscheidenheid van de delen op zich versterken. Het Gemeentelijk

Ruimtelijk Structuurplan zal ook werk maken van andersoortige verbindingen en verbanden, waarbij kwaliteit en efficiëntie voorop staan.

SCHEMA 4: KWALITATIEVE VERBINDINGEN







In de eerste plaats wordt hierbij gewerkt aan een duurzaam mobiliteitsprofiel, waarbij de relaties tussen de verschillende deelgebieden worden versterkt door een goede onderlinge multimodale bereikbaarheid te bieden. Daarnaast zal voor de gehele gemeente ook een lokaal groen en recreatief netwerk worden uitgebouwd, dat ondermeer bestaat uit drie groene gebieden in de nabijheid van elk bebouwd deelgebied, die onderling worden verbonden door verschillende recreatieve routes, groene corridors en stapstenen.






Gewenste ruimtelijke structuur van Groot-Wevelgem

legende - RG figuur nr. 01




Hierarchische kernontwikkeling

-  Centrum- en verblijfsgebied van Wevelgem
-  Centrum- en verblijfsgebied van Gullegem
-  Centrum- en verblijfsgebied van Moorsele
-  Landelijke gehuchten







Economische ontwikkeling concentreren

-  Regionale bedrijventerreinen
-  Prioritair nieuw te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein: **A.** Kleine Molen
-  Optionele zoekzones voor nieuw lokaal bedrijventerrein: **B.** Driemasten of **C.** Moraviëstraat
-  Kleinhandelszone N8
-  Gemengd gebied Driemasten




Zorg voor overgangen

-  Overgangslinten naar het centrum
-  Overgangslinten naar de open ruimte
-  Stedelijk lint van de N8 als ruggengraat

Een recreatief en groen netwerk

-  Leievallei en Heulebeekvallei
-  Oude spoorwegbedding Roeselare-Menen
-  Bergelen
-  Vijverhof
-  Koppelingsgebied
-  Groene slingers in Wevelgem en Moorsele

Open-ruimtegebieden open houden

-  Aaneengesloten open-ruimtegebieden (hoofdzakelijk grondgebonden landbouw)
-  Stedelijke open-ruimtegebieden
-  Te vrijwaren heuvelruggen

Bereikbaar en duurzame mobiliteit in Wevelgem

-  Hoofdwegen
-  Primaire wegen categorie 2
-  Secundaire weg categorie 1
-  Secundaire wegen categorie 2
-  Lokale wegen categorie 2
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
-  Te herbekijken verkeersknooppunten
-  Luchthaven van Wevelgem
-  Vliegveld van Moorsele

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Gewenste ruimtelijke structuur van
Groot-WEVELGEM

RG figuur nr. 1



Deze figuur is een schematische
weergave, geen bestemmingsplan



2.2. Gewenst ruimtelijk beleid

Figuur 1: Gewenste ruimtelijke structuur voor Groot-Wevelgem

Hieronder wordt het gewenste ruimtelijk beleid voor Groot-Wevelgem uitgewerkt, waarbij verschillende doelstellingen zijn uitgewerkt en vertaald zijn in ruimtelijke concepten. Op de figuur zijn de structuurbepalende elementen en de ruimtelijke concepten op niveau van Groot-Wevelgem aangegeven. Gebiedsspecifieke onderdelen worden verder uitgewerkt bij de betreffende deelgebieden. Thematische onderdelen worden verder uitgewerkt bij het hoofdstuk thematisch ruimtelijk beleid.

Streven naar een hiërarchische kernontwikkeling

Wevelgem wordt gezien als het meest stedelijke deel van de gemeente en wordt uitgebouwd als een poort voor het regionaalstedelijk gebied Kortrijk met een aanbodbeleid op vlak van wonen en bedrijvigheid. Bijkomende verzorgende en dienstverlenende voorzieningen op niveau van Groot-Wevelgem en bijkomende grootschalige voorzieningen op niveau van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk (zoals de ontwikkeling van de kleinhandelszone N8) worden voorzien in het deelgebied Wevelgem.

Gullegem behoort eveneens tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en kan – als een bipool binnen de rand van dit stedelijke gebied – mee een aanbodbeleid op vlak van wonen en bedrijvigheid voeren. Bijkomende voorzieningen worden in de kern van Gullegem echter op lokaal niveau gehouden.

Moorsele is een landelijke woonkern. De voorzieningen, het woningenbestand, de handel en horeca zijn zowel inzake aard als aantal uitsluitend gericht op het niveau van de kern van Moorsele zelf.

De landelijke gehuchten van *de Herthoek, de Kezelberg, de Korteweg-Ieperstraat, de Barakken, de Torrestraat en de Fonteingoeddreef* blijven behouden als 'overige woonconcentraties', waar geen bijkomend juridisch aanbod aan woonmogelijkheden wordt ontwikkeld.

Versterken van de centrumgebieden

De gemeente zal in de centrumgebieden van Wevelgem, Gullegem en Moorsele werken aan centrumversterking om de ruimtelijke condities zo gunstig mogelijk te maken voor de ontwikkeling van huisvesting, handel, diensten en gemeenschapsvoorzieningen volgens het principe van de hiërarchische kernontwikkeling. Het streven naar een selectieve bereikbaarheid van de centra op bovenlokaal niveau, een goede ontsluiting van de centra onderling, een hiërarchische afstemming van het aanbod aan voorzieningen in de centra, een opwaardering van het bestaande gebouwenpatrimonium, een kwaliteitsvolle aanleg van de publieke ruimte en een kwalitatief en gedifferentieerd woningenbestand ondersteunen deze centrumversterking.

De economische ontwikkeling enten op de bestaande concentraties en de bovenlokale lijninfrastructuur

Activiteiten die omwille van de ruimtelijke schaal, mobiliteitsimpact en/of milieuhinder de draagkracht van de woonomgeving overschrijden worden geconcentreerd op specifieke zones binnen het regionaalstedelijk gebied. Bij de verdere economische ontwikkeling wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen enerzijds bedrijvigheid die thuishoort op regionale of lokale bedrijventerreinen én anderzijds lokale (ambachtelijke) bedrijvigheid, die verweven kan worden met de woonomgeving. Wat betreft de aard van de kleinhandelszaken wenst de gemeente ook een gedifferentieerd beleid te voeren tussen enerzijds kleinhandelszaken die maximaal verweven moeten worden in de centrumgebieden en anderzijds de gebieden voor grootschalige handelszaken. Dit zal zijn uitwerking krijgen in verschillende ruimtelijke criteria en randvoorwaarden (locatiebeleid, aanbod, ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven, verkeers- en vervoersbeleid...).

a. Regionale en lokale bedrijventerreinen

Wevelgem wil de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen inzake bedrijventerreinen verder uitbouwen op basis van de bestaande concentraties aan bedrijventerreinen en de bovenlokale lijninfrastructuur. De ontwikkelingsperspectieven van de gemengde regionale bedrijventerreinen Gullegem-Moorsele, Wevelgem-Zuid en Wevelgem-Luchthaven⁶ worden op Vlaams niveau vastgelegd.

⁶ Het bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven wordt ook wel Wevelgem-Noord genoemd.

De industriële en ambachtelijke bedrijvigheid in het gemengd gebied Driemasten wordt behouden.

Op basis van de gemeentelijke behoeftenstudie aan lokale bedrijventerreinen (*zie informatief gedeelte*) neemt de gemeente Wevelgem volgende beleidsbeslissingen:

- De gemeente Wevelgem wenst prioritair de **locatie A – Kleine Molen** te ontwikkelen **als nieuw lokaal bedrijventerrein**. Het gebied is gelegen tussen de spoorlijn Kortrijk-Poperinge en het nieuwe stedelijke woongebied 'Kleine Molen' en dat aansluit bij het bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven.
- Ten vroegste vanaf 2007 (nieuwe planperiode) zal de gemeente Wevelgem de ontwikkeling van een tweede nieuw lokaal bedrijventerrein opstarten. Hiervoor zal een keuze moeten gemaakt worden tussen **de locatie B – Driemasten OF de locatie C – Moraviëstraat**. De gemeente duidt beide locaties dus voorlopig enkel aan als optionele **zoekzones voor nieuw lokaal bedrijventerrein**. De locatie B – Driemasten betreft het gebied aansluitend op het regionaal bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en de concentratie van grootschalige kleinhandelszaken aan de Driemasten en Ballingbos in Gullegem. De locatie C – Moraviëstraat betreft het gebied tussen de Moraviëstraat en de gemeentegrens Wevelgem-Bissegem, dat aansluit bij het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid. De ontwikkeling van één van beide zoekzones na 2007 kan pas na evaluatie van de alsdan bestaande behoefte en de dan geldende planningscontext.

b. Concentreren van grootschalige kleinhandel

Wevelgem wil een selectief concentratiebeleid voeren met betrekking tot grootschalige kleinhandelszaken. Binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk wordt de ontwikkeling van de kleinhandelszone langs de N8 (ter hoogte van Wevelgem-Luchthaven) vastgelegd als een specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel. Daarnaast wenst de gemeente ook de bestaande lokale concentratie van grootschalige kleinhandelszaken in het gemengd gebied van de Driemasten in Gullegem te behouden.

c. Stimuleren van een 'gerichte' verweving van kerngebonden kleinhandel en lokale ambachtelijke bedrijvigheid

De gemeente wil de verweving van kerngebonden handel en lokale (ambachtelijke) bedrijvigheid stimuleren. Deze verweving wordt 'gericht' gestuurd, nl. vooral in de centrumgebieden, in de overgangslinten naar de centra en in mindere mate in de verblijfsgebieden. De mate van verweving is ook afhankelijk van de hiërarchische kernontwikkeling. Bij deze verweving mogen de woonkwaliteit, de ruimtelijke draagkracht en de leefbaarheid van de omgeving niet worden aangetast. Verweving vormt aldus de regel, de scheiding van functies de uitzondering.

d. Bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen : te evalueren en te optimaliseren

De verweving van functies vormt een basisprincipe uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, doch dit principe kent ook haar grenzen. Aan bestaande bedrijven die gelegen zijn buiten bedrijventerreinen, kunnen randvoorwaarden worden opgelegd. Voor de bedrijven van bovenlokaal niveau en de historisch gegroeide bedrijven behoort het aangeven van ontwikkelingsperspectieven tot de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. Voor de bedrijven van lokaal niveau zal de gemeente Wevelgem de ontwikkelingsperspectieven aangeven in een specifiek beleidskader. Hierbij worden deze bedrijven geëvalueerd naar hun impact t.o.v. de omgeving (op drie domeinen : de ruimte, het milieu en het verkeer) en op basis van sociaal- en bedrijfseconomische criteria.

De gemeente wenst ook de leegstand en verkrotting van bedrijfspanden en sites tegen te gaan door de herinvulling en herbestemming te ondersteunen vanuit het principe van een duurzaam gebruik van bestaande economische infrastructuur.

In de bebouwde gebieden kunnen verlaten en leegstaande bedrijfspanden worden ingezet in functie van versterking en vernieuwing van het bebouwde weefsel. Hierbij kan zowel het hergebruiken van de bestaande gebouwen voor nieuwe, startende lokale economische activiteiten worden overwogen als een volledige reconversie (met huisvestingsprojecten, gemeenschapsvoorzieningen, groen...). In de open-ruimtegebieden kunnen verlaten en leegstaande bedrijfspanden eveneens worden heringezet, waarbij de mogelijkheden tot functiewijzigingen worden aangegeven in de vigerende regelgeving.

Zorg voor overgangen

Overgangen zijn die omgevingen waar het ene gebied raakt aan het andere. Deze overgangen zijn bepalend voor de ruimtelijke herkenbaarheid van de gemeente en haar onderdelen, daar ze een bijzondere rol spelen bij de uitwerking van de visie 'Wevelgem apart'. De

gemeente wil de ruimtelijke ontwikkelingen in deze overgangen zorgvuldig vorm geven, zodat de ruimtelijke diversiteit behouden en versterkt kan worden. Aan deze overgangen worden verschillende mobiliteitsmaatregelen (zoals het veranderen van de snelheidsregimes) gekoppeld en wordt een gedifferentieerd ruimtelijk-functioneel beleid gevoerd. Bij deze overgangen wordt onderscheid gemaakt tussen de overgangslinten naar het centrum, de overgangslinten naar de open ruimte en het stedelijk lint van de N8.

a. Overgangslinten naar het centrum

De overgangslinten naar het centrum zijn de historisch gegroeide linten langs de lokale ontsluitingswegen met een menging aan functies en een vrij dicht bebouwingspatroon. De recentere verkavelingen hebben de ruimte tussen deze overgangslinten opgevuld en vormen de verblijfsgebieden. Deze overgangslinten naar het centrum worden met een verhoogde aandacht voor de ruimtelijke beeldwaarde en de verkeersleefbaarheid ingericht. De verweving van woningen, diensten, kleinhandelszaken en lokale (ambachtelijke) bedrijvigheid gelegen langs deze lokale ontsluitingswegen moet ondermeer ondersteund worden door een kwaliteitsvolle aanleg van het openbaar domein. Bij de inrichting van de beschikbare ruimte moet een evenwichtige relatie worden nagestreefd tussen de ruimte voor het gemotoriseerde verkeer, de parkeerbehoefte, de groenvoorzieningen, de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers.

b. Overgangslinten naar de open ruimte

De verdere, ongebreidelde lintbebouwing tussen de verschillende deelgemeenten buiten het bebouwd weefsel wordt een halt toegeroepen. Er kan in geen geval een verdere dichtslibbing van de open ruimte komen buiten de bestaande juridische mogelijkheden.

In deze overgangslinten naar de open ruimte kan geen bijkomende dynamiek worden ontwikkeld. Dit betekent dat de bestaande functies kunnen behouden blijven, of vervangen door andere functies voorzover geen bijkomende verkeersdruk, milieuhinder of landschappelijke druk ontstaat. Het parkeren langs deze linten moet zoveel mogelijk op eigen terrein worden georganiseerd. De aandacht in deze overgangslinten naar de open ruimte gaat vooral uit naar landschappelijke integratie.

c. Stedelijk lint van de N8

Het stedelijk lint van de N8 vormt de ruggengraat voor het deelgebied van Wevelgem. De sterke verweving van functies langs deze N8 moet behouden worden en kan zelfs versterkt worden door een duidelijke

structurering van het lint met drie subcentra. Op de plaatsen waar het lint raakt aan de Leievallei moet bijzondere aandacht uitgaan naar de landschappelijke integratie van de bebouwing en de doordringbaarheid naar deze Leievallei toe.

Creëren van een lokaal recreatief en groen netwerk als 'bindend element' voor de gemeente Wevelgem

De open ruimte, de groene gebieden en recreatieve elementen in en rond het stedelijk gebied worden als complement van de bedrijventerreinen en het woonweefsel ingezet om te voorzien aan de behoefte aan groen en ontspanning. De verschillende groene en recreatieve elementen worden in een netwerk met mekaar verbonden, zodat dit netwerk als een bindend element binnen de visie van 'Wevelgem apart' kan fungeren. Op niveau van Groot-Wevelgem onderscheiden we volgende elementen :

- De natuuraandachtszone van de Leievallei fungeert als de hoofddrager van dit lokale groene en recreatieve netwerk.
- De Heulebeekvallei werd op provinciaal niveau geselecteerd als een natuurverbingsgebied. Het beleid ten aanzien van de Heulebeekvallei moet beschouwd worden als een suggestie. In overleg met de hogere overheden kan een taakverdeling voor de uitvoering van het beleid worden afgesproken . Op lokaal niveau fungeert de Heulebeekvallei als een groene corridor met laagdynamisch recreatief medegebruik (wandelen, fietsen...), die Moorseele en Gullegem ademruimte verleent en die ook verschillende belangrijke toeristisch-recreatieve elementen met elkaar verbindt. De Heulebeek verbindt immers de omgeving van het Vliegveld en het Zilveren Spoor in Moorseele met de omgeving van de Bergelen in Gullegem en takt tenslotte in Kuurne aan op de Leie.
- De Bergelen werd geselecteerd als 'openluchtrecreatief groen domein op provinciaal niveau' en wordt opgenomen bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk als 'randstedelijk groengebied'.
- Het Vijverhof vormt – als lokale toeristisch-recreatieve pool – een complementair centraal ontspanningsoord, met meer intensieve watersportrecreatie, gekaderd in een landbouwlandschap.
- Het gebied, dat gelegen is tussen enerzijds Gullegem en anderzijds het bedrijventerrein van Gullegem-Moorseele, wordt ontwikkeld als een dynamisch groen en recreatief koppelingsgebied.
- De verlaten spoorwegbedding Roeselare-Menen vormt een toeristisch-recreatief lijnelement als noord-zuid verbinding op provinciaal niveau. Deze spoorwegbedding werd ook geselecteerd als 'droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang'.

- De groene slingers van Moorsele en Wevelgem zijn groenstructuren met een lokaal recreatief belang.

De open-ruimtegebieden open houden

Als beheerder van de open ruimte moet de landbouw als hoofdgebruiker van de open-ruimtegebieden blijven fungeren. De open ruimte wordt behouden als een aanéengesloten open gebied met hoofdzakelijk grondgebonden landbouw. In de *stedelijke open-ruimtegebieden* wordt de open ruimte behouden als 'decompressieruimte' t.o.v. het sterk bebouwde stedelijke gebied. De heuvelruggen van de Kezelberg en 't Hoge worden gevrijwaard van bijkomende bebouwing om de panorama's op het open landschap te behouden. In bepaalde open-ruimtegebieden kan de landbouw ook ruimtelijk ondersteund worden in verwevenheid met andere functies (toeristisch-recreatief medegebruik, natuur- en landschapsbeheer, landbouw als schakel in een geheel van gerelateerde economische activiteiten,...). Voor de zonevreemde constructies en functies in deze open-ruimtegebieden worden specifieke beleidskaders opgesteld.

Streven naar een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit in Wevelgem

Het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het beheersen van de vervoersvraag vormen de basisdoelstellingen bij het streven naar een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. Dit kan in verschillende aspecten meer worden geconcretiseerd:

- Inzake verkeersveiligheid en -leefbaarheid zal de gemeente een doortochtenbeleid in de bebouwde kommen van Wevelgem, Gullegem en Moorsele voeren met een verhoogde aandacht voor de zwakke weggebruikers.
- Wevelgem beschikt over een bijzonder goede regionale bereikbaarheid door de aansluiting op vele bovenlokale wegen, de ligging langs de Leie, de aanwezigheid van de luchthaven van Wevelgem en de aansluiting op de spoorlijn Kortrijk-Poperinge. De gemeente wenst deze regionale bereikbaarheid aan te vullen door een sterk lokaal mobiliteitsprofiel.
- De gemeente streeft hierbij naar een selectieve bereikbaarheid met de auto door het lokale wegennet te optimaliseren zodat de verschillende deelgemeenten onderling goed bereikbaar zijn en de ontsluiting naar de aanliggende buurgemeenten gewaarborgd blijft. Het oneigenlijk gebruik van de wegen wordt tegengegaan door de categorisering van de wegen daadwerkelijk uit te voeren. Wevelgem

streeft naar een duidelijk hiërarchie in de functie en het gebruik van de wegen.

- Om het 'autosolisme' tegen te gaan streeft de gemeente ook naar een verhoogde bereikbaarheid via alternatieve vervoermiddelen. Het openbaar vervoer (trein & bus) moet in verschillende facetten worden uitgebouwd. Zowel binnen als buiten de bebouwde kommen moet men meer prioriteiten geven aan voetgangers en fietsers (o.a. via de ontwikkeling van een functioneel én recreatief fietsroutenetwerk). Tot slot kan het goederentransport via het water of het spoor een volwaardig alternatief bieden voor het vrachtwagenverkeer.

Bijzondere suggestie aangaande de in- en uitrit Gullegem

Op Vlaams niveau worden de aansluiting R8-A19 en het in- en uitrittencomplex aan de A19 in Gullegem herbekeken. De gemeente Wevelgem suggereert om het huidige in- en uitrittencomplex aan de A19 in Gullegem te herbekijken in functie van de verkeersveiligheid en leesbaarheid van de verkeerssituatie. Een mogelijke denkpiste is deze in- en uitrit te herschikken naar het aan te passen knooppunt van de A19 en de R8, zodat het zware vrachtverkeer op directe wijze (via de N343) wordt ontsloten naar het bovenlokale wegennet en zodat de lokale ontsluitingsweg tussen Wevelgem en Gullegem haar rol (ook als functionele fietsroute) optimaal kan opnemen met een verhoogde verkeersveiligheid (zie ook gewenste ruimtelijke beleid op vlak van verkeer en vervoer).

3. Gebiedsgericht ruimtelijk beleid

In dit hoofdstuk wordt een ruimtelijke uitwerking en verfijning gegeven van de visie voor Groot-Wevelgem naar de verschillende deelgebieden in Wevelgem. Hierbij wordt voor elk deelgebied eerst een visie opgebouwd, waarna het gewenste ruimtelijk beleid wordt uitgewerkt in verschillende doelstellingen en ruimtelijke concepten. Voor elk deelgebied worden ook op een figuur de structuurbepalende elementen en concepten aangegeven.

Bij de uitwerking van dit gebiedsgericht ruimtelijk beleid worden de samenhang en correlatie's besproken tussen verschillende thema's binnen één bepaald deelgebied. De gewenste ruimtelijke structuur van de deelgebieden vormt aldus de synthese en de toepassing van het ruimtelijk beleid van de verschillende thema's binnen een bepaald deelgebied. De gewenste ruimtelijke structuur van de thema's op zich wordt verder uitgewerkt in het hoofdstuk 'thematisch ruimtelijk beleid'.

3.1. Deelgebied Wevelgem

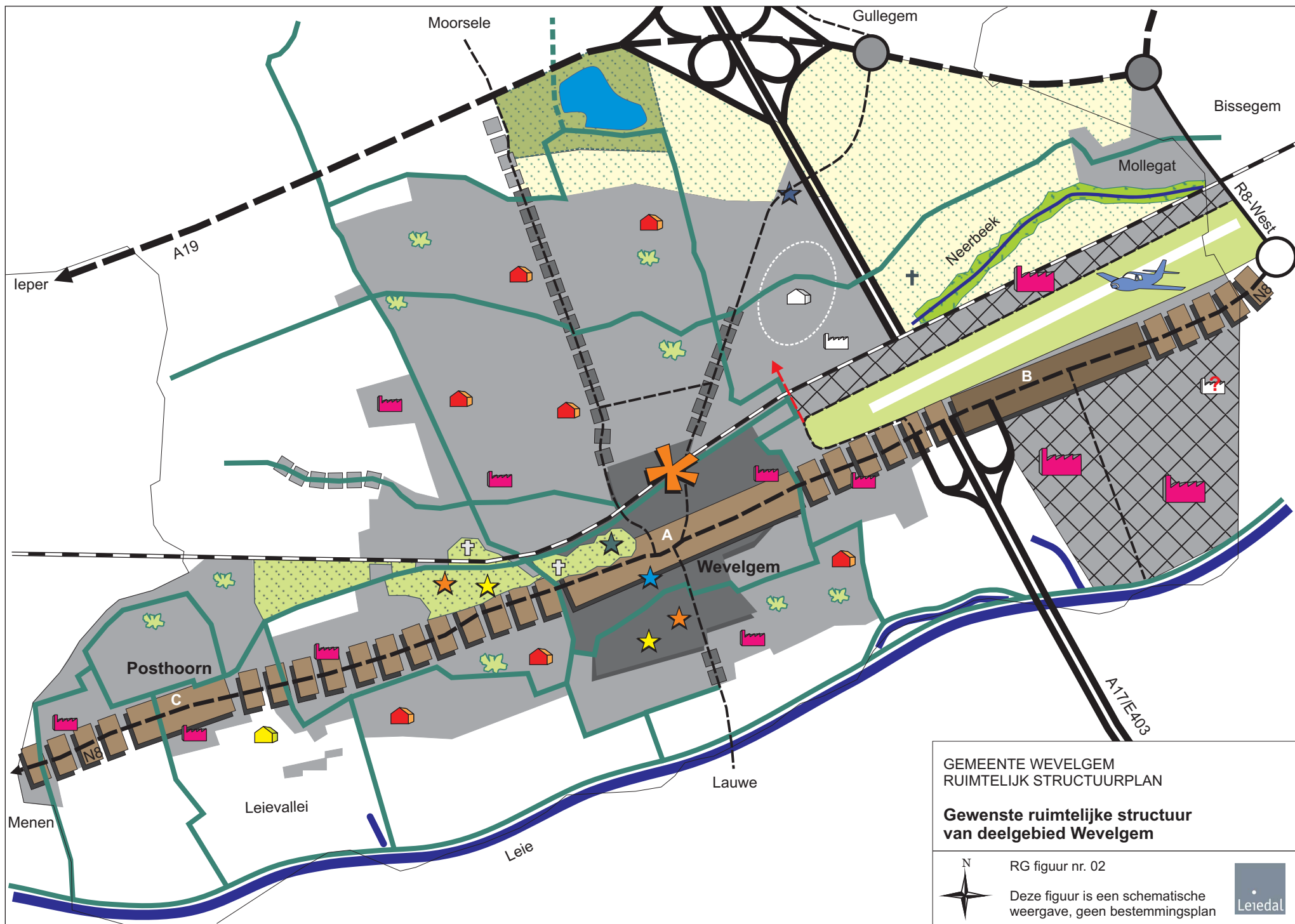
3.1.1. Visie

Wevelgem wordt verder uitgebouwd als een *poort* voor het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Het centrum van Wevelgem wordt opgewaardeerd en heeft naast een woon-, winkel- en werkcentrum ook de rol van verzorgend, cultureel en administratief centrum voor Groot-Wevelgem. Wevelgem voert een stedelijk aanbodbeleid op vlak van wonen en bedrijvigheid. In dit deelgebied Wevelgem worden dan ook bijkomende ontwikkelingen op niveau van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk voorzien (nl. de uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Zuid, de ontwikkeling van de kleinhandelszone N8 en het stedelijk woongebied Kleine Molen).

Gewenste ruimtelijke structuur van deelgebied Wevelgem

legende - RG figuur nr. 02

	Centrumgebied van Wevelgem		Vijverhof als ontspanningsoord met landbouw als landschappelijk kader
	Verblijfsgebied van Wevelgem		Groen & langzaam netwerk
	Stedelijk lint N8 als ruggengraat met drie subcentra:		Te onderzoeken fietsverbinding met Bergelen-Gullegem
	• A. Administratief-gemeentelijk centrum Wevelgem		Groene en recreatieve slinger Wevelgem-Posthoorn langs de spoorlijn
	• B. Regionaal commercieel centrum kleinhandelszone N8 (ter hoogte van Luchthaven Wevelgem)		Lokale outdoor-sportvoorzieningen
	• C. Lokaal subcentrum Posthoorn		Lokale indoor-sportvoorzieningen
	Strategisch project herwaardering stationsomgeving van Wevelgem		Gemeentelijke begraafplaatsen
	Wooninbreiding (korte termijn)		Gemeentelijk park met bibliotheek, zwembad & gemeentelijke administratieve diensten
	Ontwikkeling stedelijk woongebied de Kleine Molen		Concentratie van centrumscholen, culturele en gemeenschapsvoorzieningen
	Voorwaardelijk niet te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied (zie tekst)		Openbare voorzieningen en diensten zoals brandweer
	Regionaal bedrijventerreinen Wevelgem-Zuid & Wevelgem-Luchthaven		Stedelijk open-ruimtegebied Ter Biest & rond Vijverhof
	Luchthaven van Wevelgem		Koortskapel O.L.V. Ter Biest
	Prioritair nieuw te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein 'de Kleine Molen'		Beekvallei Neerbeek
	Optionele zoekzone voor nieuw lokaal bedrijventerrein 'Moraviestraat'		Lokale wegen categorie 2
	Bedrijvigheid : te evalueren en te integreren		N8 als secundaire weg categorie 2
	Overgangslint naar centrum		R8-West als secundaire weg categorie 1
	Overgangslint naar open ruimte		A19 als primaire weg categorie 2
	Spoorlijn Kortrijk-Poperinge		A17/E403 als hoofdweg
	De Leie		Nieuw aan te leggen lokale weg categorie 2 (ontsluiting gebied Kleine Molen over spoorlijn)
			Te herbekijken verkeersknooppunten



GEMEENTE WEVELGEM
 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

**Gewenste ruimtelijke structuur
 van deelgebied Wevelgem**

N RG figuur nr. 02
 Deze figuur is een schematische
 weergave, geen bestemmingsplan



3.1.2. Gewenst ruimtelijk beleid

Figuur 2: Gewenste ruimtelijke structuur van deelgebied Wevelgem

Het stedelijk lint van de N8 behouden als ruggengraat van Wevelgem en gestructureerd versterken met drie subcentra

Het stedelijk lint van de N8 vormt de ruggengraat voor het deelgebied van Wevelgem. De sterke verweving van functies langs deze N8 moet behouden worden en kan zelfs versterkt worden door een duidelijke structurering van het lint met *drie subcentra* (met elk een eigen profiel qua gebruikers, ruimtelijk karakter, bereikbaarheid en aanbod):

- het administratief-gemeentelijk centrum van Wevelgem;
- het regionaal commercieel centrum van de kleinhandelszone N8 (ter hoogte van de luchthaven van Wevelgem);
- het lokaal subcentrum de Posthoorn.

Deze drie subcentra langs de N8 moeten complementair worden uitgebouwd. Tussen de drie subcentra wordt de bestaande verweving van functies behouden maar niet bijkomend gestimuleerd.

A. Het administratief-gemeentelijk centrum als onderdeel van het verstedelijkte centrumgebied van Wevelgem

Het administratief-gemeentelijk centrum langs de N8 (Vanackerestraat – Grote Markt – Kortrijkstraat) vormt het zwaartepunt van Wevelgem, maar maakt onderdeel uit van het ruimere centrumgebied van Wevelgem, dat ongeveer het gebied omvat tussen de spoorlijn, de Papestraat, de Spoorwegstraat, de Kozakstraat, de Kweekstraat, de Leiestraat, de Goudbergstraat, de Artoisstraat en de Moorselestraat.

Het beleid voor het centrumgebied van Wevelgem richt zich in de eerste plaats op het versterken en vernieuwen van dit centrum door blijvend mogelijkheden te bieden voor allerhande voorzieningen met een stedelijke functie, karakter en morfologie. Door te streven naar een hogere densiteit en concentratie van centrumfuncties moet dit gebied nog sterker als zwaartepunt van Wevelgem herkend worden.

Typische (bestaande) voorbeelden vormen de concentratie van centrumscholen, culturele, recreatieve en gemeenschapsvoorzieningen rond het Guldenbergplein, de Schoolstraat, Lauwestraat en Deken Jonckheerestraat én de concentratie rond het gemeentelijke park met de bibliotheek, zwembad & gemeentelijke administratieve diensten. Binnen het centrumgebied van Wevelgem worden maximale kansen gegeven aan de ontwikkeling van stedelijke vormen van detailhandel,

horeca en speciaalzaken. De belangrijkste kerngebonden kleinhandelsconcentraties zijn gelegen langs de N8 (tussen de Artoisstraat en de Rivierstraat), de Lauwestraat, de Brugstraat en de Lode De Boningestraat. De verlaten bedrijfspanden in het centrumgebied van Wevelgem worden ingeschakeld ter versterking van het aanbodbeleid op vlak van stedelijke voorzieningen, huisvesting of groenaanleg.

Om de centrumversterking verder gestalte te geven werd een *strategisch project voor de herwaardering van de stationsomgeving* van Wevelgem opgestart. De basisdoelstellingen van dit project zijn : werk maken van een gediversifieerde en kwaliteitsvolle publieke ruimte / het optimaliseren van de verschillende verkeersstromen met een verhoogde aandacht voor verkeersleefbaarheid / het opwaarderen van het bestaande patrimonium en cultuurhistorische erfgoed (o.a. rond de vlasgeschiedenis van Wevelgem) / de verscheidenheid van functies toelaten en stimuleren / het realiseren van een vernieuwd, divers en kwalitatief woningenaanbod.

Bij de uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan moet erop worden toegezien dat deze basisdoelstellingen worden gerespecteerd en concreet worden vertaald aan de hand van volgende ruimtelijke concepten en maatregelen :

- Wevelgem-station, dat gelegen is langs de regionale spoorlijn nr. 69 Kortrijk–Poperinge, moet als een lokaal knooppunt binnen het regionaal spoorwegennet fungeren door te voorzien in voldoende stationsaccommodatie en volwaardige spoorinfrastructuur en moet als een lokaal knooppunt van openbare busvervoerlijnen behouden en versterkt worden (zie meer bij het 'gewenste ruimtelijk beleid op vlak van verkeer en vervoer').
- Parallel met de spoorlijn moet een groene fietsas worden gerealiseerd, die een nieuw bindend element moet vormen voor Wevelgem.
- In het hele centrumgebied moet voldoende groen worden voorzien zowel op publiek als privaat terrein. De bestaande groenzones moeten behouden blijven en via langzame groene routes aan mekaar verbonden worden. Deze 'groene stapstenen' maken deel uit van het langzaam en groen netwerk dat voor heel Wevelgem wordt uitgebouwd.
- Bij de reeds voorziene herinrichting van de N8 moet in het bijzonder in het centrum (de as Vanackerestraat – Grote Markt – Kortrijkstraat) niet alleen gestreefd worden naar meer verkeersveiligheid, maar ook naar een verhoogde verkeersleefbaarheid en kwaliteitsvolle

ruimtelijke inrichting en beeldwaarde. De barrièrewerking van de N8 moet ook worden gereduceerd door de oversteekbaarheid te verbeteren.

- Ook de invalsstraten vanuit Gullegem, Moorsele en Lauwe (respectievelijk de Brugstraat, de Lode De Boningestraat en de Lauwestraat) moeten als centrumstraten op een kwaliteitsvolle manier heringericht worden.
- De barrièrewerking van de spoorlijn moet worden beperkt door de bestaande overwegen te optimaliseren voor zwakke weggebruikers én door de realisatie van een nieuwe verbinding van de straat Vliegveld naar de ontwikkeling van het gebied de Kleine Molen (zie verder). Ter hoogte van de Kapellestraat-Spoorwegstraat kan (wellicht eerder op middellange termijn) ook een nieuwe fietstunnel worden gebouwd.
- Een goed uitgebalanceerd verkeerscirculatiesysteem moet het sluipverkeer tegengaan en de leefbaarheid in het centrumgebied verhogen.
- Het bestaande aantal publieke parkeergelegenheden in het centrum van Wevelgem voldoet aan de behoefte en moet ongeveer constant gehouden worden (stand-still-principe). Enkele van deze parkeermogelijkheden worden echter onderbenut. Door het invoeren van verschillende parkeerregimes, een betere signalisatie, aanleg van het openbaar domein en waar nodig herlokalisatie van parkeerplaatsen wordt gewerkt aan een efficiënt gebruik en hoger rendement van het bestaande parkeerareaal in de gemeente. Private parkeergelegenheden worden zoveel mogelijk aan de achterzijde van de woningen voorzien en bereikbaar gemaakt via garagewegen.
- Het stationsgebouw moet in gebruik blijven voor publieke of semi-publieke functies.
- In de directe omgeving van het station (de Spoorwegstraat, Papestraat, Gullegemstraat, Kapellestraat) moet het bestaande woonweefsel in sterke mate geherwaardeerd worden door renovatie en vervangingsbouw.
- De Nieuwe Markt moet heringericht en opgeladen worden met nieuwe functies en activiteiten.
- De Kleine Goederenkoer maakt deel uit van de groene fietsas langs het spoor maar fungeert tegelijkertijd als garageweg en parking.
- De Grote Goederenkoer (ook deel van de fietsas) moet ruimte bieden voor nieuwbouw (vooral woningen, eventueel voorzieningen) en de reconversie van de bestaande loodsen en bedrijfsgebouwen. De bestaande loodsen kunnen ook vervangen worden door nieuwbouwprojecten met een stedelijke functie.

B. De kleinhandelszone van de N8 als regionaal commercieel centrum

De concentratie aan grootschalige kleinhandelszaken ter hoogte van de luchthaven van Wevelgem langs de N8 wordt op Vlaams niveau bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk vastgelegd als een specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel. De gemeente Wevelgem erkent de selectie van de kleinhandelszone als een commercieel centrum van regionaal belang. Bijkomende grootschalige kleinhandelszaken moeten geconcentreerd worden in deze zone. Wevelgem wil mee werken aan een kwalitatieve uitbouw van dit regionaal commercieel centrum binnen de context van de ruimere omgeving. Aandachtspunten zijn: verkeersveiligheid, bereikbaarheid (in het bijzonder voor het openbaar vervoer), de voorzieningen voor zwakke weggebruikers, collectieve faciliteiten voor het winkelgebeuren en de aard van commerciële activiteiten. Nieuwe handelszaken en ondersteunende faciliteiten worden enkel toegelaten, indien zij omwille van de schaal, de aard of het verkeersgenererend karakter noodzakelijkerwijs op die plaats moeten gevestigd zijn. Het gewestelijk RUP voor dit gebied laat toe de bestaande grootschalige kleinhandel binnen deze zone te behouden en verder te ontwikkelen. Het RUP laat ook toe om de bestaande woningen en bedrijven die niet voldoen aan de bestemming als kleinhandelszone te behouden en verder te ontwikkelen. Kantoren kunnen behouden blijven, maar kunnen niet uitbreiden. Wevelgem ondersteunt de bepalingen in het gewestelijk RUP . Bijkomend wil Wevelgem samen met de handelaars werken aan de belevingswaarde van de kleinhandelszone als een herkenningspunt voor de regio en de gemeente. Aandacht wordt besteed aan verlichting en groenvoorzieningen. Afspraken zullen worden gemaakt op vlak van reclame, architectuur en bouwtypologie.

C. De Posthoorn als een lokaal subcentrum

Het subcentrum ter hoogte van de Posthoorn is vooral gericht op het dagelijks gebruik voor de lokale bewoners. Dit subcentrum wordt gekenmerkt door haar sterke relatie met de Leievallei. De bestaande openheid naar de Leievallei moet zoveel mogelijk behouden worden als 'venster en toegang' tot de vallei. Ook de verdere ruimte-inname en bebouwingsdruk op deze Leievallei moet in de hand worden gehouden. Het nog beschikbare woonuitbreidingsgebied, deels in een BPA bestemd als woongebied, aan de Leievallei (ten zuiden van de Posthoorn en de N8) zal daarom niet ontwikkeld worden, op voorwaarde dat het Vlaamse Gewest in een gewestelijk RUP dit gebied opneemt in de afbakening van

de agrarische structuur en op voorwaarde dat een billijke vergoeding toegekend wordt ⁷.

De aanleg van het openbaar domein van de N8 staat in functie van de leefbaarheid van dit subcentrum, het groene karakter van de Leievallei en de oversteekbaarheid van de N8 (de kruisingen van enkele recreatieve routes dwars op de N8).

In dit subcentrum van de Posthoorn kunnen nieuwe detailhandelszaken gevestigd worden, die enkel gericht zijn op dagelijkse voorzieningen van lokaal niveau (vb. een kleine supermarkt). Naast handel kunnen hier ook lokale horeca, diensten, gemeenschapsvoorzieningen en bedrijven zich verder ontwikkelen, voor zover deze functies verenigbaar blijven met de woonomgeving.

Optimaliseren en verdichten van de verblijfsgebieden

Rond het centrumgebied bevinden zich de verblijfsgebieden van Wevelgem (inclusief de Posthoorn en het Mollegat). In haar ruimtelijk beleid voor deze verblijfsgebieden streeft de gemeente enerzijds naar het verder optimaliseren van de woon- en leefkwaliteit en anderzijds naar het verdichten van deze verblijfsgebieden. Het optimaliseren moet in verschillende facetten gebeuren : het renoveren, saneren of vervangen van het bestaande woonpatrimonium ; een kwaliteitsvolle aanleg van het openbaar domein waarbij het verblijfskarakter wordt benadrukt ; een evenwichtige, gerichte verweving van functies met voldoende lokale voorzieningen ; een goed uitgebouwde ontspannings- en groenstructuur... . Daarnaast kunnen deze verblijfsgebieden nog op diverse plaatsen verdicht worden met wooninbreidingsprojecten door het prioritair benutten van juridisch bestaande effectieve bouwgronden. Ruimte voor wooninbreiding op korte termijn is er o.a. in de Kaeterhoek, in de omgeving van de Artoisstraat, ten noorden van de wijk het Leieland, rond de Beukenstraat en Wilgenstraat, in het bouwblok ten zuiden van de Nachtegaalstraat, ten westen van de Paridaanstraat, tussen de Groeningestraat, Vinkestraat en Veldstraat

Ontwikkeling van het stedelijk woongebied en het nieuw lokaal bedrijventerrein van de Kleine Molen

Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk wordt de ontwikkeling voorzien van een nieuw 'stedelijk woongebied' tussen de Gullegemstraat, de A17/E403 en de Kapellestraat. Het resterende gebied tussen de Kapellestraat en de spoorlijn Kortrijk-Poperinge duidt de gemeente aan als locatie voor een nieuw lokaal bedrijventerrein. Het is

⁷ Voor meer uitleg: gemeentelijke woningbehoeftestudie, pg 61-62.

aangewezen dat één samenhangende inrichtingsstudie en/of RUP voor de ontwikkeling van het gebied Kleine Molen (voor zowel het stedelijk woongebied als het lokaal bedrijventerrein) wordt opgemaakt. Tijdens het planningsproces voor de afbakening is reeds een consensus bereikt tussen de gemeente en het Vlaams gewest met betrekking tot de mogelijke ontwikkelingen op dit gebied van de 'Kleine Molen'. Wevelgem wil binnen dit stedelijk woongebied een gevarieerde woningdichtheid realiseren, waarbij de gemiddelde woningdichtheid boven 25 woningen per ha moet liggen. Het stedenbouwkundig concept wordt uitgewerkt voor het gehele gebied en moet een toonbeeld zijn van kwalitatieve ruimtelijke ontwikkelingen. Naast het aanbod aan nieuwe woningen is in dit gebied tevens ruimte voor openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen.

Specifiek ter hoogte van de Molenstraat – Gaverstraat (aan beide zijden van de Gullegemstraat) wenst de gemeente ruimte te bieden voor een concentratie van openbare voorzieningen en diensten zonder loketfunctie zoals de vestiging van de brandweer. Deze locatie is centraal gelegen in de gemeente en vlot ontsluitbaar via de Gullegemstraat. Voor deze locatie dient een inrichtingsplan te worden opgesteld, waarbij voldoende aandacht moet uitgaan naar de landschappelijke integratie met de omgeving, het veilig en vlot functioneren van de ontsluiting en directe erftoegang en een efficiënt ruimtegebruik.

Het nieuwe lokale bedrijventerrein 'Kleine Molen' creëert een aanbod van minimum 7,5 ha (en maximum 11,6 ha) voor de vestiging van nieuwe of herlokalisierende lokale bedrijven. Om een bijkomende verkeersbelasting in het verblijfs- en centrumgebied van Wevelgem te vermijden, wenst de gemeente dit gebied te ontsluiten over (gelijkvloers, boven of onder) de spoorlijn Kortrijk-Poperinge rechtstreeks naar de straat Vliegvelde, die aantakt op de secundaire weg N8 ter hoogte van het in- en uitrittencomplex van de A17/E403. Op deze wijze sluit dit nieuwe lokale bedrijventerrein feitelijk ook aan bij het bestaande bedrijventerrein van Wevelgem-Luchthaven.

Uitvoeren van een aanbodbeleid van regionale en lokale bedrijventerreinen

Behorende tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk heeft Wevelgem een belangrijke rol te vervullen inzake het aanbod aan regionale en lokale bedrijventerreinen. Bij al deze bedrijventerreinen moeten de basisprincipes van een kwaliteitsvolle en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling worden nagestreefd (zie gewenste ruimtelijke beleid op vlak van economie).

Het *regionale bedrijventerrein van Wevelgem-Luchthaven* wordt behouden en – conform het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen – dient nieuwe bedrijvigheid er in directe relatie te staan met de aard van de activiteiten die op het luchthaventerrein mogelijk zijn. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de draagkracht van de omgeving. De bestaande ontsluiting van dit bedrijventerrein via de straat Vliegveld naar de N8 en het hogere wegennet moet behouden worden.

Op Vlaams niveau wordt bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk een uitbreiding van *het regionale bedrijventerrein Wevelgem-Zuid* voorzien. Wevelgem ondersteunt de optie om een belangrijk deel van dit bedrijventerrein voor te behouden voor watergebonden bedrijvigheid. De bestaande (niet-watergebonden) bedrijven kunnen behouden blijven en verder ontwikkelen. De wegenisstructuur van dit regionale bedrijventerrein Wevelgem-Zuid moet zodanig worden opgebouwd dat het verkeer (zowel personen- als vrachtverkeer) maximaal ontsloten wordt via de Vlamingstraat naar de N8. De Moraviëstraat kan enkel door hulpdiensten als ontsluitingsweg benut worden.

Naast het reeds hierboven vermelde lokale bedrijventerrein bij de Kleine Molen, duidt de gemeente Wevelgem ook het gebied, dat gelegen is tussen de Moraviëstraat en de gemeentegrens Wevelgem-Bissegem en dat aansluit bij het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid, optioneel⁸ aan als zoekzone voor een nieuw lokaal bedrijventerrein. De ontsluiting van dit nieuwe lokale bedrijventerrein hangt samen met de mogelijke verdere economische ontwikkeling op het grondgebied van Kortrijk (Bissegem) en zal nader moeten bestudeerd worden in functie van een verkeersveilige en vlotte ontsluiting van en naar de N8 én in functie van de doorstromingscapaciteit van deze secundaire weg. Bij deze nieuwe economische ontwikkelingen moet tevens de integratie met de woonomgeving van het stedelijk lint langs de N8 (zoals voorzien bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk) zo grondig mogelijk verzekerd worden.

Bedrijvigheid te evalueren en te integreren

In Wevelgem zijn op verschillende plaatsen enkele bedrijven gelegen, verspreid en verweven in het verblijfs- en centrumgebied. Ten aanzien van deze bestaande bedrijven gelden de algemene principes voor

⁸ Deze zoekzone zal – samen met de zoekzone bij het regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele aan de Driemasten in Gullegem – nader moeten onderzocht en afgewogen worden. Er zal gekozen worden tussen één van beide zoekzones.

bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen (zie gewenste ruimtelijke beleid voor Groot-Wevelgem). Hierbij zal in het bijzonder moeten worden rekening gehouden met de precieze ligging in Wevelgem : de bedrijfssites gelegen langs het stedelijk lint van de N8 zullen ruimere ontwikkelingsperspectieven kunnen verkrijgen t.o.v. een locatie, die volledig geïsoleerd in het verblijfsgebied ligt. De bedrijvigheid gelegen ten zuiden van de N8 kan zich verder ontwikkelen, op voorwaarde dat het deelgebied van de Leievallei niet verder wordt ingenomen en mits voldoende landschappelijke inkadering.

Zorg voor overgangslinten naar het centrum

In Wevelgem worden volgende overgangslinten naar het centrum aangeduid : de Roeselarestraat (tussen de Vinkestraat en de Papestraat), de Gullegemstraat (tussen de Bieststraat en de Papestraat) en de Lauwestraat (tussen de Leievallei en de Goudbergstraat). Voor het ruimtelijk beleid bij deze overgangslinten wordt verwezen naar het gewenst ruimtelijk beleid voor Groot-Wevelgem.

Zorg voor overgangslinten naar de open ruimte

In Wevelgem worden volgende overgangslinten naar de open ruimte aangeduid : de Roeselarestraat (tussen de Vinkestraat en de A19) en de Kruisstraat (tussen de Cederstraat en de Koningstraat). Voor het ruimtelijk beleid bij deze overgangslinten wordt verwezen naar het gewenst ruimtelijk beleid voor Groot-Wevelgem.

Optimaliseren van het Vijverhof als ontspanningsoord met landbouw als landschappelijk kader ⁹

Het Vijverhof vormt een ontspanningsoord, dat centraal in de gemeente Wevelgem gelegen is. In dit Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt het Vijverhof dan ook geselecteerd als lokale toeristisch-recreatieve pool (zie verder bij *gewenste ruimtelijke beleid op vlak van toerisme en recreatie*).

De site van het Vijverhof moet blijvend ruimte bieden voor intensieve watersportrecreatie (zoals waterskiën, windsurfen,...) en de bijhorende ondersteunende faciliteiten en accommodatie (opslagruimten, kleedkamers, horeca, administratie,...). Daarnaast kunnen ook andere vormen van laagdynamische dagrecreatie bij deze site worden

⁹ Het B.P.A. Wevelgem nr. 26a 'Marremstraat' omvat ruimtelijke opties, die een vertaling zijn van het bovenvermelde gewenste ruimtelijke beleid. Bij de eventuele opmaak van een R.U.P. moeten deze opties gerespecteerd blijven.

toegelaten, mits voldoende aandacht voor de landschappelijke integratie en de ruimtelijke draagkracht van het gebied. De vakantieverblijven aan de noordwestelijke zijde van de vijver (langs de Marremstraat) kunnen behouden worden ; aan de zuidelijke zijde van de vijver wordt ruimte aangeboden voor enkele nieuwe vakantieverblijven. Als belangrijke randvoorwaarde wordt vastgelegd dat de vijver ruimtelijk en functioneel niet mag worden afgesloten van de omgeving: de site moet openbaar toegankelijk en een open ruimte blijven. De bestaande vijver kan eventueel nog uitgebreid worden aan de oostelijke zijde, bijvoorbeeld als openlucht zwemplaats. De groene buffer tussen de site en de weginfrastructuur van de A19 en A17 moet versterkt worden. De bestaande zonevreemde constructies kunnen behouden blijven conform de specifieke beleidskaders. De bestaande agrarische bedrijven krijgen de nodige ontwikkelingsperspectieven in functie van leefbaarheid. De landbouw maakt blijvend deel uit van het landschappelijk en groen kader rond de site van het Vijverhof.

De site van het Vijverhof moet ook via diverse fiets- en wandelroutes optimaal bereikbaar gemaakt worden vanuit de drie deelgemeenten. De gemeente spoort het Vlaams Gewest aan om de verbinding voor fietsers en voetgangers vanuit Vijverhof-Wevelgem op (lange) termijn naar de Bergelen-Gullegem te herstellen. Deze verbinding is immers doorbroken sinds de aanleg van de A19. Alternatieven worden best tegenover mekaar afgewogen in een studie van de mogelijkheden.

Uitbouwen van een lokaal groen en recreatief netwerk

De uitgestippelde groene en recreatieve routes doorkruisen het centrumgebied en de verblijfsgebieden van Wevelgem in verschillende richtingen en verknopen hierbij het kerngebonden groen (wijkgroen, buurtgroen,...) en andere groene elementen in en rond Wevelgem. Hierbij ontstaan er enerzijds rustige, alternatieve fietsroutes naar de omliggende (deel)gemeenten (nl. Moorsele, Gullegem, Menen, Lauwe en Bissegem) en anderzijds meer recreatieve routes naar het Vijverhof, de Leievallei en de open-ruimtegebieden. Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen worden steeds voldoende groen en recreatieruimte voorzien ter uitbreiding van het groen netwerk. De gemeente onderzoekt de ontbrekende schakels in het lokaal groen en recreatief netwerk en vult ze waar mogelijk aan. De aanleg van de groene fietsverbinding parallel met het spoor tussen het centrum van Wevelgem en de wijk Posthoorn én de verdere realisatie van de doorsteken naar de Leievallei vormen hierbij absolute prioriteiten.

Creëren van een groene en recreatieve slinger Wevelgem-Posthoorn langs de spoorlijn

Parallel met de spoorlijn wordt vanuit het centrum van Wevelgem een groene en recreatieve slinger gecreëerd in de richting van de wijk de Posthoorn. Deze groene en recreatieve slinger wordt samengesteld uit het gemeentelijke park (met bijhorende bibliotheek, zwembad & gemeentelijke administratieve diensten), de gemeentelijke begraafplaatsen, de lokale outdoor- en indoor-sportvoorzieningen van Wevelgem en de open ruimte ter hoogte van de Normandiestraat. De groene fietsas parallel met de spoorlijn vormt niet alleen een recreatieve verbinding tussen deze elementen, maar tevens een volwaardig alternatief voor de functionele fietspaden langs de N8 tussen Wevelgem en de Posthoorn. De groene slinger wordt verder afgewerkt door netwerkvorming met groene stapstenen, de aanplanting van bomen of ander groen in de publieke ruimte of door de bewoners aan te moedigen om op hun privaat domein voldoende zichtbaar groen aan te planten. De gemeente onderzoekt de ontbrekende schakels van deze groene slinger, vult ze waar mogelijk aan en creëert een globaal landschaps- en inrichtingsplan voor de groene slinger als één geheel.

De open ruimte tussen Wevelgem, de Posthoorn en de spoorlijn (ter hoogte van de Normandiestraat) kan behouden worden voor de landbouw, maar kan ook ruimte bieden voor landschapsopbouw met kleine landschapselementen en bijkomende lokale outdoor-sportvoorzieningen, indien de behoefte zich hiertoe aandient.

Een deel van de open ruimte ten zuiden van de Normandiestraat kan ook worden aangewend voor de eventuele uitbreidingsbehoefte van de bestaande bedrijven langs de N8 (conform bestaande BPA Perremeersch).

Behouden van het stedelijk open-ruimtegebied Ter Biest

De open ruimte, die gelegen is tussen de A17, de A19, de spoorlijn Kortrijk-Poperinge, de R8 en het verblijfsgebied van het Mollegat, wordt behouden als het 'stedelijk open-ruimtegebied Ter Biest'. De hoofdgebruiker van dit gebied blijft de grondgebonden landbouw. Daarnaast dient ook voldoende aandacht uit te gaan voor de natuurontwikkeling, landschapsopbouw en het integraal waterbeheer langs de Neerbeek, die als lokale beekvallei wordt geselecteerd. Het cultuurhistorische karakter van de 'Koortskapel O.L.V. Ter Biest' moet als bedevaartsoord bewaard worden.

In het gebied is de Oesterput gelegen, een zonevreemd restaurant in het landschappelijk kader van de Neerbeek. Momenteel is een gerechtelijke procedure lopende waarvan de resultaten afgewacht zullen worden.

Specifieke mobiliteitsmaatregelen in Wevelgem

Naast de reeds hierboven vermelde maatregelen en de meer algemene principes (zie gewenste ruimtelijke beleid op vlak van verkeer en vervoer) kunnen volgende specifieke mobiliteitsmaatregelen voor Wevelgem worden vermeld.

De herinrichting van de N8 als secundaire weg categorie 2, waarvan het planningsproces reeds lopende is, vormt een absolute prioriteit. De gemeente stelt volgende krachtlijnen voor :

- De N8 heeft een verzamelende, maar geen verbindende bovenlokale functie : dit impliceert dat het doorgaand verkeer zoveel mogelijk naar het hogere wegennet (A17, A19, E17, R8 en N32) moet gedraineerd worden om Wevelgem en de N8 te ontlasten. De verkeersleefbaarheid staat voorop in de doortocht.
- Het verhogen van de verkeersveiligheid langs de N8, in het bijzonder voor zwakke weggebruikers via allerhande maatregelen (o.a. door voldoende voetgangersvoorzieningen en het invoeren van zone 30 in het centrum).
- Het streven naar veilige, continue en volwaardige functionele fietsvoorzieningen langs de N8.
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de N8, in het bijzonder ter hoogte van kruispunten.
- Het onderkennen van het belang van de N8 voor het openbaar vervoer (o.a. door een strategische inplanting van halteplaatsen en het optimaliseren van de doorstroming van het openbaar vervoer).
- Het streven naar een kwaliteitsvolle ruimtelijke inrichting en beeldwaarde (bv. met meer groenvoorzieningen en het beperken van het aantal parkeerplaatsen zichtbaar langs de N8).
- Het verbieden van het parkeren van vrachtwagens binnen bebouwde kom.

Daarnaast moet in Wevelgem het wegprofiel van de lokale wegen aangepast worden aan de functie en het gebruik volgens de categorisering van deze lokale wegen. In Wevelgem worden geen lokale verbindingswegen (categorie 1) geselecteerd. Volgende wegen worden als lokale wegen categorie 2 (lokale ontsluitings- of verzamelwegen) geselecteerd:

- Brugstraat – Gullegemstraat (van en naar Gullegem);
- Lode De Boningestraat – Roeselarestraat – Warandestraat (van en naar Moorsele);
- Roterijstraat;
- Lauwestraat (van en naar Lauwe);

- Vlamingstraat (als lokale verzamelweg van het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid);
- De straat Vliegveld (als lokale verzamelweg van het bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven);
- De nieuw aan te leggen verbinding vanuit het gebied 'de Kleine Molen' met de straat Vliegveld.

Langs de lokale ontsluitingswegen (categorie 2) van en naar Gullegem, Moorsele en Lauwe wordt een doortochtenbeleid voorgesteld met volgende accenten:

- het nemen van snelheidsremmende maatregelen, in het bijzonder bij begin van de verblijfsgebieden (poorteffect), in het centrumgebied en in de schoolomgevingen;
- ook circulatiemaatregelen en een goede bewegwijzering moeten het doorgaande en zware verkeer uit Wevelgem weren;
- de aanleg van volwaardige functionele fietsvoorzieningen;
- de aanleg van volwaardige voetgangersvoorzieningen in de verblijfsgebieden en in het bijzonder in het centrumgebied;
- een goede, verkeersveilige inrichting van de kruispunten, in het bijzonder met de N8 (Grote Markt) en bij de kruising van groene recreatieve fietsroutes.




3.2. Deelgebied Gullegem

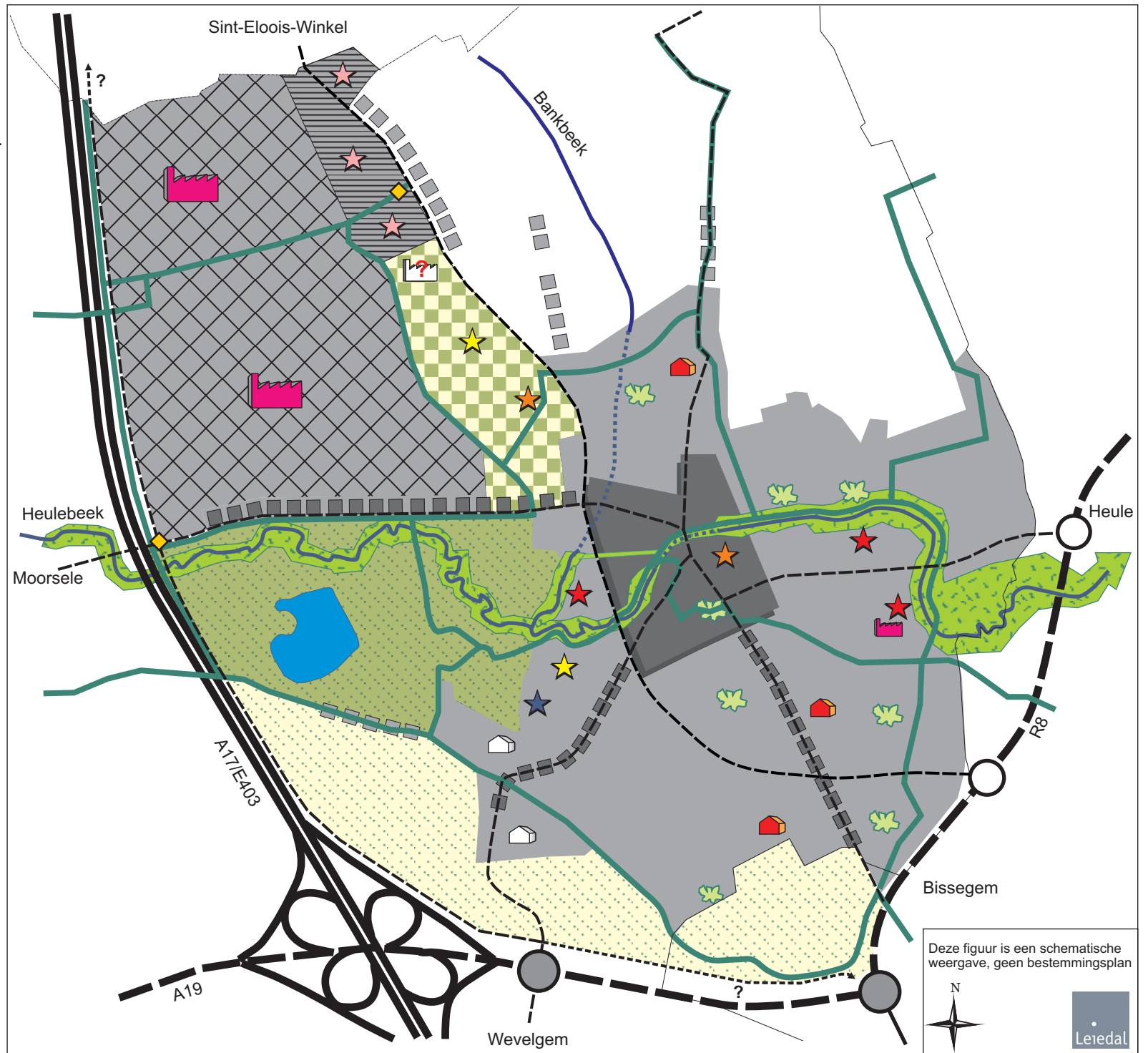
3.2.1. Visie

Gullegem wordt verder ontplooid als een *bipool* binnen de rand van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, bestaande uit enerzijds een regionaal bedrijventerrein en anderzijds een randstedelijk woonweefsel met een lokaal handels- en dienstencentrum. Om deze twee polen harmonieus met elkaar te laten samengaan wordt een dynamisch groen en recreatief koppelingsgebied (Ballingstraat – Driemasten) ontwikkeld. Gullegem wordt bovendien omgeven door het randstedelijk groengebied van de Bergelen (ten westen) en een stedelijk open-ruimtegebied (ten zuiden). De Heulebeekvallei wordt verder vormgegeven als een structurerende groene corridor dwars door Gullegem.

**Gewenste ruimtelijke structuur
van deelgebied Gullegem**

legende - RG figuur nr. 03

-  Centrumgebied van Gullegem
-  Verblijfsgebied van Gullegem
-  Wooninbreiding (korte termijn)
-  Woonuitbreiding (korte termijn)
-  Overgangslint naar centrum
-  Overgangslint naar open ruimte
-  Regionaal bedrijventerrein
-  Bedrijvigheid (te evalueren en integreren)
-  Optioneel lokaal bedrijventerrein
-  Strategische projecten
-  Lokale outdoor-sportvoorzieningen
-  Indoor-sportvoorzieningen
-  Gemeentelijke technische diensten en depot
-  Gemengd gebied Driemasten
-  Koppellingsgebied Ballingstraat - Driemasten
-  Bergelen met Bergelenput
-  Beekvalleien
-  Groen & recreatief netwerk
-  Stedelijk open-ruimtegebied
-  Lokale wegen categorie 2
-  Intermodale toegangspoorten
-  Rijksweg N343 (ev. te verlengen)
-  Te herbekijken verkeersknooppunten



Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan

N

Leiredal

3.2.2. Gewenst ruimtelijk beleid

Figuur 3: de gewenste ruimtelijke structuur van deelgebied Gullegem

Het centrumgebied van Gullegem kwalitatief versterken

Het centrumgebied van Gullegem omvat ongeveer het gebied tussen de Schuttershoflaan, de Pastorijweg, het Zegerplein, de Heulestraat, de Peperstraat, de Sint-Amandusdreef, de Nekkerplas, de Poststraat en de Bankstraat.

In de eerste plaats moet het centrumgebied van Gullegem verder worden ontplooid als een sterk verweven en verstedelijkt gebied, waarin het aantrekkelijk is om te wonen en met een ruim lokaal aanbod van gemeenschapsvoorzieningen, detailhandel en speciaalzaken, horeca, culturele, dienstverlenende en verzorgende functies. De behoefte aan bijkomende lokale voorzieningen moet zoveel mogelijk worden geconcentreerd in dit centrumgebied.

Daarenboven wordt in dit centrumgebied van Gullegem verder gewerkt aan de verbetering van het openbaar domein ter stimulering van de aantrekkingskracht voor de diverse centrumfuncties. Bij deze herinrichting van het openbaar domein wordt gestreefd naar een eenheid tussen de opeenvolgende publieke ruimten van het centrum, waarbij kwaliteit, identiteit, leesbaarheid en herkenbaarheid sleutelbegrippen moeten vormen voor deze centrumvernieuwing.

In het centrumgebied van Gullegem wordt ook bijzondere aandacht gevestigd op de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid voor de omwonenden, voetgangers en fietsers. In het bijzonder aan de schoolomgevingen en aan de kerngebonden kleinhandelsconcentraties wordt voldoende ruimte voor de zwakke weggebruikers gecreëerd. Ook de lokale kerngebonden handel wordt ondersteund door deze centrumversterking. De belangrijkste kerngebonden kleinhandelsconcentraties zijn gelegen in de Bankstraat, rond het Dorpsplein, in de Bissegemstraat (tussen het Dorpsplein en de Europalaan) en in de Koningin Fabiolastraat (tussen het Dorpsplein en de Hugo Verriestlaan).

Bij deze centrumversterking zijn de historische gebouwen en sites én de groene corridor van de Heulebeekvallei structuurbepalend.

Uitbouwen van de verblijfsgebieden van Gullegem met een stedelijk aanbodbeleid op vlak van wonen

De gemeente streeft voor de verblijfsgebieden van Gullegem naar een verdere optimalisering van de bestaande woonkwaliteit. De aanleg van het openbaar domein, een evenwichtige, gerichte verweving van functies en een kwalitatieve ontspannings- en groenstructuur zoals de bestaande lokale sportvoorzieningen ter hoogte van de Poezelhoek, zijn hierbij belangrijk. De gemeentelijke technische diensten, voorzieningen en depot ter hoogte van de Bilgenboom kunnen behouden worden, mits voldoende aandacht voor de landschappelijke integratie t.o.v. de Bergelen en de woonomgeving én voor een verkeersveilige en verbeterde erftoegang vanaf de Koningin Fabiolastraat.

Aansluitend bij de site van lokale sportvoorzieningen ter hoogte van de Poezelhoek en de site van de gemeentelijke diensten kunnen bijkomende parkeervoorzieningen worden aangelegd, mits voldoende aandacht voor een groene aankleding van de parking en het gebruik van verharding in waterdoorlatende materialen. De parking kan complementair gebruikt worden voor de bezoekers van het domein Bergelen.

Deze verblijfsgebieden worden verder uitgebouwd door het voeren van een stedelijk aanbodbeleid met bijkomende woonmogelijkheden. Dit gebeurt in de eerste plaats door het prioritair realiseren van enkele wooninbreidingsprojecten door het benutten van juridisch bestaande effectieve bouwgronden.

De gemeente zal o.a. op korte termijn werk maken van een sociaal woningbouwproject tussen Kwadries, Westakker en de Plaatsweg. Daarnaast wordt ook een verdichtingsproject voorzien in de Bissegemstraat (ter hoogte van de Kerselarenlaan). En het grote onbebouwde gebied tussen Schoonwater, de Oude Ieperstraat, de Bissegemstraat en de gemeentegrens met Kortrijk moet ruimte bieden voor wooninbreidingsprojecten op korte termijn, waarbij een samenwerking tussen de private en de sociale woningbouwsector wordt nagestreefd.

Bovendien wordt bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk het stedelijk aanbodbeleid op vlak van wonen nog vergroot door het aansnijden van de woonuitbreidingsgebieden ter hoogte van de Ijzerpoort – Bergelen.

Zorg voor overgangslinten naar het centrum

In Gullegem worden volgende overgangslinten naar het centrum aangeduid : de Bissegemstraat (tussen de gemeentegrens en de

Europalaan), de Koningin Fabiolastraat (tussen de IJzerpoort en de Schuttershoflaan) en de Hondschotestraat.

Het overgangslint langs de Hondschotestraat moet het regionale bedrijventerrein visueel afwerken. Hierbij wordt er strikt over gewaakt dat het lint beperkt blijft tot de noordelijke zijde van de Hondschotestraat, zodat het stedelijk groengebied van de Bergelen (ten zuiden) gevrijwaard wordt van verdere bebouwing en zichtbaar blijft langs de Hondschotestraat. Het bestaande benzinstation/bandencentrale ten zuiden van de Hondschotestraat kan behouden blijven, verder ontwikkelen of een nieuwe invulling krijgen binnen de bestaande juridische mogelijkheden, maar moet een betere landschappelijke inkadering krijgen naar de Bergelen toe.

Zorg voor overgangslinten naar de open ruimte

In Gullegem worden volgende overgangslinten naar de open ruimte aangeduid : de Kwadestraat (tot aan de Kleppevoetweg), de Bergelen, de Driemasten en de Daalstraat. Het overgangslint aan de Driemasten is een overgangslint rechtstreeks gekoppeld aan het gemengd gebied van de Driemasten. De ontwikkeling van dit overgangslint is beperkt tot de optimalisering van de bestaande bebouwing en handelszaken eventueel met beperkte uitbreiding ervan. Dit lint bepaalt eveneens de overgang tussen het gemengd gebied van de Driemasten met de open ruimte noord.

Uitvoeren van een aanbodbeleid voor regionale en lokale bedrijvigheid

Behorende tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk heeft Gullegem een belangrijke rol te vervullen inzake het aanbod aan regionale en lokale bedrijventerreinen. Bij al deze bedrijventerreinen moeten de basisprincipes van een kwaliteitsvolle en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling worden nagestreefd (zie gewenste ruimtelijke beleid op vlak van economie).

Het *regionaal bedrijventerrein Gullegem-Moorsele* kent momenteel een uitbreiding van ongeveer 47 hectare op basis van de laatste gewestplanherziening. De wegenisstructuur van dit regionale bedrijventerrein moet zodanig worden opgebouwd dat het verkeer (zowel personen- als vrachtverkeer) maximaal ontsloten wordt via de Rijksweg (N343) naar het bovenlokale wegennet. Ter hoogte van de aansluiting van de Rijksweg met de Hondschotestraat en ter hoogte van de aansluiting van de Oostlaan met de Driemasten wordt de inplanting voorzien van een intermodale toegangspoort. Deze poort moet ruimte bieden voor het gebruik en de overstapfaciliteiten tussen verschillende

modi (bushaltes, carpoolparking, fietsenstallingen...). Dit bedrijventerrein moet ook beter bediend worden door het openbaar busvervoer met goed afgestemde frequenties.

Daarnaast duidt de gemeente het gebied, dat aansluit op het regionaal bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en de concentratie van grootschalige kleinhandelszaken aan de Driemasten en Balingbos in Gullegem, optioneel¹⁰ aan als zoekzone voor een nieuw lokaal bedrijventerrein. Bij het verdere onderzoek zal de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein worden afgewogen met de verkeersafwikkeling, het landschappelijk en recreatief karakter van het koppingsgebied en met de woonfunctie en het winkelgebeuren aan de Driemasten. Wanneer blijkt dat de mogelijkheid bestaat om hier een lokaal bedrijventerrein te voorzien, zal van de ontwikkeling van het terrein aan de Moraviëstraat in Wevelgem worden afgezien.

Behouden van het gemengd gebied Driemasten

Het gemengd gebied Driemasten is gelegen binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en maakt de overgang tussen het regionaal bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en het deelgebied van de open ruimte noord (ten oosten van de Driemasten). De gemeente wenst de bestaande menging van industriële en ambachtelijke bedrijvigheid, diensten en woningen met een bestaande lokale concentratie van grootschalige kleinhandelszaken in dit gebied te behouden door een oplossing te bieden voor de zonevreemdheid van sommige functies. De bestaande activiteiten kunnen zich verder ontwikkelen rekening houdende met de ruimtelijke draagkracht van het gemengd gebied en de richtinggevende bepalingen uit de hogere structuurplannen. Bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan¹¹ voor het gemengd gebied Driemasten moet bijzondere aandacht uitgaan naar de algemene ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid voor de omwonenden, de mate van verweving, de aard van de toegelaten kleinhandelsactiviteiten, de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid langs de straat Driemasten, de parkeerproblematiek en de landschappelijke integratie t.o.v. de open ruimte.

¹⁰ Deze zoekzone zal – samen met de zoekzone bij het regionale bedrijventerrein Wevelgem-Zuid aan de Moraviëstraat in Wevelgem – nader moeten onderzocht en afgewogen worden. Er zal gekozen worden tussen één van beide zoekzones.

¹¹ Het B.P.A. Gullegem nr. 28 'Driemasten' omvat ruimtelijke opties, die een vertaling zijn van het bovenvermelde gewenste ruimtelijke beleid. Bij de eventuele opmaak van een R.U.P. moeten deze opties gerespecteerd blijven.

Realiseren van drie strategische projecten langs de Heulebeek

Het beleid ten aanzien van de Heulebeekvallei moet beschouwd worden als een suggestie. In overleg met de hogere overheden kan een taakverdeling voor de uitvoering van het beleid worden afgesproken.

- Ten westen van de Schuttershoflaan, ter hoogte van de monding van de Bankbeek in de Heulebeek, is een bedrijf gelegen dat allicht op termijn zal worden stopgezet. Deze locatie komt in aanmerking voor de realisatie van een strategisch woonproject als overgang tussen de Bergelen en het centrum van Gullegem. Randvoorwaarden zijn dat bij de realisatie een bijzondere aandacht uitgaat naar de omliggende groenstructuren en dat de bebouwing een beperkte terreinbezetting heeft. Naast het algemene groene en landschappelijke kader voor het gebied van de Bergelen, moet dit gebied ter hoogte van de monding van de Bankbeek in de Heulebeek een belangrijke landschappelijke en groene functie verkrijgen. Een groene corridor vanuit het centrum van Gullegem en vanaf de Schuttershoflaan moet op deze locatie een relatie met de Bergelen verzekeren.
- Ten oosten van het centrumgebied van Gullegem is op het gewestplan, tussen de Heulestraat en de Heulebeek, een gebied voor milieubelastende industrie ingekleurd, waarvan een groot deel nog niet is ontwikkeld als industriegebied. De gemeente wil dit onbebouwde deel in de eerste plaats vrijwaren van nieuwe industriële activiteiten. Wanneer het reeds bezette gedeelte vrijkomt, wil de gemeente ook hier geen nieuwe milieubelastende industrie meer toelaten, maar een strategisch groen- en woonproject realiseren.
- Nabij de Europalaan en langs de Heulebeek is een groot bedrijfscomplex gelegen, dat de ruimtelijke draagkracht van het woongebied overschrijdt. Een gedeelte van deze site werd vroeger vernield door brand. Op langere termijn kan ook voor deze site een nieuwe invulling worden gezocht.

Langs de Heulebeek kunnen dus drie strategische groen- en woonprojecten worden gerealiseerd met een beperkte terreinbezetting voor bijkomende woonmogelijkheden (bv. appartementen of urban-villa's) en eventueel een beperkt aanbod aan voorzieningen, handel of kantoren. Het natuurlijk overstromingsgebied van de Heulebeek moet steeds gevrijwaard blijven van bebouwing. Deze projecten zijn strategisch omwille van hun integraal en vernieuwend karakter en omdat ze een voorbeeld- en signaalfunctie kunnen hebben voor andere plaatsen langs de Heulebeek. Deze projecten kunnen dus in een groter geheel worden opgenomen (zie acties).

Bedrijvigheid evalueren en integreren

Naast de sites voor strategische projecten zijn er in het woonweefsel van Gullegem nog andere bedrijven aanwezig. Ten aanzien van deze bestaande bedrijven gelden de algemene principes voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen (zie gewenste ruimtelijke beleid voor Groot-Wevelgem). Op termijn bestaat de mogelijkheid dat een bedrijf gelegen aan de rand van Gullegem langs de Bissegemstraat een nieuwe invulling kan krijgen.

Wanneer deze of andere mogelijkheden zich aandienen, zal de gemeente de toekomstmogelijkheden voor deze bedrijvensites evalueren binnen de ruimtelijke draagkracht van Gullegem. Nieuwe milieubelastende industrie moet sowieso ingeplant worden op een bedrijventerrein.

Ontwikkeling van het gebied Ballingstraat- Driemasten als een dynamisch groen en recreatief koppingsgebied

Het gebied, dat gelegen is tussen de Ballingstraat – Driemasten – Hondshotestraat, moet een harmonieuze overgang vormen tussen het woonweefsel van Gullegem, het regionaal bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en het gemengd gebied Driemasten. Uit de analyse blijkt dat de huidige gewestplanbestemmingen voor dit gebied ontoereikend zijn om een antwoord te kunnen bieden noch op de knelpunten, noch op de potenties van dit gebied. Daarom wordt een nieuwe visie voorgesteld waarbij dit gebied moet ontwikkeld worden als een dynamisch groen en recreatief koppingsgebied. In dit gebied kunnen verschillende functies verweven worden (nl. recreatieve & sportvoorzieningen, park & groen, natuureducatie, woningen, landbouwactiviteiten en gemeentelijke diensten). De mogelijkheid voor een nieuw lokaal bedrijventerrein aansluitend op het gemengd gebied van de Driemasten moet worden onderzocht. Dit gebied moet ontwikkeld worden in een globaal groen en landschappelijk waardevol kader. Deze visie voor dit koppingsgebied moet via ontwerpmatig onderzoek worden uitgewerkt in een stedenbouwkundig ontwerp en landschapsplan en concreet worden vertaald in ruimtelijke uitvoeringsplannen. Hierbij zijn volgende inhoudelijke bepalingen richtinggevend :

- De bestaande indoor-ijspiste Finlandia, de aanpalende sportterreinen en visvijvers kunnen aangevuld worden met nieuwe recreatieve en sportinfrastructuur op lokaal niveau, waaraan ook horeca-uitbatingen kunnen gekoppeld worden. Recreatief medegebruik is in het gehele gebied toegelaten.
- De toegankelijkheid van het gehele koppingsgebied moet vergroot worden door de aanleg van nieuwe fiets-, wandel- en ruiterroutes, zodat een gemeenschappelijk gebruiksgebied en ontmoetingsplek

ontstaat voor zowel de bewoners van Gullegem als de werknemers van het bedrijventerrein. Dit gebied wordt door een recreatieve noordzuidroute ook gekoppeld aan de Bergelen.

- De bestaande grondgebonden landbouwactiviteiten kunnen behouden worden.
- De bestaande zonevreemde woningen kunnen behouden worden en zich verder ontwikkelen binnen een nader uit te werken concept van 'wonen in het groen'.
- De gemeente wenst bovendien te suggereren aan de hogere overheid om het bouwen van een beperkt aantal bijkomende woningen in het gebied tussen de Driemasten en de Ballingstraat toe te laten om het multifunctioneel karakter van dit koppingsgebied te versterken. Deze nieuwe woningen moeten binnen het concept van 'wonen in het groen' opgenomen worden. Binnen de huidige planningscontext is dit niet mogelijk.
- De mogelijkheid voor een nieuw in te planten lokaal bedrijventerrein moet worden afgewogen tegenover bovenstaande functies en tegenover de alternatieve locatie in de Moraviëstraat in Wevelgem.

Optimaliseren van de Bergelen als een openluchtrecreatief groen domein

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen wordt de omgeving van de Bergelen geselecteerd als een 'openluchtrecreatief groen domein'. De Bergelen wordt ook opgenomen bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk als 'randstedelijk groengebied'. Natuur en laagdynamische recreatie (recreatief medegebruik en kleinschalige dagrecreatie) zijn hierbij de hoofdfuncties. Het kronkelend verloop van de Heulebeek, de vijver Bergelenput en de lager gelegen weilanden zijn bepalend voor het gebied. Voor de ontwikkelingsperspectieven wordt verwezen naar de afbakening. Op lokaal niveau wordt de Bergelen gezien als een gemeenschappelijk groen domein voor de inwoners van Wevelgem, Moorsele en Gullegem. De gemeente maakt over de landschappelijke integratie van de bedrijven en gebouwen aan de rand van het gebied van de Bergelen. De gemeente versterkt de relatie van de Bergelen met de drie deelgemeenten door de bestaande recreatieve routes naar en doorheen het gebied te optimaliseren. Parkeermogelijkheden kunnen worden voorzien, zoals is aangegeven in het RUP van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk.

Behouden en versterken van de beekvalleien als groene corridors

De Heulebeekvallei, die Gullegem in west-oost richting doorkruist, werd op provinciaal niveau geselecteerd als natuurverbindingsgebied. Het beleid ten aanzien van de Heulebeekvallei moet beschouwd worden als een suggestie. In overleg met de hogere overheden kan een taakverdeling voor de uitvoering van het beleid worden afgesproken. Op lokaal niveau is het beleid erop gericht om de bijzondere structuurbepalende waarde van de Heulebeekvallei in de Bergelen en in Gullegem te bestendigen en waar mogelijk te versterken. Meer concreet wordt de Heulebeekvallei verder uitgebouwd als een *groene corridor*, dat het bindende element voor de verschillende aangrenzende gebieden (Bergelen, centrumgebied en verblijfsgebied van Gullegem, groenzones...) moet vormen. Langs de Heulebeekvallei kan het recreatief fiets- en wandelpad vervolledigd worden en op een beperkt aantal weloverwogen plaatsen moeten nieuwe brugges de oversteekbaarheid voor wandelaars en fietsers tussen beide oevers verbeteren.

De Bankbeek wordt geselecteerd als lokale beekvallei. Langs de Bankbeek in de verblijfsgebieden van Gullegem, kan een recreatieve wandelroute uitgebouwd worden voor recreatief medegebruik naar het deelgebied van de open ruimte noord.

Uitbouwen van een lokaal groen en recreatief netwerk

De verschillende plaatsen binnen het deelgebied van Gullegem worden in een netwerk van recreatieve routes, kerngebonden groen (wijkgroen, buurtgroen,...) en andere groenelementen aan mekaar gekoppeld alsook met de grotere open-ruimtegebieden in en rond Gullegem. De uitgestippelde routes naar en doorheen de Bergelen en langs de Heulebeek hebben vooral een recreatief karakter. De meeste andere routes vormen rustige, functionele alternatieven t.o.v. de drukke lokale ontsluitingswegen, o.a. naar het regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en in de richting van Moorsele, Heule, Bissegem, Lendeledede en Sint-Eloois-Winkel.

Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen worden steeds voldoende groen en speelplaatsen voorzien ter uitbreiding van het groen netwerk. De gemeente onderzoekt de ontbrekende schakels in het lokaal groen en recreatief netwerk en vult ze waar mogelijk aan.

Behouden van stedelijk open-ruimtegebied

Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk wordt het zuidelijke open gebied gelegen tussen Gullegem en de hoofd- en primaire wegen (A17, A19 en R8) gevrijwaard als een stedelijk open-

ruimtegebied (deels stedelijk landbouwgebied, deels in combinatie als natuurverwevingsgebied). Dit gebied buffert het woonweefsel van Gullegem t.o.v. deze bovenlokale wegen. De hoofdgebruiker van dit gebied blijft de grondgebonden landbouw. Dit gebied wordt toegankelijk gemaakt voor recreatief medegebruik via recreatieve routes.

Specifieke mobiliteitsmaatregelen in Gullegem

Naast de meer algemene principes (zie gewenste ruimtelijke beleid op vlak van verkeer en vervoer) kunnen volgende specifieke mobiliteitsmaatregelen voor Gullegem worden vermeld.

Ondanks reeds vroegere mobiliteitsmaatregelen worden sommige straten in Gullegem nog steeds belast door veel doorgaand verkeer. Om dit tegen te gaan moeten diverse maatregelen worden getroffen :

- De Rijksweg N343 speelt hierbij een cruciale rol. In eerste instantie zal deze Rijksweg – bij de uitbreiding van het regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele – worden doorgetrokken parallel met de A17 tot aan de gemeentegrens met Sint-Eloois-Winkel, zodat deze weg als lokale ontsluitingsweg (lokale weg categorie 2) voor het verkeer van en naar het bedrijventerrein optimaal kan functioneren.
- Bovendien is het de bedoeling om zoveel mogelijk verkeer dat vanuit Moorsele komt en niet Gullegem als bestemming heeft, op de Rijksweg (N343) te krijgen. Hiertoe moet de huidige aansluiting van de Rijksweg met de Hondschotestraat worden aangepast. De infrastructurele aanpassingen aan dit knooppunt Rijksweg-Hondschotestraat kunnen wellicht best in een ruimtelijk uitvoeringsplan worden vastgelegd.
- Indien de gemeente Ledegem zou beslissen om de Rijksweg N343 nog te verlengen op het grondgebied van deelgemeente Sint-Eloois-Winkel (bv. ter ontsluiting van een lokaal bedrijventerrein), dan wordt deze Rijksweg geselecteerd als lokale weg categorie 1. Deze lokale verbindingsweg kan dan het centrum- en verblijfsgebied van Gullegem verder ontlasten van doorgaand verkeer.
- Ook het voorstel om het huidige in- en uitrittencomplex Gullegem op de A19 te herschikken naar het aan te passen knooppunt van de A19 en de R8 zal een gunstig effect hebben op het weren van het doorgaande verkeer door Gullegem. Het (vracht)verkeer zal immers via (het andere verlengde stuk van) de N343 naar dit nieuwe schakelpunt op directe wijze worden ontsloten naar het bovenlokale wegennet.

Daarnaast moet op lokaal niveau in Gullegem vooral een doortochtenbeleid op de lokale wegen categorie 2 worden uitgevoerd.

Volgende wegen worden als lokale wegen categorie 2 (lokale ontsluitings- of verzamelwegen) geselecteerd:

- Rijksweg N343 (zolang niet doorgetrokken tot Sint-Eloois-Winkel);
- Bankstraat – Hondschotestraat;
- Driemasten;
- Schuttershoflaan – Hugo Verriestlaan – Oude Ieperstraat ;
- Bissegemstraat;
- Heulestraat;
- Koningin Fabiolastraat;
- Poststraat – Plaatsweg – Kwadestraat – Rommelen – Gotestraat.

Voor het beleid langs de lokale wegen categorie 2 worden volgende accenten gelegd :

- het wegprofiel moet beter aangepast worden aan de functie en het gebruik als lokale ontsluitingsweg;
- het nemen van snelheidsremmende maatregelen, in het bijzonder bij begin van de verblijfsgebieden (poorteffect), in het centrumgebied en in de schoolomgevingen;
- ook circulatiemaatregelen en een goede bewegwijzering moeten het doorgaande en zware verkeer uit Gullegem weren;
- de aanleg van volwaardige functionele fietsvoorzieningen, in het bijzonder langs de Koningin Fabiolastraat (naar Wevelgem);
- de aanleg van volwaardige voetgangersvoorzieningen in de verblijfsgebieden en in het bijzonder in het centrumgebied;
- een goede, verkeersveilige inrichting van de kruispunten, in het bijzonder volgende kruispunten :
 - Koningin Fabiolastraat – Schuttershoflaan – Hugo Verriestlaan;
 - Koningin Fabiolastraat – Bergelen – Kleine Ieperstraat;
 - Oostlaan – Driemasten;
 - Driemasten – Kasteelweg – Daalstraat – De Westakker.

3.3. Deelgebied Moorsele

3.3.1. Visie

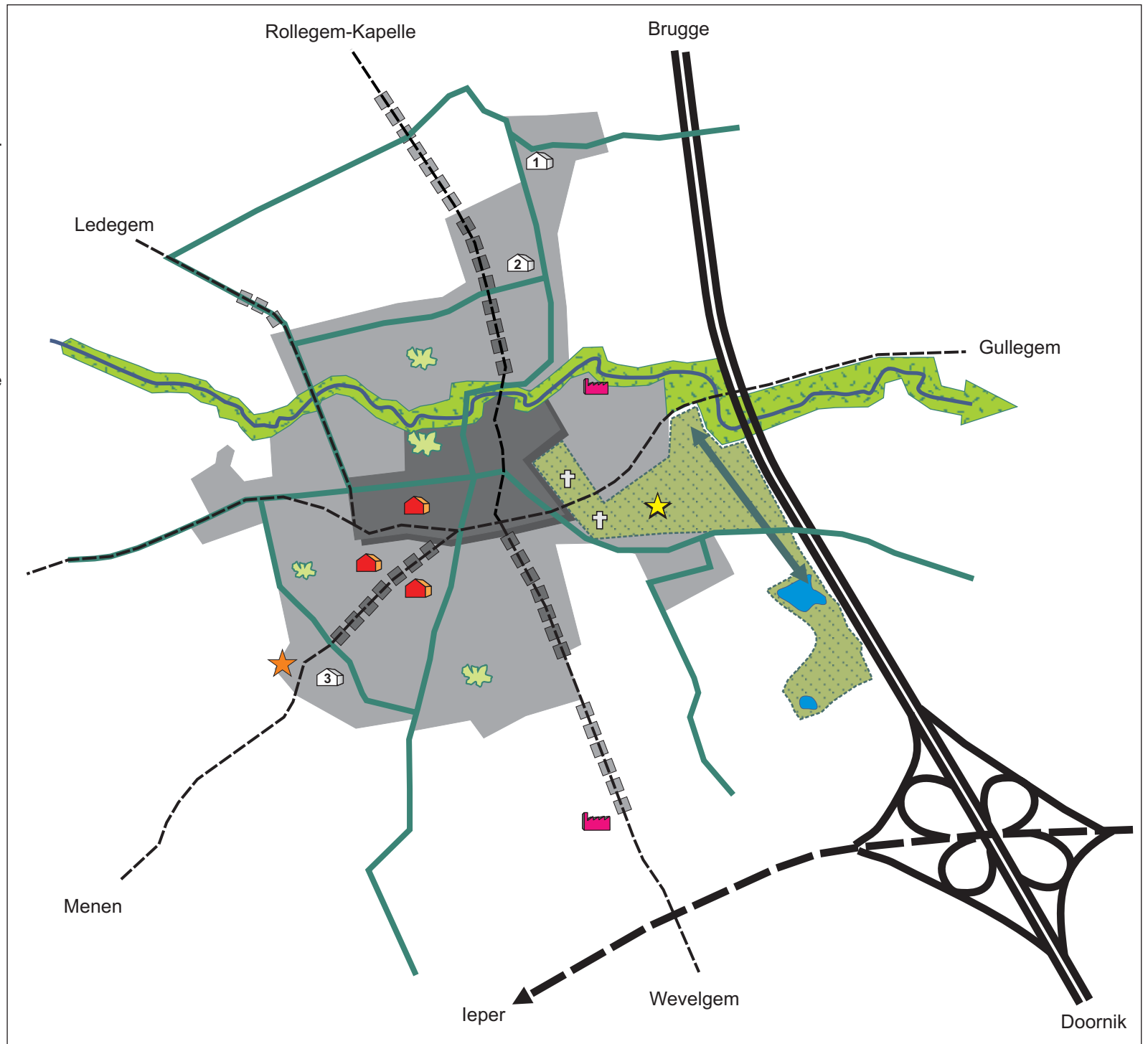
Moorsele is een woonkern met een landelijk karakter en eigen identiteit, die moet gewaardeerd en versterkt worden. De kern moet een rust uitstralen als tegengewicht voor het meer dynamische stedelijk gebiedgedeelte van Wevelgem. Om de leefbaarheid van Moorsele op peil te houden moeten de dagdagelijkse voorzieningen in voldoende mate worden aangeboden voor de lokale bevolking. Bijkomende woningen en voorzieningen worden enkel gerealiseerd voor het opvangen van de eigen groei op niveau van de woonkern van Moorsele. Bijkomende lokale bedrijvigheid kan enkel in verwevenheid met het wonen.

**Gewenste ruimtelijke structuur
van deelgebied Moorsele**

legende - RG figuur nr. 04

-  Centrumgebied van Moorsele
-  Verblijfsgebied van Moorsele
-  Wooninbreiding (korte termijn)
-  Woonuitbreiding (korte termijn)
(nummering: zie tekst)
-  Overgangslint naar centrum
-  Overgangslint naar open ruimte
-  Groen & recreatief netwerk
-  Heulebeekvallei
-  Groene slinger bestaande uit :
 -  • lokale indoor- en outdoor-sportvoorzieningen
 -  • begraafplaatsen
 -  • groenzone zavelwinningsput
 -  • landbouwgronden op korte termijn - groenverbinding met Heulebeek op lange termijn
-  Bedrijvigheid (te integreren)
-  Lokale wegen categorie 2
-  Merkwaardig gebouw: hoeve Ter Gracht
-  A17/E403 als hoofdweg
-  A19 als primaire weg cat. 2

Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



3.3.2. Gewenst ruimtelijk beleid

Figuur 4 : de gewenste ruimtelijke structuur van deelgebied Moorsele

Het centrumgebied van Moorsele kwalitatief opwaarderen

Het centrumgebied van Moorsele omvat ongeveer het gebied tussen de Ieperstraat, de Ledegemstraat, de Oude Tramweg, de Sint-Jansstraat, de Secretaris Vanmarckelaan, de Minister De Taeyelaan, de B. Pareitlaan, de Heulebeek en het Sint Maartensplein.

De ontwikkeling van het centrumgebied van Moorsele is in de eerste plaats gericht op de leefkwaliteit van de bewoners : dit impliceert niet alleen een kwaliteitsvol woningpatrimonium, maar tevens een voldoende groot lokaal aanbod aan gemeenschapsvoorzieningen, kleinhandel, horeca, culturele, dienstverlenende en verzorgende functies. Aldus gaat de aandacht uit naar de centrumvernieuwing en -versterking, waarbij het waardevolle landelijke karakter van Moorsele moet worden bestendig en de bestaande historische gebouwen opgewarderd moeten worden. De historische site van het centrum van Moorsele, waar het groene, langzame netwerk doorheen 'kruist', en de groenstructuren langs de Heulebeek vormen de basis voor de verdere centrumversterking. Hierbij moet de morfologische opbouw van Moorsele behouden blijven : dit betekent dat schaalvergroting van de bebouwing niet wenselijk is. Het verblijfskarakter van het centrum wordt verder versterkt door een kwaliteitsvolle herinrichting van de publieke ruimte en een verdere vernieuwing van de ontmoetingsplaatsen. De lokale kerngebonden handel wordt eveneens ondersteund door deze centrumvernieuwing. De belangrijkste kerngebonden kleinhandelsconcentraties zijn gelegen in de Overheulestraat (tussen de Rozenstraat en de Heulebeek) en in de Ieperstraat (tussen de Rozenstraat en de Ledegemstraat).

Verder ontwikkelen van de verblijfsgebieden van Moorsele met bijkomende woonmogelijkheden op niveau van de woonkern

Rond het centrumgebied van Moorsele bevinden zich de verblijfsgebieden van Moorsele, die vooral woonwijken moeten bevatten. Een beperkte verweving met functies, die verenigbaar zijn met de woonomgeving, kan worden toegelaten. Naast het optimaliseren van het bestaande woningpatrimonium is het ruimtelijk beleid in deze verblijfsgebieden vooral gericht op het prioritair realiseren van enkele

woonbreidingsprojecten door het benutten van juridisch bestaande effectieve bouwgronden. O.a. tussen de Wittemolenstraat en de Oude Tramweg én tussen de Wittemolenstraat, Mahoniastraat en de Vrijstraat is er nog heel wat ruimte voor woonbreiding. De problematiek van de riolering en afwatering (specifiek rond de Wittemolenstraat) moet nader onderzocht worden, zodat bepaalde inbreidingsprojecten eerder op (middel)lange termijn zullen kunnen gerealiseerd worden (zie fasering bij woonbehoeftestudie – informatief gedeelte).

De gemeentelijke woonbehoeftestudie heeft echter ook aangetoond dat er op korte termijn behoefte is om enkele kleine woonuitbreidingsgebieden aan te snijden om de eigen groei van de huishoudens op niveau van de kern Moorsele op te vangen. Concreet gaat het over volgende woonuitbreidingsgebieden:

- a. Het gebied (0,8 ha.) ingesloten tussen Wagenbrugstraat, Meerlaanstraat en een voetweg.
- b. Het gebied (1,0 ha.) ingesloten tussen de Wagenbrugstraat, Overheulestraat, Reinaertstraat en de Canteclaeerstraat in functie van sociale doelgroepen.
- c. Het gebied tussen de Wittemolenstraat en de wijk 't Vrije in de zuidwestelijke hoek van Moorsele in functie van sociale doelgroepen. Dit woonuitbreidingsgebied kan slechts gedeeltelijk gerealiseerd worden omdat het gebied te maken heeft met wateroverlast. Nader onderzoek in het kader van de inrichting van dit gebied zal moeten uitwijzen hoe dit gebied het best kan ontwikkeld worden in overeenstemming met het duurzaam waterbeheer (watertoets).

Op de grens van het verblijfsgebied van Moorsele en de open ruimte west, in de Wittemolenstraat is een voormalige hoeve gelegen: hoeve Ter Gracht. Dit gebouw heeft de karakteristieke eigenschappen van een vierkantshoeve en wordt geselecteerd als een merkwaardig gebouw. Momenteel is hier verblijfsaccommodatie ingericht. Deze lokale toeristisch-recreatieve functie kan zich verder ontwikkelen in relatie tot het recreatief medegebruik van zowel Moorsele als de open ruimte.

Zorg voor overgangslinten naar het centrum

In Moorsele worden volgende overgangslinten naar het centrum aangeduid : de Warandestraat (vanaf einde verblijfsgebied), de Overheulestraat (vanaf de Wijngaardstraat) en de Wittemolenstraat (vanaf Ter gracht). Voor het ruimtelijk beleid bij deze overgangslinten wordt verwezen naar het gewenst ruimtelijk beleid voor Groot-Wevelgem.

Zorg voor overgangslinten naar de open ruimte

In Moorsele worden volgende overgangslinten naar de open ruimte aangeduid : de Warandestraat (tot de Zuidhoekstraat), de Ledegemstraat (het gedeelte aansluitend op het verblijfsgebied van Moorsele) en de Overheulestraat (tot voorbij de Meerlaanstraat). Voor het ruimtelijk beleid bij deze overgangslinten wordt verwezen naar het gewenst ruimtelijk beleid voor Groot-Wevelgem.

Uitbouwen van een lokaal groen en recreatief netwerk

De uitgestippelde groene en recreatieve routes doorkruisen het centrumgebied en de verblijfsgebieden van Moorsele in de verschillende windrichtingen zodat de toegankelijkheid vanuit Moorsele naar de omliggende open-ruimtegebieden wordt verbeterd en er alternatieve, recreatieve fietsroutes naar Wevelgem, Gullegem, de Bergelen, het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele, de Kezelberg, het Zilveren Spoor en het vliegveld van Moorsele ontstaan.

Deze routes verknopen ook het kerngebonden groen (wijkgroen, buurtgroen,...) en andere groene elementen in en rond de woonkern van Moorsele met elkaar, zodat de netwerkvorming wordt verbeterd en het groene karakter van Moorsele wordt versterkt. De gemeente onderzoekt de ontbrekende schakels in het lokaal groen en recreatief netwerk en vult ze waar mogelijk aan.

Behouden en versterken van de Heulebeekvallei als een groene corridor dwars door Moorsele

De Heulebeekvallei, die Moorsele in west-oost richting doorkruist, werd op provinciaal niveau geselecteerd als natuurverbingsgebied. Het beleid voor de Heulebeekvallei moet beschouwd worden als een suggestie ten aanzien van de provincie. In overleg met de hogere overheden kan een taakverdeling voor de uitvoering van het beleid worden afgesproken.

Op lokaal niveau is het beleid erop gericht om de bijzondere structuurbepalende waarde van de Heulebeekvallei in de kern van Moorsele te bestendigen en waar mogelijk te versterken. Meer concreet wordt de Heulebeekvallei in Moorsele verder uitgebouwd als een *groene corridor*, dat het bindende element voor de verschillende aangrenzende gebieden (woonkavelingen, gemeentepark, kasteelpark...) moet vormen. Langs de Heulebeekvallei kan het recreatief fiets- en wandelpad vervolledigd worden en op een beperkt aantal weloverwogen plaatsen moeten nieuwe brugjes de oversteekbaarheid voor wandelaars en fietsers tussen beide oevers verbeteren.

Creëren van een groene slinger als verbinding met de open ruimte

De groene slinger creëert een groene verbinding vanuit het centrum van Moorsele naar de open ruimte ten zuidoosten van Moorsele. Deze groene slinger wordt samengesteld uit de militaire begraafplaats en de aangrenzende groenzone bij de school, de gemeentelijke begraafplaats, de lokale outdoor- en indoor-sportvoorzieningen van Moorsele, en de nieuwe natuurontwikkelingen aan de zavelwinningsputten. De gemeente onderzoekt de ontbrekende schakels in deze groene slinger, vult ze waar mogelijk aan en creëert een globaal landschaps- en inrichtingsplan voor de groene slinger als één geheel.

De twee begraafplaatsen moeten oorden van rust vormen vlakbij het centrum van Moorsele. Het gebied met de sportvoorzieningen van Moorsele wordt met bijkomend groen aangekleed en wordt ruimtelijk in relatie gebracht met de groenzone aan de zavelwinningsputten en het aanliggend open-ruimtegebied ten behoeve van recreatief medegebruik. Het gebied rond de zavelwinningsputten (site Bosschaert en site Stadsbader) wordt verder als een groenzone met nieuwe natuurontwikkelingen en recreatief medegebruik uitgebouwd. In samenwerking met de landbouw worden in de omgeving kleine landschapselementen toegevoegd.

Het niet-gerealiseerde parkgebied (volgens het gewestplan) tussen Moorsele en de A17 (ten zuiden van de Heulebeek) maakt deel uit van de "groene slinger". Op lange termijn legt dit gebied de groenverbinding tussen de Heulebeekvallei en de zavelwinningsputten. De huidige landbouwactiviteiten kunnen in afwachting daarvan verder gezet worden. Het is niet de bedoeling om de landbouwactiviteiten voortijdig stop te zetten.

Bedrijvigheid te integreren

Gezien het feit dat Moorsele als woonkern werd geselecteerd, kunnen er in Moorsele geen lokale bedrijventerreinen ontwikkeld worden, maar kan nieuwe lokale (ambachtelijke) bedrijvigheid zich wel ontwikkelen in verweving met het wonen. Ten aanzien van de bestaande bedrijven gelden de algemene principes voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen (zie gewenste ruimtelijke beleid voor Groot-Wevelgem). Hierbij zal in het bijzonder moeten rekening worden gehouden met het landelijke karakter van Moorsele : dit impliceert voldoende aandacht voor de beperktere ruimtelijke draagkracht, de landschappelijke integratie t.o.v. de omliggende open ruimte, de woonkwaliteit en het minder goede bereikbaarheidsprofiel van Moorsele

(enkel onsloten door enkele lokale wegen categorie 2). Bedrijven gelegen langs de Heulebeek worden beperkt naar aard van activiteiten en naar uitbreidingsmogelijkheden.

De bestaande bedrijfssite in de Warandestraat, ten zuiden van de kern van Moorsele, kan behouden worden. De site kan opnieuw in gebruik genomen worden door één of meerdere lokale bedrijven, voor zover de verkeersdruk de draagkracht van de Warandestraat niet overstijgt en voor zover de landschappelijke integratie van de site wordt verbeterd. De bestaande uitbreidingsmogelijkheden van de site zullen worden geëvalueerd bij de opmaak van een RUP.

Specifieke mobiliteitsmaatregelen in Moorsele

Naast de meer algemene principes (zie gewenste ruimtelijke beleid op vlak van verkeer en vervoer) kunnen volgende specifieke mobiliteitsmaatregelen voor Moorsele worden vermeld.

In eerste orde heeft Moorsele te kampen met een relatief groot aantal doorgaand verkeer (vooral in de Secretaris Vanmarckelaan) komende uit het noordelijk en westelijk gelegen buitengebied dat naar het regionaalstedelijk gebied Kortrijk wenst te rijden (en vice versa). Een dergelijk mobiliteitsprobleem moet vooral op bovenlokaal niveau worden aangepakt door de bovenlokale wegen hun verbindende en ontsluitende functie (N32, A19, A17, N8,...) sterker te laten opnemen. Om het doorgaande verkeer te weren, werden in het mobiliteitsplan alvast geen lokale verbindingswegen (categorie 1) in Moorsele geselecteerd. Maar op lokaal niveau moet in Moorsele vooral een doortochtenbeleid op de lokale wegen categorie 2 worden uitgevoerd. Volgende wegen worden als lokale wegen categorie 2 (lokale ontsluitings- of verzamelwegen) geselecteerd:

- Ledegemstraat;
- Wittemolenstraat;
- Overheulestraat ;
- Oude Tramweg – Sint-Jansstraat – Secretaris Vanmarckelaan – Rozenstraat (in het verlengde van de secretaris Van Marckestraat tot aan de Hondschotestraat);
- Salinusstraat – Warandestraat;
- De Ieperstraat.

De lokale ontsluitingswegen in Moorsele vallen grotendeels samen met de invalswegen naar het centrum. Voor het beleid langs deze lokale wegen categorie 2 worden volgende accenten gelegd :

- het nemen van snelheidsremmende maatregelen, in het bijzonder bij begin van de verblijfsgebieden (poorteffect), in het centrumgebied en in de schoolomgevingen;
- circulatiemaatregelen en een goede bewegwijzering moeten het doorgaand verkeer uit Moorsele weren;
- de aanleg van volwaardige functionele fietsvoorzieningen, in het bijzonder langs de Ledegemstraat;
- de aanleg van volwaardige voetgangersvoorzieningen in de verblijfsgebieden en in het bijzonder in het centrumgebied;
- een goede, verkeersveilige inrichting van de kruispunten, in het bijzonder het kruispunt Oude Tramweg - Wittemolenstraat - Vrijstraat - Sint-Jansstraat én het kruispunt Warandestraat – Secretaris Vanmarckelaan – Salinusstraat – Sint-Jansstraat;
- het wegprofiel moet beter aangepast worden aan de functie en het gebruik als lokale ontsluitingsweg.

3.4. Deelgebied Leievallei

Bijzondere opmerking : Op initiatief van de provincie West-Vlaanderen is een geïntegreerde gebiedsgerichte visie en structuurschets uitgewerkt voor de Leievallei tussen Wervik en Kortrijk. Wevelgem werkt actief mee aan deze visievorming en zal het nodige doen om mee te helpen deze visie te realiseren. De onderstaande tekst kwam tot stand op basis van de inzichten bij dit initiatief van de provincie West-Vlaanderen.


Als structurerende riviervallei op het Vlaamse niveau en deel uitmakend van de gewenste natuurlijke structuur van Vlaanderen (RSV) wordt de Leievallei, samen met de Mandelvallei, aangeduid als *natuuraandachtszone*. Binnen deze Leievallei zullen GEN-, GENO- en natuurverwevingsgebieden worden aangeduid. De afbakening van de natuurlijke en de agrarische structuur in de Leievallei betreft een Vlaamse bevoegdheid, die in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen moet worden uitgewerkt. In afwachting van deze afbakening moeten onderstaande visie en het gewenst ruimtelijk beleid voor de Leievallei opgevat worden als suggesties naar het Vlaamse gewest (cfr. subsidiariteitsbeginsel).



3.4.1. Visie

De gemeente Wevelgem onderkent de Leie als multifunctionele drager (nl. als economische, natuurlijke en toeristisch-recreatieve drager) en streeft in de Leievallei naar een evenwichtige verweving van open-ruimtefuncties. In Wevelgem is vooral het groene en open karakter van deze Leievallei belangrijk met bijzondere potenties voor bijkomende natuurontwikkeling en landschapsopbouw. De grondgebonden landbouw wordt als belangrijke nevenfunctie ondersteund, waarbij deze agrarische sector ook een actieve rol kan opnemen bij landschapsopbouw of laagdynamische vormen van toerisme en recreatie. De Leievallei biedt in Wevelgem ook ruimte voor recreatief medegebruik, maar steeds met respect voor de landschappelijke en natuurwaarden van de Leievallei.

**Gewenste ruimtelijke structuur
van deelgebied Leievallei**

legende - RG figuur nr. 05

-  Parklandschap
-  Soortenrijke graslanden
-  Leiebos
-  Half-transparante randafwerking
-  Grondgebonden landbouw met kleine landschapselementen
-  Beschermd monument & merkwaardig gebouw
-  Hoeves
-  Zichtassen (open te houden)
-  Leie & oude Leiemeanders
-  Recreatieve routes
-  Lauwestraat met brug over Leie (lokale weg categorie 2)
-  Suggesties voor nieuwe fietsbruggen over Leie
- Ter situering :

 Bebouwing Wevelgem
-  N8 als secundaire weg cat. 2
-  Primaire wegen categorie 2
-  A17/E403 als hoofdweg
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge

Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



3.4.2. Gewenst ruimtelijk beleid

Figuur 5: de gewenste ruimtelijke structuur van de Leievallei

Het beleid ten aanzien van de Leievallei moet beschouwd worden als een suggestie. In overleg met de hogere overheden kan een taakverdeling voor de uitvoering van het beleid worden afgesproken.

De Leievallei vrijwaren van bijkomende bebouwing

De Leievallei in Wevelgem vormt een waardevolle open ruimte, waarin de gemeente bijkomende bebouwing wenst te vermijden. Leegstaande hoeve- en bedrijfsgebouwen worden geëvalueerd naar hun architecturale-, landschappelijke- of culturele waarde. Gebouwen die een rol kunnen spelen in de natuurlijke, agrarische of toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de Leievallei kunnen worden herbestemd ter ondersteuning van één of meer van deze functies. Bestaande storende bebouwing moet op een passende wijze in het landschap worden geïntegreerd of, indien mogelijk, definitief worden verwijderd. De bestaande vergunde gebouwen met een woonfunctie kunnen bestendig worden; dit in samenhang met de ruimtelijke draagkracht van het gebied.

Versterken van natuurontwikkeling & landschapsopbouw

Op Vlaams niveau zal een afbakening gemaakt worden van de natuurlijke en de agrarische structuur in de Leievallei. In afwachting daarvan wil Wevelgem de bestaande bestemde natuurgebieden (volgens het gewestplan) verder ontwikkelen. Voor natuurgebieden waarbinnen de landbouw nog actief is, kan de landbouw verder een rol opnemen. Op termijn moet echter de landbouwactiviteit in deze natuurgebieden uitdoven. Overgangsbepalingen zullen op Vlaams niveau worden uitgewerkt.

De gemeente Wevelgem maakt bij het versterken van de natuurontwikkeling en landschapsopbouw in de Leievallei onderscheid tussen volgende bouwstenen :

- Parklandschap : dit gebied fungeert als nabije groene aantrekkingspool voor zachte recreatie in een verstedelijkte omgeving. Het gebied kenmerkt zich door haar toeristisch-recreatieve faciliteiten (zie verder : Guldenbergabdij en site Dermaux) en haar hoge mate van toegankelijkheid. De onthaalfunctie (o.a. de aanleg van een parking voor bezoekers van de Leievallei) kan aansluitend bij bestaande bebouwing voorzien worden. De verschillende functies die

een park en het groen kunnen vervullen, kunnen samen en in evenwicht voorkomen. De landbouw is evenwel ondergeschikt. De passant moet het landschap herkennen als groene haven dichtbij het verstedelijkte gebied van Wevelgem. De afwisseling van graslanden, lage en hoge begroeiing, evenals de open, halfopen en gesloten zichten zorgen voor een gevarieerd beeld. De inrichting en het beheer van het parklandschap gebeurt volgens de principes van het harmonisch park- en groenbeheer.

- Soortenrijke graslanden : de natuur is hier de hoofdfunctie, waarbij de inrichting en het beheer in functie zullen staan van de verdere natuurontwikkeling. Deze graslanden zijn (op termijn) geen productieve graslanden meer voor de landbouw, maar kunnen als laag-productief grasland ingeschakeld worden in de bedrijfsvoering van een veeteeltbedrijf. Het streefbeeld op termijn is een variatie aan half-natuurlijke graslanden bestaande uit een mix van kruiden en grassen met de aanwezigheid van kleine landschapselementen. Hierbij overweegt de (visuele) open-ruimtebeleving.
- Leiebos : ontwikkeling van een bos. Dit Leiebos zal een massieve, visueel ondoordringbare ruimte vormen, waarvan enkel het front vanuit de Leievallei waarneembaar zal zijn. De speelzone in het Leiebos wordt uitgebreid.
- Half-transparante randafwerking : aan de rand van de bebouwing van Wevelgem wordt een visueel doordringbare, plaatselijk onderbroken groenstructuur voorzien, waarbij ook de achterliggende gebieden fragmentarisch kunnen worden waargenomen. De randafwerking heeft een breedte van ongeveer 5 à 50 meter en kan bestaan uit hoog- en laagstammig groen.

De Leievallei als hoofddrager van het lokaal groen en recreatief netwerk

De natuuraandachtszone van de Leievallei moet de hoofddrager vormen van het lokaal groen en recreatief netwerk, dat voor de gemeente Wevelgem wordt opgebouwd. In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen werd *de Leie* geselecteerd als 'toeristisch-recreatief lijnelement' : de Leie biedt ruimte voor pleziervaart; de oude Leiearmen voor hengelsport en het jaagpad langs de Leie wordt gebruikt voor recreatief fietsen en wandelen. Op lokaal niveau wordt deze as aangevuld met diverse recreatieve routes (voor wandelaars, fietsers, ruiters) naar en doorheen de Leievallei. De aandacht moet vooral uitgaan naar de kwaliteit en belevingswaarde van deze lijnelementen en de directe omgeving. De gemeente wil in het bijzonder ook werken aan een verbeterde relatie en toegankelijkheid vanuit het bebouwde

deelgebied Wevelgem naar de Leievallei door de bestaande verbindingen te optimaliseren. De ontbrekende schakels en de potentiële bijkomende verbindingen worden onderzocht en in overleg met de landbouwers of particulieren gerealiseerd. Langs de N8 moeten op strategische punten (vooral ter hoogte van de drie subcentra) de toegangen naar de Leievallei worden aangegeven. Bovendien moeten ook enkele zichtassen langs de N8 maximaal open gehouden worden naar de Leievallei toe. Om een veilige verbinding tussen linker- en rechteroever van de Leievallei te creëren moeten in de eerste plaats de voetgangers- en fietsersvoorzieningen op de bestaande brug van de Lauwestraat worden geoptimaliseerd. En de gebiedsgerichte visie voor de Leievallei suggereert tevens het voorzien van twee nieuwe fietsersbruggen over de Leie (één ter hoogte van de gemeentegrens met Menen en één ter hoogte van het Leiebos en de E403/A17). Wevelgem suggereert aan het gewest om een fietsbrug te realiseren gebruik makend van de bestaande brug over de Leie van de E403/A17.

Landbouw ondersteunen als behoeder van de open ruimte

In bepaalde delen van de Leievallei kan de grondgebonden landbouwproductie (zowel akkers als weilanden) maximaal behouden en verder ondersteund worden. Daarnaast zal de landbouw gestimuleerd worden om mee te werken aan landschapsopbouw en natuurontwikkeling. Ter versterking van de landschappelijke structuur van de Leievallei worden op vrijwillige basis overeenkomsten afgesloten met de landbouwers. De aandacht ligt bij het herstellen van kleine landschapselementen en hoogstamboomgaarden, het herstellen van poelen en grachten, omzetten van akkers naar grasland, de aanleg van waterrijke zones en het verwijderen van storende aanplantingen. De bestaande hoeses moeten op een prominente wijze het landschappelijk beeld van de Leievlakte versterken. De hoeses kunnen een ondersteunende rol vervullen in het toeristisch-recreatief gebruik van de Leievallei. Dit geldt in het bijzonder voor de waardevolle hoeses 'Pesscherie' en 'Goed Indooie'.

Aandacht voor de cultuurhistorische relictten in de Leievallei

In het deelgebied van de Leievallei zijn enkele cultuurhistorische relictten gelegen, waarvan de gemeente het karakter en waarde wenst te behouden door ze individueel bijzondere ontwikkelingsperspectieven te verlenen als 'lokale toeristisch-recreatieve knooppunten' (zie verder bij *het gewenste ruimtelijke beleid op vlak van toerisme en recreatie*). Functiewijzigingen zijn mogelijk vanuit een toeristisch-recreatieve of landschappelijke valorisatie van de plek. Hierbij mag geen overdruk

ontstaan in de Leievallei en de cultuurhistorische waarde van het gebouw en de site dient steeds te worden bestendig. Heel specifiek betreft het volgende lokale toeristisch-recreatieve knooppunten :

- De Kloosterhoeve van de Guldenbergabdij vormt een beschermd monument dat reeds een restaurant omvat. Het gebouw moet grondig gerestaureerd worden en kan blijvend mogelijkheden bieden voor een toeristisch-recreatieve functie in zijn ruime betekenis (bv. toeristisch attractiepunt, jeugdlogies, huurvakantiewoningen, horeca, kamers met toeristische dienstverlening,...). Voor de site wordt een parkaanleg voorzien, in combinatie met het omliggende parklandschap.
- De site Dermaux wordt aangeduid als merkwaardig gebouw : het betreft een voormalige vlasroterij, gelegen in de Leievallei nabij de Lauwestraat. Dit gebouw heeft een belangrijke rol gespeeld in de geschiedenis van de 'Golden River' en is één van de resterende getuigen van de vlasnijverheid. Dit gebouw heeft momenteel haar functie verloren. Binnen de geïntegreerde gebiedsvisie voor de Leievallei wordt de potentiële toeristisch-recreatieve rol voor dit gebouw erkend binnen het parklandschap tussen Wevelgem en Lauwe. Wevelgem erkent deze potentie en wil met een toeristisch-recreatieve invulling dit gebouw mogelijkheden geven tot instandhouding. Het uitgangspunt is dat mogelijkheden voor toeristisch-recreatieve functies voorzien kunnen worden voor zover ze inpasbaar zijn in de bestaande gebouwen en geen dynamiek veroorzaken, die niet kan worden opgevangen binnen het openruimte karakter van de Leievallei (= niet overschrijden van de ruimtelijke draagkracht).

3.5. Deelgebied open ruimte noord


Omschrijving : Het deelgebied 'open ruimte noord' omvat het open-ruimtegebied gelegen ten noorden van de Heulebeek en de bebouwing van Moorsele en Gullegem. De ontwikkeling van het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele heeft dit gebied opgesplitst in twee fragmenten. Ondanks deze fragmentatie wordt dit toch als één open-ruimtegebied beschouwd met een samenhangend ruimtelijk beleid.

3.5.1. Visie

De *open ruimte noord* is een kleinschalig open-ruimtegebied, dat aansluit op het nieuwe landschap van de regio rond Roeselare en een polyvalente rol vervult. Dit deelgebied wordt in de eerste plaats voorbehouden voor de landbouw. Het gevarieerde karakter van het landschap moet versterkt worden in enkele 'ruimtelijke kamers' met bijzondere aandacht voor de beekvalleien, het recreatief medegebruik en kleine landschapselementen.

**Gewenste ruimtelijke structuur
van de open ruimte noord**

legende - RG figuur nr. 06

-  Aaneengesloten open landbouwgebied
-  Landelijke gehuchten
-  Vliegveld van Moorsele
-  Ruimtelijke kamers (A-B-C-D-E)
-  Heulebeekvallei als natuurverbindingsgebied
-  Lokale beekvalleien (Bankbeek & Wulfsdambeek)
-  Lokale recreatieve routes
-  Wegbermen langs A17 & A19
-  Te vrijwaren heuvelrug
-  Lokale wegen categorie 2
-  Bestaande tennisvelden
-  A17/E403 als hoofdweg
-  Primaire wegen categorie 2
-  Bebouwde deelgebieden
-  Koppelingsgebied (zie Gullegem)

Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



3.5.2. Gewenst ruimtelijk beleid

Figuur 6: de gewenste ruimtelijke structuur van de open ruimte noord

Behouden van grondgebonden landbouwgebied

In dit open-ruimtegebied blijft grondgebonden landbouw de behoeder van de open ruimte. Uitbreidingen van bestaande agrarische bedrijfsgebouwen kunnen toegelaten worden binnen de ruimtelijke draagkracht en op schaal van het gebied (kleinschaligheid respecteren), in aansluiting bij de bestaande bebouwing en mits voldoende aandacht voor landschappelijke integratie. De heuvelrug van 't Hoge en de overstromingsgebieden van de beekvalleien (Wulfsdambeek, Bankbeek, Heulebeek) worden echter gevrijwaard van bijkomende grootschalige landbouwloodsen en serrebouw. In dit landbouwgebied kan de landbouw ook ingeschakeld worden in een geheel van gerelateerde economische activiteiten.

Het Zilveren Spoor biedt faciliteiten voor de paardenfokkerij en de paardensport met ondersteunende horeca-accommodatie. Momenteel is een gerechtelijke procedure lopende tegen bouwovertradingen op deze site. Op basis van de resultaten van het reguliere handhavingsbeleid wenst de gemeente te streven naar een oplossing voor het Zilveren Spoor.

Behouden van het vliegveld van Moorsele

De ontwikkelingsperspectieven van het vliegveld in Moorsele vragen een afweging op Vlaams niveau. Het beleid ten aanzien van het vliegveld moet beschouwd worden als een suggestie. In overleg met de hogere overheden kan een taakverdeling voor de uitvoering van het beleid worden afgesproken.

Het militaire vliegveld van Moorsele kan haar recreatieve rol behouden (militaire & recreatieve vliegoefeningen, zweefvliegers, parachutespringen...). Een verdere ontwikkeling van de recreatieve functie met hoogdynamische toeristisch-recreatieve activiteiten zoals ULM of motorcross is niet wenselijk. De bestaande tennisvelden aan het vliegveld kunnen behouden blijven in het kader van de recreatieve rol van dit gebied door de zonevreemdheid op te lossen.

Ruimtelijke kamers kenmerken de diversiteit van het landschap

Het deelgebied van de open ruimte noord wordt gekarakteriseerd door enkele 'ruimtelijke kamers', die worden gevormd door de combinatie van

lintvormige bebouwing, landelijke wegen en kleine landschapselementen. Het betreft volgende 'kamers' :

- a. De 'kamer' ten westen van de Overheulestraat blijft behouden als een grootschalig open landschap, bestaand uit de open graasweiden en akkers rond het Zilveren Spoor en het vliegveld van Moorsele.
- b. De 'kamer' ten oosten van de Overheulestraat wordt in hoofdzaak voorbehouden voor landbouw. Het kleinschalige en gevarieerd voorkomen van het landschap wordt als basis gebruikt voor de verdere landschapsopbouw.
- c. De 'kamer' waardoor de Bankbeek loopt, bevat bijzondere potenties voor landschapsopbouw, natuurontwikkeling en recreatief medegebruik. In het bijzonder vormen het overstromingsgebied van de Bankbeek, de vele zijvertakkingen van deze beek, de parallelle bomenstructuren en de aanpalende weides samen een waardevol, kleinschalig landschap, dat maximaal in stand moet worden gehouden en kan worden verstrekt met bijkomende kleine landschapselementen.
- d. De 'kamer' ten zuiden van de Torrestraat heeft een eerder landbouwgericht karakter, waarbij de open panorama's moeten behouden worden.
- e. De 'kamer' ten noorden van de Torrestraat, sluit aan op het Heulebos en biedt – naast haar landbouwfunctie – ook potenties voor mogelijke bosuitbreidingsprojecten.

Uitbouwen van een lokaal groen en recreatief netwerk

Vanuit de bebouwde deelgebieden Gullegem en Moorsele wordt het lokaal groen en recreatief netwerk verder uitgebouwd naar de open ruimte noord, bestaande uit verschillende componenten:

- De Heulebeekvallei werd op provinciaal niveau geselecteerd als een natuurverbingsgebied. Het beleid ten aanzien van de Heulebeekvallei moet beschouwd worden als een suggestie. In overleg met de hogere overheden kan een taakverdeling voor de uitvoering van het beleid worden afgesproken. De Wulfsdambeek en de Bankbeek worden in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan geselecteerd als 'lokale beekvalleien'. In het overstromingsgebied van deze beekvalleien worden landbouwers via beheersovereenkomsten gestimuleerd tot verdere natuurontwikkeling, landschapsopbouw en integraal waterbeheer (bv. met weidevorming en ecologische

beekoeverbeheer). De gemeente stelt ook voor om recreatieve wandelroutes parallel met deze beekvalleien te voorzien.

- Recreatieve routes

De verschillende recreatieve routes (voor wandelaars, fietsers, ruiters) worden vanuit Gullegem, Moorsele, de omgeving van het vliegveld en het Zilveren Spoor ook verder doorgetrokken naar en doorheen de open ruimte noord. De aandacht moet vooral uitgaan naar de kwaliteit en belevingswaarde van deze lijnelementen en de directe omgeving. Sluipverkeer moet op deze recreatieve routes worden tegengegaan. De gemeente wil in het bijzonder ook werken aan een verbeterde relatie en toegankelijkheid vanuit Gullegem en Moorsele naar de 'open ruimte noord' door de bestaande verbindingen te optimaliseren. De ontbrekende schakels en de potentiële bijkomende verbindingen worden onderzocht en in overleg met de landbouwers of particulieren gerealiseerd. De gemeente kan ook kleinschalige infrastructuur voorzien (bewegwijzering, informatieborden, zitbankjes) in functie van het recreatief medegebruik.

- Kleine landschapselementen als stapstenen in het groen netwerk

De bestaande kleine landschapselementen (grachten, poelen, bomenrijen,...) accentueren het gevarieerd voorkomen van dit open-ruimtegebied (zie ruimtelijke kamers) en worden als basis gebruikt voor de verdere landschapsopbouw. De landbouw wordt gestimuleerd om de percelen af te bakken met de aanplanting van bijkomende kleine landschapselementen (bv. met hagen, knotwilgen, struiken).

- Kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten

De hoeves in deze 'open ruimte noord' kunnen kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten aanbieden binnen de mogelijkheden geboden in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen.

Wonen in de open ruimte noord

Om de intrinsieke kwaliteiten van dit open-ruimtegebied te behouden wordt de verdere, ongebreidelde versnippering van lintbebouwing en verspreide bebouwing een halt toegeroepen. De woonfunctie wordt dus beperkt tot de bestaande mogelijkheden. De nadruk van het ruimtelijk beleid ligt op de renovatie en vernieuwing van de bestaande woongelegenheden en de landschappelijke integratie van deze bebouwing in de open ruimte. De landelijke gehuchten van *de Barakken*, *de Torrestraat* en *de Fonteingoeddreef* blijven behouden als 'overige

woonconcentraties', die echter niet kunnen uitbreiden buiten de juridisch beschikbare effectieve bouwgronden. Heel specifiek moet de heuvelrug van 't Hoge (ter hoogte van de gemeentegrens met Ledegem) gevrijwaard worden van bijkomende bebouwing om de panorama's op het open landschap te behouden. De bestaande verspreide woningen verkrijgen de nodige ontwikkelingsperspectieven via het 'specifiek beleidskader zonevreemde woningen' (zie gewenste ruimtelijke beleid op vlak van wonen en voorzieningen).

Bedrijvigheid te evalueren en te integreren

Ten aanzien van de bestaande bedrijven in dit open-ruimtegebied gelden de algemene principes voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen (zie gewenste ruimtelijke beleid voor Groot-Wevelgem en het specifieke beleidskader terzake). Hierbij zal in het bijzonder moeten rekening worden gehouden met het open en landelijke karakter van dit deelgebied : dit impliceert voldoende aandacht voor de beperktere ruimtelijke draagkracht, de landschappelijke integratie t.o.v. de omliggende open ruimte, de te vrijwaren heuvelrug, de overstromingsgebieden van de beekvalleien en het minder goede bereikbaarheidsprofiel. Bedrijvigheid, die de hoofdfunctie van het gebied (m.n. de landbouw) ondersteunt, kan zich verder ontwikkelen binnen de ruimtelijke draagkracht van dit gebied.

3.6. Deelgebied open ruimte west


Omschrijving : Het deelgebied 'open ruimte west' omvat het open-ruimtegebied gelegen in het westen van de gemeente Wevelgem en wordt begrensd door de Heulebeekvallei en Moorsele ten noorden, de gemeentegrens ten westen, de autosnelweg A17/E403 ten oosten en het deelgebied Wevelgem ten zuiden.

3.6.1. Visie

De *open ruimte west* moet in de eerste plaats blijven fungeren in dienst van de hoofdzakelijk grondgebonden landbouw om haar intrinsieke karakteristieken als een aanééngesloten open-ruimtegebied te behouden en te versterken. Daarnaast moet er ook voldoende aandacht uitgaan naar landschapsopbouw en het duurzaam beheer van de beekvalleien. In deze open ruimte west kunnen ook recreatief medegebruik en kleinschalige toeristisch-recreatieve activiteiten gestimuleerd worden binnen de randvoorwaarden gesteld door de plattelandsfunctie.


Gewenste ruimtelijke structuur van de open ruimte west

legende - RG figuur nr. 07


 Aanéengesloten open
landbouwgebied (hoofdzakelijk
grondgebonden landbouw)





Landelijke gehuchten


 Heulebeekvallei als
natuurverbindingsgebied


 Lokale beekvalleien


 Groene slinger Moorsele

 Wegbermen langs A17 & A19


 Verlaten spoorwegbedding

 Lokale recreatieve routes


 Beschermd monument/site
(nummering: zie tekst)

 Merkwaardig gebouw

 Te vrijwaren heuvelrug

 Lokale wegen categorie 2

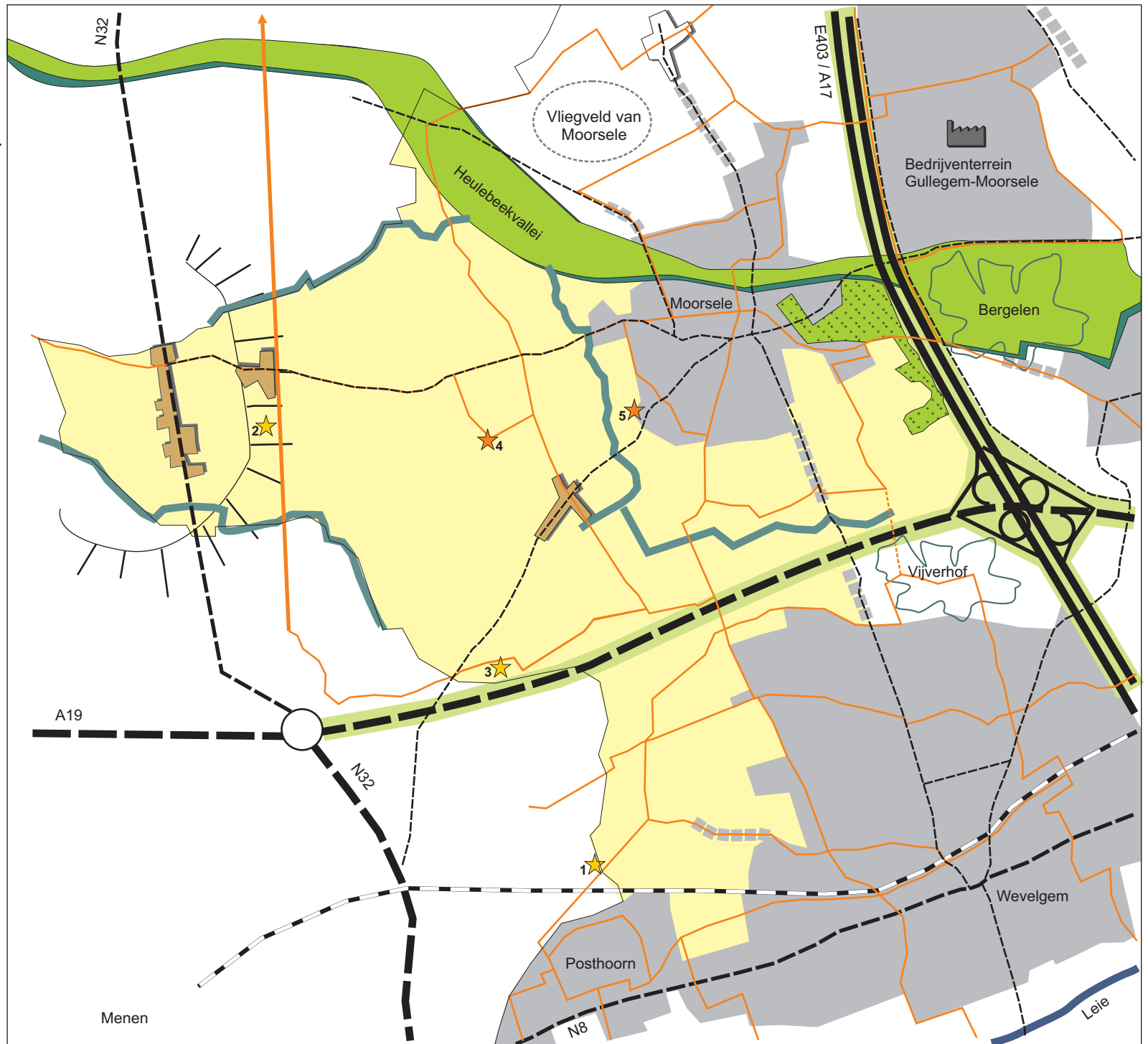
 A17/E403 als hoofdweg

 Primaire wegen categorie 2

 Secundaire wegen cat. 2

 Bebouwde deelgebieden

Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



3.6.2. Gewenst ruimtelijk beleid

Figuur 7: de gewenste ruimtelijke structuur van de open ruimte west

Grondgebonden landbouw ondersteunen als behoeder van de open ruimte

De grondgebonden landbouw moet de belangrijkste (economische) functie in dit deelgebied blijven en vervult hierbij de rol van behoeder van een open en gaaf gebied. Bestaande zetels voor grondloze landbouwactiviteiten kunnen blijven bestaan ; uitbreidingen van bestaande agrarische bedrijfsgebouwen worden toegelaten in aansluiting bij de bestaande bebouwing. Er moet ook voldoende aandacht uitgaan naar de landschappelijke integratie van de agrarische bedrijfsgebouwen.

Uitbouwen van een lokaal groen en recreatief netwerk

Ook in de open ruimte west wordt het lokaal groen en recreatief netwerk verder uitgebouwd, bestaande uit verschillende componenten:

- a. De verlaten spoorwegbedding Roeselare-Menen werd door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als een toeristisch-recreatief lijnelement op provinciaal niveau. Deze spoorwegbedding werd ook geselecteerd als 'droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang'. De gemeente Wevelgem schakelt deze oude spoorwegbedding als een noord-zuidverbinding mee in haar lokaal groen en recreatief netwerk.
- b. De Heulebeekvallei werd op provinciaal niveau geselecteerd als een natuurverbindingsgebied. Het beleid ten aanzien van de Heulebeekvallei moet beschouwd worden als een suggestie. In overleg met de hogere overheden kan een taakverdeling voor de uitvoering van het beleid worden afgesproken. In het overstromingsgebied van de Heulebeek worden landbouwers via beheersovereenkomsten gestimuleerd tot verdere natuurontwikkeling, landschapsopbouw en integraal waterbeheer.
- c. De Vrouwebeek/Paddebeek, de Kleinderbeek en de Houten Hangelbeek zijn lokale beekvalleien (beken van de derde categorie) met waarden voor natuur en milieu, die verder ontwikkeld moeten worden. Deze beken vormen een onderdeel van een lokaal groen netwerk tussen de Heulebeek, de oude spoorwegbedding en de open ruimte richting Leievallei.

d. Recreatieve routes

De gemeente Wevelgem vult deze bovenlokale elementen aan met diverse recreatieve routes (voor wandelaars, fietsers, ruiters). De aandacht moet vooral uitgaan naar de kwaliteit en belevingswaarde van deze lijnelementen en de directe omgeving. Sluipverkeer moet op deze recreatieve routes worden tegengegaan (vb. in de Ieperstraat tussen Moorsele en de N32). De gemeente wil in het bijzonder ook werken aan een verbeterde relatie en toegankelijkheid vanuit Wevelgem en Moorsele naar de 'open ruimte west' door de bestaande verbindingen te optimaliseren. De ontbrekende schakels en de potentiële bijkomende verbindingen worden onderzocht en in overleg met de landbouwers of particulieren gerealiseerd.

e. Kleine landschapselementen als stapstenen in het groen netwerk

Bijzondere aandacht gaat uit naar het onderhoud van grachten, poelen en andere kleine landschapselementen voor de versterking van de landschapsopbouw in het deelgebied van de open ruimte west. Landbouwbedrijven worden aangemoedigd om percelen af te bakken door natuurlijke vegetatie (hagen, knotwilgen, struiken). Langs de lokale beekvallei van de Stierbeek worden landbouwers via beheersovereenkomsten gestimuleerd tot verdere weidevorming. Het gebied rond de zavelwinningsputten wordt verder als een groenzone met nieuwe natuurontwikkelingen uitgebouwd en maakt deel uit van de groene slinger van Moorsele (zie gewenste ruimtelijke beleid deelgebied Moorsele).

f. Kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten

De hoeves, merkwaardige gebouwen, beschermde gebouwen en sites kunnen kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten aanbieden binnen de mogelijkheden geboden in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen. Binnen dit kader kunnen ondermeer volgende aspecten worden vermeld :

- De cultuurhistorische waarden van **(nr. 1)** het beschermde Duits militair kerkhof (Kruisstraat Wevelgem), **(nr. 2)** het beschermde Kezelberg Military cemetery (Kezelberg Moorsele) en **(nr. 3)** de beschermde windmolen Grote Macht (Ter Poperenweg Wevelgem) moeten maximaal in stand gehouden worden.
- Het Hoevemuseum **(nr. 4)** 't Kapelriegoed (Kapelaniestraat Moorsele) is een historische vierkantshoeve dat op een bijzonder kwalitatieve wijze in het landschap is ingekaderd. De gebouwen zijn in hun karakteristieken bewaard en gerespecteerd bij een grondige renovatie. De aanleg van een bosstructuur aansluitend op het museum levert een sterke bijdrage tot het landschap. Dit gebouw

doet momenteel dienst als een museum over de hoeves en de landbouw. Het Hoevemuseum wordt dan ook als 'merkwaardig gebouw' geselecteerd.

- De hoeve Ter Gracht (**nr. 5**) is eveneens een historische vierkantshoeve met de karakteristieke eigenschappen ervan. Deze hoeve is gelegen op de grens tussen het verblijfsgebied van Moorsele en de open ruimte west. Het betreft een actief landbouwbedrijf, die verblijfsaccommodatie aanbiedt. Deze hoeve wordt mee aangeduid als een 'merkwaardig gebouw'. (zie ook GRS deelgebied Moorsele).

Wonen in de open ruimte west

Om de intrinsieke kwaliteiten van dit open-ruimtegebied te behouden wordt de woonfunctie beperkt tot de bestaande mogelijkheden in landelijke gehuchten en van de bestaande verspreide woningen. De nadruk van het ruimtelijk beleid ligt op de renovatie en vernieuwing van de bestaande woongelegenheden en de landschappelijke integratie van deze bebouwing in de open ruimte. De landelijke gehuchten van *de Herthoek, de Kezelberg en rond de Korteweg-Ieperstraat* blijven behouden als 'overige woonconcentraties', die echter niet kunnen uitbreiden buiten de juridisch beschikbare effectieve bouwgronden. Heel specifiek moet de heuvelrug van de Kezelberg gevrijwaard worden van bijkomende bebouwing om de panorama's op het open landschap te behouden. De gemeente Wevelgem ondersteunt hierbij de initiatieven van de provincie West-Vlaanderen langs de N32 (Kezelberg). De bestaande verspreide woningen verkrijgen de nodige ontwikkelingsperspectieven via het 'specifiek beleidskader zonevreemde woningen' (zie gewenste ruimtelijke beleid op vlak van wonen en voorzieningen).

Bedrijvigheid te evalueren en te integreren

Ten aanzien van de bestaande bedrijven in dit open-ruimtegebied gelden de algemene principes voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen (zie gewenste ruimtelijke beleid voor Groot-Wevelgem en het specifieke beleidskader terzake). Hierbij zal in het bijzonder moeten rekening worden gehouden met het open en landelijke karakter van dit deelgebied : dit impliceert voldoende aandacht voor de beperktere ruimtelijke draagkracht, de landschappelijke integratie t.o.v. de omliggende open ruimte, de te vrijwaren heuvelrug van de Kezelberg, de overstromingsgebieden van de beekvalleien en het minder goede bereikbaarheidsprofiel.

4. Thematisch ruimtelijk beleid

Dit hoofdstuk omvat het ruimtelijk beleid per thema, die de gemeente Wevelgem wenst voorop te stellen. Per thema worden een aantal doelstellingen en globale beleidselementen geformuleerd. Voor een aantal thema's worden deze doelstellingen verder uitgewerkt in specifieke beleidskaders en/of selecties.

Voor de relaties en de onderlinge prioriteiten tussen deze thema's wordt verwezen naar het hoofdstuk van het 'gebiedsgerichte ruimtelijke beleid'.

4.1. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van economie

figuur 8: gewenste ruimtelijke economische structuur

4.1.1. Doelstellingen en globale beleidselementen

De ligging van Wevelgem binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk optimaal benutten voor regionaal-economische ontwikkelingen

Het gedeelte van Wevelgem, dat behoort tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, krijgt een taakstelling opgegeven vanuit het Vlaams niveau (tijdens het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk) om een aanbodbeleid voor regionale bedrijventerreinen te voeren. Deze regionale bedrijventerreinen worden vastgelegd in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Binnen dit kader ondersteunt de gemeente Wevelgem de doelstelling uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, om binnen de 'Leieruimte' deze regionale bedrijvigheid uit te bouwen ter hoogte van de stedelijke gebieden rond de in- en uitritcomplexen van hoofdwegen (E17-A17) en langs de Leie (als economische drager). De directe aansluiting op de A17 (E403), de A19, de Leie en de gemakkelijke aansluiting op E17 bezorgen de gemeente Wevelgem immers belangrijke mogelijkheden om een aanbodbeleid voor regionaal-economische ontwikkelingen te voeren. Meer concreet wordt dit ruimtelijk vertaald in de ontwikkeling van de gemengde regionale bedrijventerreinen Gullegem-Moorsele, Wevelgem-Zuid en Wevelgem-Luchthaven.

Werken aan de ruimtelijke condities en randvoorwaarden bij de economische ontwikkelingen in Wevelgem

Vanuit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wevelgem wordt bijzondere aandacht gevestigd op de ruimtelijke condities en randvoorwaarden bij de economische ontwikkelingen, in het bijzonder voor de regionale en lokale bedrijventerreinen. Zowel bij bestaande als bij nieuwe bedrijventerreinen wordt een kwaliteitsvolle en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling nagestreefd a.h.v. volgende 19 operationele principes ¹²:

OP VLAK VAN EFFICIËNT RUIMTEGEBRUIK:

1. Collectief gebruik van functies (bv. gezamenlijke parkings, laad- en loszones, nutsvoorzieningen, waterbufferbekkens, ondersteunende faciliteiten & diensten zoals kopiezaak, restaurant, vergaderruimten,...);
2. Stapelen van functies (bv zones voor gestapelde bedrijfsverzamelgebouwen of parkeergebouwen, minimale bouwhoogtes of VT-index, kantoren & bedrijfswoning op de verdieping,...);
3. Intensief ruimtegebruik – horizontaal (bv. met behulp van minimale bezettingsgraden en bebouwingspercentages, het schakelen van bedrijfsgebouwen, verplichte bouwlijnen,...);
4. Intensief ruimtegebruik – tijdsdimensie (bv. revitalisatie van brownfields, herverkaveling van bestaande terreinen, gefaseerde ontwikkeling, collectief beheer van reservegronden,...);

OP VLAK VAN MOBILITEIT:

5. Efficiënt gebruik van transportmiddelen (bv. inrichting van het terrein afstemmen op een vlotte verkeersafwikkeling, dimensionering van wegenis & laad- en loszones afstemmen op gebruik door vrachtwagens, beperken van aantal erftoegangen, ...);
6. Gebruik van hoogwaardig (collectief) personenvervoer (bv. openbaar vervoer, ruimte voor fietsvoorzieningen, collectieve parkings, bedrijfsvervoersmanagement...);
7. Stimuleren van multimodaal transport (bv. goederentransport via weg, spoor of water,...);

¹² Op basis van de studie 'Duurzame kwaliteit voor bedrijventerreinen', opgemaakt door WES Onderzoek & Advies in opdracht van de West-Vlaamse Intercommunale (wvi), april 2006

8. Concentratie van verkeersgenererende activiteiten (differentiatie van bedrijventerreinen afgestemd op bereikbaarheidsprofiel – wegcategorisering);
9. Multifunctioneel ruimtegebruik (bv. bedrijfswoningen, zones voor ondersteunende faciliteiten & diensten, sportvelden...);

OP VLAK VAN RUIMTELIJKE INPASSING:

10. Aandacht voor de beeldkwaliteit en de bestaande structuur (bv. bij de inrichting en het beheer van openbare ruimte, bij het materiaal- en kleurgebruik en de architectuur van de bedrijfsgebouwen, rekening houden met bestaande bodem- en waterkundige structuur en met waardevolle landschappelijke elementen en erfgoedwaarden, ...);
11. Beperken van hinder naar omliggende functies (bv. door te voorzien in voldoende landschappelijke integratie, voldoende buffering t.o.v. de eventuele woonomgeving, of door het creëren van complementaire overgangszones of koppelingen met de aanpalende gebieden,...);
12. Locatiebeleid - differentiatie van bedrijventerreinen (bv. door het vastleggen van de aard, het type en grootte van de bedrijven, die volgens de planologische en ruimtelijke context kunnen toegelaten worden);

OP VLAK VAN DUURZAME PROCESSEN:

13. Cascades (samenwerking tussen bedrijven op vlak van stoffenuitwisseling met cascades, bv. benutten van restwarmte of restkoude)
14. Gesloten kringlopen (bv. hergebruik van regen- of proceswater)
15. Vrije capaciteit van utilities benutten
16. Gebruik van hoogwaardige utilities en nutsvoorzieningen met hoog rendement (bv. zonnepanelen, windturbines, ...)
17. Afvalmanagement

OP VLAK VAN SOCIALE DUURZAAMHEID:

18. Duurzaam werkklimaat (bv. werknemersgerichte voorzieningen op het terrein zoals restaurants, crèches en uitzendbureaus, een afstemming van de werktijden op de dienstregeling van het openbaar vervoer, een zorg voor goede arbeidsomstandigheden,...);
19. Duurzaam leefklimaat (bv. ruimte voor groen en ontspanning, aandacht voor beeldkwaliteit, voldoende zorg voor de veiligheid en gezondheid t.a.v. de directe woonomgeving, communicatie met omwonenden, ...).

Ruimte geven voor lokale economische dynamiek

Naast regionale bedrijvigheid is de lokale bedrijvigheid een belangrijke economische motor voor de dynamiek in de gemeente. Wevelgem wil de lokale economische dynamiek zo veel mogelijk kansen geven om zich te ontwikkelen door te focussen op volgende beleidsaccenten:

a. Streven naar een 'gerichte' verweving van lokale economische activiteiten

Om de bestaande bebouwde ruimte optimaal te benutten, dient te worden gestreefd naar (het behoud van) de verweving van lokale economische activiteiten in het stedelijk gebiedgedeelte van Wevelgem enerzijds en in de woonkern Moorseele anderzijds. Binnen het kader van de gewenste ruimtelijke structuur van de bebouwde deelgebieden wordt aangegeven op welke wijze de graad van verweving 'gericht' dient te worden gestuurd. De verweving van lokale economische activiteiten (zoals kantoren, diensten, kleinhandel, horeca, ambachtelijke bedrijven en K.M.O.'s) moet vooral in het verstedelijkte weefsel, in de overgangslinten naar het centrum en de centrumgebieden gestimuleerd worden, in zoverre dat de woonkwaliteit en leefbaarheid niet worden aangetast.

b. Creëren van voldoende ruimte voor kleinhandelsactiviteiten

Vanuit de hogere structuurplannen zijn reeds verschillende ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven inzake kleinhandel vastgelegd a.h.v. beleidscategorieën (zie informatief gedeelte – hoofdstuk planningscontext). Algemeen stelt de gemeente Wevelgem volgende basisprincipes voorop, die worden toegepast en geconcretiseerd bij het gebiedsgericht ruimtelijk beleid:

- de kerngebonden handel moet nieuw leven worden ingeblazen;
- de niet-kerngebonden handel moet in de hand worden gehouden¹³.

Bij het gebiedsgericht ruimtelijk beleid wordt onderscheid gemaakt tussen de kerngebonden kleinhandel (vooral in de centrumgebieden), de regionale kleinhandelszone N8 in Wevelgem en de bestaande lokale concentratie van grootschalige kleinhandelszaken in het gemengd gebied Driemasten.

Het gewenste ruimtelijke beleid inzake kleinhandel moet tot uiting komen in een gedifferentieerde aanpak van de ruimtelijke

¹³ Het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen bepaalt dat kleinhandelszaken buiten de kernen of overige woonconcentraties niet kunnen uitbreiden.

randvoorwaarden en vestigingsfactoren voor deze kleinhandel. Dit impliceert bijvoorbeeld dat een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en/of het creëren van een multimodale bereikbaarheid niet op elke plek prioritair aan de orde is. Deze factoren kunnen dus als sturingsmechanismen worden ingezet.

c. Ontwikkelen van nieuwe lokale bedrijventerreinen

In de gemeentelijke behoeftenstudie aan lokale bedrijventerreinen (samenvatting: zie informatief gedeelte) werd aangetoond dat voor de periode 2005-2015 een oppervlakte van maximum 11,6 ha (of 10,1 ha afhankelijk van het beschikbaar aanbod) voor de ontwikkeling van nieuwe lokale bedrijventerreinen kan vastgelegd worden in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Op basis van deze studie neemt de gemeente Wevelgem volgende beleidsbeslissingen:

- De gemeente Wevelgem wenst prioritair de **locatie A – Kleine Molen** te ontwikkelen **als nieuw lokaal bedrijventerrein**. Het betreft het gebied dat gelegen is tussen de spoorlijn Kortrijk-Poperinge en het nieuwe stedelijke woongebied 'Kleine Molen' en dat aansluit bij het bedrijventerrein Wevelgem-Luchthaven.
- Ten vroegste vanaf 2007 (nieuwe planperiode) zal de gemeente Wevelgem de ontwikkeling van een tweede nieuw lokaal bedrijventerrein opstarten. Hiervoor zal een keuze moeten gemaakt worden tussen twee optionele zoekzones voor een nieuw lokaal bedrijventerrein: de locatie B – Driemasten OF de locatie C – Moraviëstraat. De keuze tussen beide locaties moet nader onderzocht en afgewogen worden op basis van criteria zoals de bereikbaarheid op macro-niveau, de ontsluiting op micro-niveau, de aansluiting bij openbaar vervoer, de verenigbaarheid met de omliggende bebouwing, de inpassing in het landschap, de relatie met andere functies, technische eisen voor nutsvoorzieningen,... De ontwikkeling van één van beide zoekzones na 2007 kan pas na evaluatie van de alsdan bestaande behoefte en de dan geldende planningscontext.

Bieden van gebiedsgerichte ontwikkelingsperspectieven voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen

Om een duurzaam ruimtelijk beleid te voeren, om voldoende rechtszekerheid en toekomstperspectieven aan bedrijven te verlenen en om de socio-economische structuur en tewerkstellingsgraad van Wevelgem te behouden, wenst de gemeente in haar toekomstig ruimtelijk beleid voldoende oplossingen uit te werken voor bestaande

bedrijven buiten bedrijventerreinen. Hierbij wordt verwezen naar het specifieke beleidskader ter zake.


















Bieden van mogelijkheden voor functiewijzigingen

In functie van het behoud en het duurzaam benutten van het bestaande gebouwenpatrimonium, wenst de gemeente in haar toekomstig ruimtelijk beleid mogelijkheden te bieden om bepaalde functiewijzigingen toe te laten in gebouwen, die buiten de geëigende bestemmingszone zijn gelegen. Deze gebouwen kunnen een ondersteunende rol hebben in het economisch weefsel van de gemeente.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Gewenste ruimtelijke economische structuur

legende - RG figuur nr. 08

-  Regionale bedrijventerreinen
-  Kleinhandelszone N8 (regionaal commercieel centrum)
- Ruimte geven voor lokale economie :
-  Prioritair nieuw te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein: **A.** Kleine Molen
-  Optionele zoekzones voor nieuw lokaal bedrijventerrein: **B.** Driemasten of **C.** Moraviestraat
-  Gemengd gebied Driemasten
-  Centrumgebieden en overgangslinten naar het centrum
-  Verblijfsgebieden
-  Landelijke gehuchten
-  Leie
-  Hoofdwegen
-  Primaire wegen categorie 2
-  Secundaire weg categorie 1
-  Secundaire wegen categorie 2
-  Lokale wegen categorie 2
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
-  Te herbekijken verkeersknooppunten
-  Luchthaven van Wevelgem

Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan



4.1.2. Specifiek beleidskader voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen

Het structuurplan formuleert een algemeen beleid ten aanzien van de bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen. De aanpak is algemeen en situeert zich niet op perceelsniveau. De concrete aanpak dient in de ruimtelijke uitvoeringsplannen vorm te krijgen. De uitwerking in de ruimtelijke uitvoeringsplannen moet beantwoorden aan de hieronder geformuleerde aanpak.

4.1.2.1. Begripsomschrijving

Onder bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen vallen:

- de volledig of gedeeltelijk zonevreemde bedrijven in de open ruimte;
- de bij uitbreiding zonevreemde bedrijven (bv. deel uitmakend van een overgangslint naar de open ruimte, een landelijk gehucht of gelegen aan de rand van een bebouwde omgeving);
- de zone-eigen bedrijven, die echter geïsoleerd gelegen zijn in een woonomgeving.

Onder een 'bedrijf' wordt begrepen industriële, lokale & ambachtelijke bedrijven, K.M.O.'s, horecazaken, land- en tuinbouwbedrijven, vrije beroepen, kantoren en diensten. Kleinhandelszaken en sportvoorzieningen vallen niet onder het begrip 'bedrijf'.

4.1.2.2. Basisprincipes

- De gemeente wil een lange-termijnoplossing uitwerken voor de bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen zowel in de open ruimte als de bebouwde ruimte. Daarbij wordt gestreefd naar het behoud van de bestaande gebouwen en infrastructuur en het bieden van rechtszekerheid.
- De problematiek wordt op een gediversifieerde en gebiedsgerichte wijze aangepakt. Om de rechtszekerheid te realiseren, wordt afgestapt van de louter lineaire en uniforme aanpak van alle bedrijven, omdat daarmee te weinig kan worden ingespeeld op de specifieke noden van elke plek.
- 'Bestaande' bedrijven buiten bedrijventerreinen betreffen alle bedrijfsgebouwen buiten bedrijventerreinen, die reeds bestaan voor de goedkeuring van het eerste ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (23 september 1997).

- Het beleid wordt toegepast op hoofdzakelijk vergunde bedrijven.
- Volledig nieuwe, nog bijkomend te bouwen zonevreemde bedrijven worden niet meer toegelaten. Binnen een bestaand zonevreemd bedrijfsgebouw, waarbinnen de huidige bedrijfsactiviteiten worden stopgezet, kan wel – onder bepaalde voorwaarden – de vestiging van een nieuwe economische activiteit worden toegelaten.
- In de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen worden voorschriften voorzien voor de aanleg en inrichting van de globale bedrijfssite. Er zullen ook voorschriften kunnen ontwikkeld worden inzake opritten, toegangswegen, stapelen in open lucht, afzonderlijke bijgebouwen,... . Er kan ook bijzondere aandacht worden geschonken aan de beeldwaarde van de gebouwen en aan de landschappelijke integratie van de gebouwen. Hierbij wordt gekeken naar de inrichting van de globale site. Er kunnen bijkomende beperkingen opgelegd worden inzake typologie, aard van activiteiten, volumeverhoudingen en de schaal van het gebouw in zijn omgeving.
- Aangezien ook in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen richtinggevende en bindende bepalingen voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen werden opgenomen, moeten de ontwikkelingsperspectieven uit dit beleidskader van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wevelgem in de eerste plaats afgewogen worden met deze hogere structuurplannen. Dit houdt ondermeer in dat :
 - In afwachting dat op Vlaams en provinciaal niveau sommige gebieden verder worden afgebakend als GEN-, GENO-, natuurverwevings-, bosuitbreidings- of natuurverbindings-gebieden, dienen de ontwikkelingsperspectieven van de bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen, die binnen deze gebieden gelegen zijn, beschouwd te worden als een suggestie vanuit het gemeentelijk niveau.
 - Conform het subsidiariteitsbeginsel, kunnen de ontwikkelingsperspectieven voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen van bovenlokaal niveau ook enkel als een suggestie vanuit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan naar de hogere overheden worden beschouwd.
- Bij de bedrijven die zich kunnen ontwikkelen op hun huidige site, moet een bijzondere aandacht uitgaan naar de integratie met de omgeving. Bedrijven, die globaal genomen een negatieve impact op

de omgeving hebben en die dit wellicht ook in de toekomst zullen blijven hebben, worden aangemoedigd om zich te herlokaliseren.

- Indien de bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen niet of onvoldoende op hun bestaande site kunnen uitbreiden, dan voorziet de gemeente Wevelgem twee mogelijkheden om de eventuele herlokalisatiebehoefte op te vangen. Deze herlokalisatie kan enerzijds worden opgevangen binnen bestaande mogelijkheden (binnen verlaten bedrijfssites en panden) of anderzijds op nieuwe lokale bedrijventerreinen.

4.1.2.3. Ruimtelijk beleid voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen

Voor het opstellen van de ontwikkelingsperspectieven per bedrijf dienen twee stappen (A-B) te worden doorlopen.

A. Ruimtelijke toetsingscriteria voor de gebiedsgerichte afweging

Vervolgens wordt de gebiedsgerichte afweging uitgewerkt aan de hand van een categorisering en ruimtelijke toetsingscriteria.

We onderscheiden volgende categorieën :

- **Categorie 0** : Bedrijven die niet mogen uitbreiden. Deze bedrijven kunnen in principe verder werken binnen de bestaande gebouwen. Bij stopzetting van de activiteiten worden geen andere zonevreemde bedrijvigheden toegelaten.
- **Categorie 1** : Bedrijven met beperkte uitbreidingsmogelijkheden. Verbouwingen en beperkte zonevreemde uitbreidingen tot maximaal 10% bijkomende grondoppervlakte zijn mogelijk. De bedrijvigheid mag de ruimtelijke draagkracht van de omgeving niet overschrijden. Bij stopzetting van de huidige bedrijvigheid worden naar toekomstige activiteiten bijkomende beperkingen opgelegd in functie van de :
 - Open ruimte : enkel laagdynamische activiteiten OF agrarische, aan landbouw toeleverende, verwerkende en dienstverlenende bedrijven.
 - Woonomgeving : De toegelaten activiteiten zijn verenigbaar met de woonomgeving.

- Ontsluiting : Geen activiteiten toegelaten die qua verkeersdynamiek de draagkracht van de omgeving zouden overschrijden.

- **Categorie 2** : Bedrijven met ruimere uitbreidingsmogelijkheden. Verbouwingen en zonevreemde uitbreidingen tot maximaal 50% bijkomende grondoppervlakte zijn mogelijk. De bedrijvigheid mag de ruimtelijke draagkracht van de omgeving niet overschrijden, de randvoorwaarden voor uitbreiding worden vastgelegd per bedrijf in functie van de omgeving. Bij stopzetting van de huidige bedrijvigheid worden naar toekomstige activiteiten bijkomende beperkingen opgelegd in functie van de :
 - Open ruimte : enkel laagdynamische activiteiten OF agrarische, aan landbouw toeleverende, verwerkende en dienstverlenende bedrijven.
 - Woonomgeving : De toegelaten activiteiten zijn verenigbaar met de woonomgeving.
 - Ontsluiting : Geen activiteiten toegelaten die qua verkeersdynamiek de draagkracht van de omgeving zouden overschrijden.
- **Categorie 3** : Bedrijven met ruimere uitbreidingsmogelijkheden. Verbouwingen en zonevreemde uitbreidingen tot maximaal 50% bijkomende grondoppervlakte zijn mogelijk. De bedrijvigheid mag de ruimtelijke draagkracht van de omgeving niet overschrijden, de randvoorwaarden voor uitbreiding worden vastgelegd per bedrijf in functie van de omgeving. Bij stopzetting van de huidige bedrijvigheid worden naar toekomstige activiteiten geen bijkomende beperkingen opgelegd.
- **Categorie 4** : Bedrijven die zich verder kunnen ontwikkelen. De randvoorwaarden voor uitbreiding moeten vastgelegd worden per bedrijf in functie van de omgeving. De bedrijvigheid mag de ruimtelijke draagkracht van de omgeving niet overschrijden, de randvoorwaarden voor uitbreiding worden vastgelegd per bedrijf in functie van de omgeving. Bij stopzetting van de huidige bedrijvigheid worden naar toekomstige activiteiten bijkomende beperkingen opgelegd in functie van de :
 - Open ruimte : enkel laagdynamische activiteiten OF agrarische, aan landbouw toeleverende, verwerkende en dienstverlenende bedrijven.

- Woonomgeving : De toegelaten activiteiten zijn verenigbaar met de woonomgeving.
 - Ontsluiting : Geen activiteiten toegelaten die qua verkeersdynamiek de draagkracht van de omgeving zouden overschrijden.
- **Categorie 5** : Bedrijven die zich verder kunnen ontwikkelen. De bedrijvigheid mag de ruimtelijke draagkracht van de omgeving niet overschrijden, de randvoorwaarden voor uitbreiding worden vastgelegd per bedrijf in functie van de omgeving. Bij stopzetting van de huidige bedrijvigheid worden naar toekomstige activiteiten geen bijkomende beperkingen opgelegd.

De belangrijkste **ruimtelijke toetsingscriteria** en de daaraan gekoppelde categorisering voor deze gebiedsgerichte afweging zijn de volgende :

A. Gelegen in volgende essentiële gebieden van de natuurlijke structuur :

- de Leievallei (structuurbepalende riviervallei op Vlaams niveau);
- de Heulebeek (geselecteerd als 'natuurverbindingsgebied' in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen);
- de overstromingsgebieden, aangeduid met toepassing van het decreet betreffende het integraal waterbeleid;
- alle gebieden, die op Vlaams en provinciaal niveau in de toekomst zullen worden afgebakend als GEN-, GENO-, natuurverwevings-, bosuitbreidings- of natuurverbindingsgebieden.

→ in principe geldt in dit geval categorie 0. Aan de hand van de bedrijfsspecifieke afweging kan dit in bijzondere gevallen nog evolueren naar categorie 1. Afhankelijk van de specifieke ruimtelijke context moeten er bijzondere beperkende bepalingen worden opgesteld in functie van de landschappelijke integratie en visuele kwaliteit. Dit kan betrekking hebben op de typologie, het volume, het materiaalgebruik of het weloverwogen aanbrengen van streekeigen beplanting.

B. Volledig gelegen in een open-ruimtegebied :

→ in principe geldt in dit geval categorie 1. Aan de hand van de bedrijfsspecifieke afweging kan dit in bijzondere gevallen nog evolueren naar categorie 2.

C. Deel uitmakend van een overgangslint naar de open ruimte of een landelijk gehucht (overige woonconcentratie) :

→ in principe geldt in dit geval categorie 2. Aan de hand van de bedrijfsspecifieke afweging kan dit in bijzondere gevallen nog evolueren naar categorie 3.

D. Gelegen binnen het stedelijk gebied (Wevelgem en Gullegem) of de woonkern Moorsele:

→ in principe geldt in dit geval categorie 2. Aan de hand van de bedrijfsspecifieke afweging kan dit in bijzondere gevallen nog evolueren naar categorie 4.

E. Gelegen langs een lokale verbindings- of ontsluitingsweg :

→ in principe geldt in dit geval categorie 2. Aan de hand van de bedrijfsspecifieke afweging kan dit in bijzondere gevallen nog evolueren naar categorie 3.

F. Gelegen langs de N8 (een secundaire weg) :

→ in principe geldt in dit geval categorie 3. Aan de hand van de bedrijfsspecifieke afweging kan dit in bijzondere gevallen nog evolueren naar categorie 4.

G. Volledig of gedeeltelijk gelegen in reeds bestaande, bestemde zones of gebieden voor bedrijvigheid volgens een vigerend plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan :

→ in principe geldt in dit geval categorie 4. Aan de hand van de bedrijfsspecifieke afweging kan dit in bijzondere gevallen nog evolueren naar 5.

Door een combinatie van één of meerdere van deze ruimtelijke toetsingscriteria kan men tot een globale gebiedsgerichte categorisering komen. Dit betekent dat de combinatie van meerdere ruimtelijke toetsingscriteria een bepaalde marge kunnen laten (bijvoorbeeld variërend van categorie 1 tot 3). Deze marge wordt vervolgens in de laatste stap via bedrijfsspecifieke criteria nog afgewogen en verfijnd om te komen tot één effectieve categorisering.

B. Bedrijfsspecifieke afweging

De bovenstaande algemene en gebiedsgerichte afweging kan tenslotte per bedrijf nog verfijnd worden. Hierbij zijn volgende criteria van belang :

- de aard van de bedrijfsactiviteiten;
- de ruimtelijke schaal van het bedrijf t.o.v. de omgeving;
- de compactheid van de bedrijfssite en van de gebouwen ;

- de verenigbaarheid met de directe omgeving (t.o.v. eventuele woningen, landbouwbedrijven...);
- de mogelijkheden naar clustervorming met andere bedrijven in de omgeving;
- de bouwfysische toestand van de bedrijfsgebouwen;
- de milieu-technische aspecten (milieuhinder, aanwezigheid van technische nutsvoorzieningen...);
- de landschappelijke integratie (voorkomen en inkleding);
- de verkeersdynamiek naar personenvervoer en naar goederenvervoer;
- de erftoegang tot het bedrijf (de aangepastheid van de plaatselijke toegangsweg in relatie tot de verkeersdynamiek);
- de historische context;
- de economische dynamiek en rentabiliteit van het bedrijf;
- de tewerkstellingsdynamiek van het bedrijf;
- ...

Na een grondige afweging van al deze criteria, kan men voor elk bedrijf afzonderlijk specifieke ontwikkelingsperspectieven opstellen die kunnen worden vastgelegd in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

4.2. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van wonen en voorzieningen

Figuur 9: gewenste ruimtelijke structuur voor wonen en voorzieningen

Deze paragraaf omvat het gewenste ruimtelijke beleid op vlak van wonen en voorzieningen (zoals gemeenschapsvoorzieningen, culturele, dienstverlenende en verzorgende functies). Voor economisch gerichte voorzieningen zoals kleinhandel, horeca, kantoren en diensten wordt verwezen naar het gewenste ruimtelijke beleid op vlak van economie.

4.2.1. Doelstellingen en globale beleidselementen

Om de onderstaande ruimtelijke doelstellingen op vlak van wonen daadwerkelijk te realiseren is er nood aan een gecoördineerd woonbeleid. Het gemeentebestuur dient de uitvoering van het lokale woonbeleid te bewaken en een balans bij te houden inzake de vooropgestelde fasering en realisatiegraden van nieuwe woningbouwprojecten, de woningdifferentiatie en de woningdichtheden, zoals vooropgesteld in de gemeentelijke woningbehoefstudie.

Streven naar een evenwichtig, gedifferentieerd en kwaliteitsvol woningaanbod

In de gemeente Wevelgem is reeds een vrij gedifferentieerd aanbod aan woonmogelijkheden aanwezig. Bij de verdere uitbouw van het woningaanbod dient men in te pikken op de specifieke behoeften van de (toekomstige) bewoners om socio-demografische processen zoals gezinsverdunding, veroudering en aangroei van de eigen bevolking op te vangen.

Om te beantwoorden aan de verschillende soorten woningbehoeften, zal het woningpatrimonium moeten gedifferentieerd worden : het woningenbestand moet bestaan uit zowel koop- als huurwoningen, private en sociale woningbouw, variabele groottes van de woningen, lage en hogere prijsklassen, verschillende woningtypes (aanééngesloten, halfopen of open bebouwing, appartementen...).

Deze beleidsoptie zal zorgen voor een interessante vermenging van verschillende bevolkingsgroepen. Dit evenwichtig, gedifferentieerd en kwaliteitsvol woningaanbod dient aan de hand van de volgende doelstellingen te worden nagestreefd.

Optimaliseren van het bestaande woningpatrimonium

In de eerste plaats moet het bestaande woningpatrimonium geoptimaliseerd worden door het stimuleren van de renovatie, het saneren en/of de vervangingsbouw van verouderde en leegstaande woningen. Op deze manier kan de leegstand, verpaupering en verkrotting worden tegengegaan, wordt de woonkwaliteit verhoogd en worden de bestaande woonomgevingen geherwaardeerd. Deze doelstelling is vooral van belang in de oudste woonstraten (veelal de historische dorpscentra) en in het bijzonder voor de stationsomgeving in Wevelgem.

Prioritair realiseren van wooninbreidings- en verdichtingsprojecten

Vanuit de inventaris van het bestaande aanbod aan bouwmogelijkheden (zie *gemeentelijke woningbehoefstudie*) blijkt dat er nog een ruim aanbod aan bouwmogelijkheden bestaat in de gemeente Wevelgem. Om duurzaam om te springen met de beschikbare ruimte moet men in de eerste plaats focussen op verdichting en inbreiding door het bebouwen van de juridisch bestaande effectieve bouwgronden.

Van prioritair belang is het benutten van de onbebouwde percelen gelegen in goedgekeurde verkavelingen, van de nog beschikbare bouwgronden gelegen langs de uitgeruste wegen én van de verdichtingsmogelijkheden om een bijkomend aanbod aan woongelegenheden te voorzien. Daarnaast zal de gemeente ook de nodige (stimulerende) maatregelen nemen om de niet-uitgeruste bouwgronden bouwrijp te (laten) maken, zodat deze terreinen op korte of middellange termijn op de markt kunnen gebracht worden. In het kader van '*het gebiedsgericht ruimtelijk beleid*' worden deze wooninbreidings- en verdichtingsprojecten nader behandeld.

Het voeren van zowel een stedelijk gebied- als een buitengebiedbeleid voor de realisatie van woonuitbreidingsprojecten

Voor de realisatie van woonuitbreidingsprojecten dient men in de gemeente Wevelgem een gedifferentieerd beleid te voeren tussen het stedelijk gebiedgedeelte enerzijds en het buitengebied anderzijds :

- Het gedeelte van Wevelgem, dat behoort tot regionaalstedelijk gebied Kortrijk, zal een aanbodbeleid op vlak van bijkomende woningen kunnen voeren. In de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk wordt de nodige ruimte bestemd om deze taakstelling op te vangen. Op korte termijn betreft het de realisatie van de

stedelijke woongebieden *Kleine Molen* in Wevelgem en *IJzerpoort* in Gullegem.

- Moorsele behoort tot het buitengebied en werd als 'woonkern' geselecteerd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen. Dit impliceert dat op vlak van bijkomende woningen Moorsele mag instaan voor de opvang van de eigen groei van de huishoudens op niveau van de kern. De gemeentelijke woonbehoeftestudie (*zie informatief gedeelte*) heeft aangetoond dat er op korte termijn behoefte is om een kleine oppervlakte woonuitbreidingsgebied aan te snijden in Moorsele. Hierbij wordt verwezen naar de paragraaf 'het gewenste ruimtelijke beleid voor Moorsele'.

Opties na de planningshorizon (2007) kunnen op basis van de dan geldige planningscontext een nieuwe afweging krijgen (via de richtinggevende en bindende bepalingen uit de structuurplannen op Vlaams en provinciaal niveau). Uiteraard zal ook op langere termijn het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden op een duurzame, geïntegreerde en gefaseerde wijze moeten verlopen.

Streven naar verdichting met een gebiedsgerichte aanpak

De gemeente Wevelgem wil bij de realisatie van nieuwe woningbouwprojecten en bij de herstructurering van bestaande bebouwde gebieden streven naar hogere woningdichtheidsnormen, dan wat gebruikelijk was gedurende de laatste decennia. Door het verdichten of concentreren van wooneenheden kan zuinig worden omgesprongen met de beperkte beschikbare ruimte én kan – als compensatie van het verlies aan private perceelsoppervlakte – op een aantal plaatsen ruimte worden vrijgehouden voor de aanleg van kwalitatieve publieke ruimte, groen of andere ondersteunende functies zodat een ruimtelijke meerwaarde ontstaat voor de woonomgeving.

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geldt een na te streven woningdichtheid van :

- minimaal 25 woningen per hectare – uitgedrukt op een ruimtelijk samenhangend geheel – voor het stedelijk gebiedgedeelte van Wevelgem;
- en van minimaal 15 woningen per hectare – uitgedrukt op een ruimtelijk samenhangend geheel – voor de woonkern Moorsele.

Wevelgem wenst de woningdichtheidsnormen gebiedsgericht aan te pakken. Door te streven naar een gedifferentieerd woningaanbod (met verschillende woningtypes) zullen de minimale woningdichtheden per

project sterk kunnen variëren van 7 woningen/ha tot meer dan 40 woningen per ha. Globaal genomen streeft de gemeente vooral in de centrumgebieden van Wevelgem en Gullegem en in mindere mate in het centrumgebied van Moorsele naar hogere woningdichtheden (met geschakelde en gestapelde woningbouw). Het is belangrijk dat deze hogere woningdichtheden worden gecombineerd met voldoende kwalitatieve publieke of semi-publieke ruimte en groenvoorzieningen. Aan de randen van de bebouwde gebieden kunnen lagere woningdichtheden gerealiseerd worden, met een groter aandeel aan privaat groen.

Wevelgem zal dus voor alle wooninbreidingen, woonuitbreidingen, verdichtingsprojecten en herstructureringen samen de richtdichtheden bepaald op Vlaams niveau hanteren als norm. De gemeente Wevelgem stelt voor om bij de groei van het woningaanbod een dichtheidsstrategie te voeren. Deze dichtheidsstrategie werd uitgewerkt in het kader van de gemeentelijke woningbehoeftestudie. Aan de hand van ontwerpmatig stedenbouwkundig onderzoek en het gemeentelijk woonbeleid zal voor elk te ontwikkelen woningbouwproject een na te streven minimale dichtheidsnorm worden verfijnd (bv. bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen), rekening houdende met de bestaande ruimtelijke context en de gewenste ruimtelijke structuur van de deelgebieden.

Voldoende aandacht hebben voor de sociale dimensie van de huisvestingsmarkt

Er dient een continue en bijzondere aandacht uit te gaan naar de sociale dimensie van de huisvestingsmarkt. Bijgevolg kan men inspelen op de huisvestingsbehoeften van de socio-economische zwakke groeperingen in de maatschappij, waar de private woningbouwmarkt niet of onvoldoende oog voor heeft. In de stedelijk gebieddelen van Wevelgem moet een inhaalbeweging gemaakt worden voor het aantal sociale huurwoningen. In Moorsele zijn er al veel sociale huurwoningen; hier wordt vooral een bijkomend aanbod aan sociale koopwoningen gerealiseerd. In de gemeentelijke woningbehoeftestudie worden beleidselementen aangereikt met betrekking tot de verhouding tussen sociale woningen en private woningen.

Inzake de na te streven differentiatie van woontypes worden de bepalingen inzake de gewenste realisatiegraad van 'sociale woningen' in de gemeente Wevelgem zoals gestipuleerd in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen gevolgd. Voor de gebruikte terminologie en richtlijnen verwijzen we eveneens naar het goedgekeurd provinciaal ruimtelijk structuurplan.

Het gemeentebestuur coördineert in het kader van goed stedenbouwkundig management het lokaal woonbeleid:

- een balans bijhouden van de verhouding tussen sociale en private woningen;
- het aanbod aan beschikbare en betaalbare kwalitatieve woningen bewaken.

Als de gemeente of een sociale huisvestingsmaatschappij woningen voor specifieke doelgroepen wil realiseren dan zal ze gebruik maken van wat ze in eigendom heeft; of zal ze gronden verwerven door aankoop in de minne, recht van voorkoop of onteigening; of zal ze binnen de instrumenten van ruimtelijke uitvoeringsplannen of stedenbouwkundige verordeningen overeenkomsten maken met de ontwikkelaar van een woongebied.

Hierbij zal de gemeente onderzoeken welke technische moeilijkheden de realisatie van juridisch beschikbare terreinen tegenhouden.

Bij de uitwerking van RUP's en inrichtingsstudies voor gebieden met een belangrijke impact in Wevelgem gaat bijzondere aandacht uit naar het doelgroepenbeleid door het voorzien van verschillende woningentypes.

Het streven naar een kwaliteitsvolle woonomgeving

Naast het optimaliseren van het bestaande woningpatrimonium kan – op enkele plaatsen – ook de directe omgeving opgewaardeerd worden.

Door een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein, de renovatie van waardevolle gebouwen, het voorzien van voldoende groen in of in de nabijheid van de woonzones, het bieden van voldoende parkeervoorzieningen, het streven naar een harmonieuze verweving van centrumfuncties, het verhogen van de verkeersleefbaarheid en verblijfsfunctie... kan een kwalitatieve woonomgeving gecreëerd worden. Deze beleidsdoelstelling moet de identiteit, herkenbaarheid en eigenheid van Wevelgem, Gullegem en Moorsele versterken en moet het kerngebonden wonen voldoende aantrekkelijk houden (of maken). Ter versterking van deze identiteit en leefbaarheid is het vooral belangrijk dat de invalswegen en hoofdstraten van Gullegem, Moorsele en Wevelgem met bijzondere aandacht worden ingericht.

Ook bij nieuwe woonprojecten dient men kwaliteitsvol, duurzaam en met oog voor diversiteit te werk te gaan. Nieuwe woonprojecten moeten zowel een meerwaarde betekenen voor het wonen, als voor de woonomgeving in het algemeen. Het uitwerken van woonprojecten zoals de 'Kleine Molen' en de 'stationsomgeving van Wevelgem', moeten voorbeelden worden van kwalitatief wonen in Wevelgem waarin elke

inwoner een woonplaats kan vinden. De realisatie van die nieuwe woonprojecten moet dan ook met extra aandacht voor de ruimtelijke inpassing uitgewerkt worden. Hier moeten naast het bereiken van de kwantitatieve eisen (dichtheden), vooral de kwalitatieve aspecten benadrukt worden. Dit betekent dat inplantingsplannen voor nieuwe woningbouwprojecten moeten steunen op basisprincipes zoals een goede oriëntatie, een optimale ontsluiting en erftoegang, een ruimtelijk evenwicht tussen publieke en private ruimten en kwalitatieve architectuur. De gemeente zal de inrichting van het openbaar domein zelf afstemmen op het karakter van het betreffende gebied.

Tegengaan van ongebreidelde lintbebouwing en verspreid wonen

Streven naar verdichting en inbreiding houdt ook in dat nieuwe, ongebreidelde versnippering in lintbebouwing en verspreide bebouwing moet worden tegengegaan. Juridisch bestaande effectieve bouwgronden worden echter behouden. Bestaande vormen van lintbebouwing moeten, waar mogelijk, geherstructureerd worden in functie van de beeldkwaliteit en verkeersveiligheid.

Bieden van ontwikkelingsperspectieven voor bestaande zonevreemde woningen

Om een duurzaam ruimtelijk beleid te voeren en om voldoende rechtszekerheid en toekomstperspectieven aan eigenaars en bewoners van zonevreemde woningen te verlenen, wenst de gemeente in haar toekomstig ruimtelijk beleid voldoende oplossingen uit te werken voor alle bestaande zonevreemde woningen, die vergund en niet verkrot zijn. Hiertoe wordt verwezen naar het specifieke beleidskader voor zonevreemde woningen. Dit beleidskader zal dan nader moeten uitgewerkt worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Behouden en optimaliseren van een kwalitatief aanbod aan openbare, dienstverlenende en verzorgende voorzieningen

Wevelgem, Gullegem en in mindere mate Moorsele worden verder ontplooid als nederzettingen met verschillende basis- en gemeenschapsvoorzieningen, dienstverlenende en verzorgende functies, culturele, sportieve en recreatieve ontspanningsmogelijkheden. De gemeente houdt rekening met het onderscheid in het stedelijk gebied en het buitengebied voor de locatiekeuze van deze voorzieningen. De meer grootschalige voorzieningen worden binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied voorzien. Bij de verdere ontwikkelingen wordt in de eerste plaats aandacht besteed aan de optimalisering van de

bestaande voorzieningen. In het bijzonder dient men ook de bestemmingsmogelijkheden van bestaande gemeenschapsgebouwen verder te onderzoeken. In de eerste plaats moet de gemeenschapsfunctie worden bestendigd. Als deze functie is achterhaald en het gebouw dreigt leeg te komen staan, dient men ook mogelijkheden te bieden voor reconversie (bv. tot woonproject).

Het bieden van een nieuwe locatie voor het gemeentelijk containerpark

Omwille van de knelpunten bij de huidige locatie van het gemeentelijk containerpark dient een nieuwe locatie voor het gemeentelijk containerpark (of recyclagepark) te worden gezocht. De gemeente wenst bij deze nieuwe locatie voor het containerpark eventueel ook nieuwe bijkomende gemeentelijke loodsen of depots te bundelen, indien hiertoe de behoefte ontstaat.

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dient een containerpark 'te worden gelokaliseerd in de kern met respect voor de ruimtelijke draagkracht van de omgeving of op een bedrijventerrein dat aansluit bij de kern'. In dit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden enkele ruimtelijk-stedenbouwkundige criteria toegevoegd:

- De locatie moet vanuit de verschillende deelgemeenten van Wevelgem vlot bereikbaar zijn;
- De directe verkeersontsluiting (erftoegang) moet op een optimale manier georganiseerd worden, zodat geen verkeersoverlast op andere omliggende wegen wordt veroorzaakt. Het frequente gebruik van het containerpark op bepaalde piekmomenten (vb. op zaterdag) mag het normale functioneren van het wegennet niet verstoren.
- De locatie mag niet gelegen zijn in een groot, aanééngesloten openruimtegebied, maar moet aansluiten bij bebouwing van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk.
- Het containerpark mag geclusterd worden binnen een bedrijventerrein of bij gemeenschaps- en nutsvoorzieningen.
- T.o.v. de omgeving (bijvoorbeeld t.o.v. aanpalende woningen, t.o.v. de open ruimte...) dient voldoende buffering te worden voorzien.

Op basis van deze criteria worden hierna enkele mogelijke zoeklocaties voor het gemeentelijk containerpark aangeduid :

- a. de locatie 'Kleine Molen noord', gelegen ter hoogte van de brug van de Gullegemstraat over de A17, nabij de Molenstraat-Gaverstraat
- b. de locatie 'Kleine Molen zuid', gelegen binnen het nieuwe lokale bedrijventerrein 'Kleine Molen'

- c. een locatie binnen de reeds voorziene uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein 'Gullegem-Moorsele'.

Deze lijst van mogelijke zoeklocaties is niet-limitatief en kan nog aangevuld worden. Op basis van de hierboven opgesomde ruimtelijk-stedenbouwkundige criteria moet een definitieve keuze nader onderzocht worden. De finaal gekozen locatie kan vervolgens in een ruimtelijk uitvoeringsplan worden vastgelegd.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

**Gewenste ruimtelijke structuur voor
wonen en voorzieningen**

legende - RG figuur nr. 09

- Centrumgebieden
 - Verblijfsgebieden
 - Overgangslinten naar het centrum
 - Overgangslinten naar de open ruimte
 - Landelijke gehuchten
 - Een concentratie aan voorzieningen
 - Een bijkomend woningaanbod ontwikkelen
 - Zonevreemdheid woningen oplossen
 - X** Zoeklocaties voor containerpark:
A. Kleine Molen noord
B. Kleine Molen zuid
C. Binnen bedrijventerrein Gullegem-Moorsele
-
- Hoofdweg
 - Primaire wegen categorie 2
 - Secundaire weg categorie 1
 - Secundaire wegen categorie 2
 - Lokale wegen categorie 2
 - Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
 - Te herbekijken verkeersknooppunten
 - Regionale bedrijventerreinen
 - Overige bebouwing

Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



4.2.2. Specifiek beleidskader voor zonevreemde woningen

Binnen het kader van dit Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt een algemeen ruimtelijk beleid voor zonevreemde woningen opgesteld. De aanpak is algemeen en situeert zich niet op perceelsniveau. De concrete aanpak dient in de ruimtelijke uitvoeringsplannen (R.U.P.'s) vorm te krijgen. De uitwerking in de ruimtelijke uitvoeringsplannen moet beantwoorden aan de hieronder geformuleerde aanpak.

4.2.2.1. Begripsomschrijving

Een woning kan als zonevreemd beschouwd worden indien ze:

- én NIET gelegen is in de gebieden die in de geldende gewestplannen omschreven zijn als woongebied of als woongebied met landelijk karakter;
- én NIET gelegen is in de gebieden waarbinnen de geldende plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen het wonen toestaan;
- én NIET gelegen is binnen goedgekeurde, niet-vervallen verkavelingen.

4.2.2.2. Basisprincipes

- De gemeente wil een lange-termijnoplossing uitwerken voor de bestaande zonevreemde woningen, die vergund zijn en niet verkrot zijn. Daarbij wordt gestreefd naar behoud van deze woningen en het bieden van rechtszekerheid aan de eigenaars en bewoners van zonevreemde woningen.
- De gemeente wil in haar huisvestingsbeleid optimaal gebruik maken van de bestaande infrastructuur, vooraleer bijkomende ruimte aan te snijden. Gezien de zonevreemde woningen deel uitmaken van het bestaande woningenbestand wil de gemeente ook van deze woongelegenheden optimaal gebruik maken om te voldoen aan de vraag. Duurzaamheid houdt immers ook in dat bestaande infrastructuur en gebouwen kunnen worden behouden.
- Door mogelijkheden te geven aan zonevreemde woningen om onderhouden en aangepast te worden, werkt de gemeente bovendien aan de landschappelijke kwaliteit van de open ruimte. Immers, leegstand en verkrotting van zonevreemde woningen wordt vermeden door meer mogelijkheden te geven.
- Bijkomende, nog nieuw te bouwen zonevreemde woningen worden niet toegelaten. Dit beleidskader is immers enkel van toepassing voor bestaande zonevreemde woningen, die bovendien niet verkrot mogen

zijn én hoofdzakelijk vergund moeten zijn of worden geacht vergund te zijn, ook wat de functie betreft.

- Als een landbouwersbedrijf haar agrarische activiteiten stopzet, wijzigt de eventueel bijhorende landbouwerswoning tot een zonevreemde woning. Uiteraard wordt deze ex-landbouwerswoning dan beschouwd als een bestaande zonevreemde woning en moeten de ontwikkelingsperspectieven aan de hand van dit beleidskader worden afgewogen.
- In de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen worden voorschriften voorzien voor de aanleg en inrichting van de globale site van de woning. Er kan ook bijzondere aandacht worden geschonken aan de beeldwaarde van de gebouwen en aan de landschappelijke integratie van de gebouwen. Er kunnen bijkomende beperkingen opgelegd worden inzake typologie, volumeverhoudingen en de schaal van het gebouw in zijn omgeving.
- In afwachting dat op Vlaams en provinciaal niveau sommige gebieden verder worden afgebakend als GEN-, GENO-, natuurverwevingsgebieden, bosuitbreidingsgebieden of natuurverbindingsgebieden, dienen de ontwikkelingsperspectieven van de zonevreemde woningen, die binnen deze gebieden gelegen zijn, beschouwd te worden als een suggestie vanuit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.
- Bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor zonevreemde woningen mogen in geen geval nieuwe juridisch-planologische toestanden worden ontwikkeld, waardoor de gevestigde landbouwbedrijven gehinderd zouden kunnen worden in hun rechtmatige juridische en milieu-technische belangen (bv. afstandsregels in de milieuwetgeving).
- In bepaalde gevallen kunnen – voor zover ruimtelijk aanvaardbaar – functiewijzigingen worden toegelaten.
- Bij de uitwerking van het ruimtelijk beleid voor zonevreemde woongelegenheden wordt de vigerende Vlaamse regelgeving gebruikt als uitgangspunt, die kan vertaald en verfijnd worden in één of meerdere ruimtelijke uitvoeringsplannen, rekening houdende met de specifieke context in Wevelgem. In afwachting van deze ruimtelijke uitvoeringsplannen blijft de Vlaamse regelgeving van kracht.

4.2.2.3. Ruimtelijk beleid voor zonevreemde woningen

A. Woningen met oog op herbestemming tot (landelijke) woonzone¹⁴

Het betreft alle zonevreemde woningen en woningconcentraties, die nauw aansluiten bij bestaande (landelijke) woongebieden of bij gelijkaardige gebieden waarbinnen de geldende plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen het wonen toestaan.

De geselecteerde woningen kunnen ontwikkelen als een (landelijke) woonzone. Men kan m.a.w. instandhoudings-, onderhouds- en afbraakwerken uitvoeren, verbouwen, herbouwen en uitbreiden. Maximale volumes en maximale uitbreidingsverhoudingen worden vastgelegd in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Criteria voor het bepalen van woningen en woningconcentraties met het oog op herbestemming tot (landelijke) woonzone:

- De woningen sluiten ruimtelijk nauw aan bij een bestaand 'woongebied' (zoals bestemd in een plan van aanleg of R.U.P.). Hierbij moet rekening worden gehouden met de specifieke ruimtelijke context van de plek.
- Bij herbestemming tot en aansluiting bij (landelijke) woonzone mogen geen nieuwe bouwpercelen worden gecreëerd. De selectie gebeurt uiteraard op perceelsniveau.

B. Verspreide woningen

Verspreide woningen zijn alle zonevreemde woningen die verspreid staan in de open ruimte. De gemeente stelt volgende principes voorop:

- Bij de bestaande verspreide zonevreemde woningen, die niet gelegen zijn in kwetsbare gebieden (behoudens de parkgebieden en de recreatieve parkgebieden¹⁵) of in overstromingsgebieden, kan men instandhoudings-, onderhouds- en afbraakwerken uitvoeren, verbouwen, herbouwen en uitbreiden. Maximale volumes en maximale uitbreidingsverhoudingen worden vastgelegd in ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarbij de vigerende Vlaamse regelgeving als

¹⁴ Daar het gewestplan het begrip 'woongebied' gehanteerd wordt, spreekt dit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan over woonzone.

¹⁵ De zonevreemde woningen in parkgebied of recreatief parkgebied vallen wel degelijk onder deze regelgeving en kunnen dus ook verbouwd, herbouwd en uitgebreid worden.

algemeen principe wordt gehanteerd. Voor bestaande uitzonderingen op dit algemeen principe kan een beperkte aanvullende uitbreidingsmogelijkheid worden geboden, rekening houdende met de ruimtelijke context van de plek (vb. openheid van het landschap, schaal van de omgevende bebouwing,...). Deze uitzonderingsgevallen zullen bij de opmaak van een RUP individueel worden afgewogen.

- De zonevreemde woningen in de delen van de Leievallei aangeduid als te ontwikkelen parklandschap, kunnen hun woonfunctie behouden. Wanneer de Vlaamse overheid aangeeft voor dit gebied geen ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken zal in overleg met het Vlaamse gewest de gemeente Wevelgem deze taak uitvoeren en de zonevreemde woningen rechtzekerheid geven.
- In kwetsbare gebieden (behoudens de parkgebieden en de recreatieve parkgebieden) of in overstromingsgebieden kunnen de bestaande verspreide zonevreemde woningen behouden blijven. Daarvoor worden alle handelingen toegelaten met betrekking tot instandhouden of verbouwen binnen het bestaande volume. Handelingen om het overstromingsrisico van de woning te beperken worden eveneens toegelaten. Deze woningen mogen echter niet uitbreiden of herbouwd worden en functiewijzigingen zijn ook niet toegelaten.
- Afhankelijk van de specifieke ruimtelijke context kunnen er bijzondere beperkende bepalingen worden opgesteld in functie van de landschappelijke integratie en visuele kwaliteit. Dit kan betrekking hebben op de typologie, het volume, het materiaalgebruik of het weloverwogen aanbrengen van streekeigen beplanting.

4.3. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van toerisme en recreatie

Figuur 10: De gewenste ruimtelijke toeristisch-recreatieve structuur

4.3.1. Doelstellingen en globale beleidselementen

Invulling geven aan bovenlokale toeristisch-recreatieve elementen

Op hoger niveau wordt elk stedelijk gebied, dus ook het regionaalstedelijk gebied Kortrijk waartoe Wevelgem gedeeltelijk behoort, als 'toeristisch-recreatief knooppunt' aangeduid. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen maakte – op vlak van toerisme en recreatie – volgende selecties op het grondgebied van Wevelgem:

- *De Bergelen* werd geselecteerd als 'openluchtrecreatief groen domein van provinciaal niveau';
- *De Leie* werd geselecteerd als 'toeristisch-recreatief lijnelement';
- *De verlaten spoorwegbedding Roeselare-Menen* werd eveneens geselecteerd als 'toeristisch-recreatief lijnelement'.

De inrichting, afbakening en concrete invulling van deze bovenlokale selecties betreft een provinciale bevoegdheid. Met deze selecties is reeds duidelijk dat Wevelgem heel wat toeristisch-recreatieve troeven heeft. De gemeente Wevelgem onderkent al deze troeven en wenst vanuit haar lokaal ruimtelijk beleid enkele suggesties te formuleren om deze bovenlokale beleidselementen concreet vorm te geven en aan te vullen met lokale toeristisch-recreatieve mogelijkheden. Op deze wijze tracht de gemeente Wevelgem tevens om haar eigen gewenste ruimtelijke beleid op vlak van toerisme en recreatie in te schakelen in een groter geheel. Gezien het feit dat de suggesties gebiedsgericht en in relatie tot andere functies worden geformuleerd, wordt hiervoor verwezen naar 'het gebiedsgerichte ruimtelijke beleid'.

Behouden en versterken van aanbod aan lokale toeristisch-recreatieve voorzieningen

Wevelgem biedt diverse mogelijkheden voor toerisme en recreatie en wil haar imago van culturele en sportieve gemeente verder uitbouwen door in te pikken op het bestaande aanbod van sportmanifestaties, recreatieve voorzieningen en door ruimte te geven voor toerisme, cultuur en feestelijkheden. Binnen elke deelgemeente moet een aanbod

van culturele en toeristische voorzieningen, sport, spel- en ontspanningsstructuur behouden blijven of op een kwaliteitsvolle en duurzame manier versterkt worden, specifiek op maat van het profiel van de deelgemeente. Dit betekent dat in de eerste plaats wordt rekening gehouden met de beleidsdifferentiatie tussen het stedelijk gebied en het buitengebied.

Op gemeentelijk niveau onderscheiden we enerzijds *lokale toeristisch-recreatieve polen* en anderzijds *lokale toeristisch-recreatieve knooppunten*.

A. Lokale toeristisch-recreatieve polen :

Dit zijn – naast de reeds geselecteerde elementen op bovenlokaal niveau – de grotere entiteiten en gebieden met een belangrijke toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht, die de gemeente Wevelgem in haar gewenste ruimtelijke beleid op vlak van toerisme en recreatie bijzondere ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven wenst te verlenen. Het betreft het Vijverhof te Wevelgem én het koppingsgebied tussen het woonweefsel van Gullegem, het regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en de Bergelen. Deze polen hebben een structurerend karakter en een grote uitstraling op vlak van toerisme en recreatie voor de gemeente Wevelgem. Voor elke pool moet bijzondere aandacht worden besteed aan een optimale bereikbaarheid, de inrichting en interne organisatie en de landschappelijke integratie. Gezien het feit dat deze ontwikkelingsperspectieven in relatie tot andere functies en op een gebiedsgerichte wijze worden toegekend, wordt hiervoor verwezen naar 'het gebiedsgericht ruimtelijk beleid'.

B. Lokale toeristisch-recreatieve knooppunten:

Voor deze knooppunten wordt – naargelang de aard en functie – een bijzonder ruimtelijk beleid vooropgesteld :

- Het betreft in de eerste plaats de *lokale culturele centra en ontmoetingscentra* (o.a. jeugdcentra, bibliotheken, musea, gebouwen van jeugdbewegingen,...) en de *lokale outdoor- en indoor-sportvoorzieningen* (voetbalvelden, sportterreinen, sporthallen). Deze lokale toeristisch-recreatieve knooppunten moeten – gezien hun publiek of collectief karakter – een lage toegangsdrempel hebben. Deze knooppunten worden gekoppeld aan de bebouwde deelgebieden van Wevelgem, Gullegem en Moorsele en de ontwikkeling van deze knooppunten dient te gebeuren op maat van het profiel van de desbetreffende deelgemeente.

- De lokale parken, de groene slingers en speelbossen worden als een bijzondere categorie geselecteerd omwille van hun te bewaren en te versterken groenwaarde.
- Daarnaast is Wevelgem ook rijk aan hoeves, merkwaardige gebouwen en beschermde gebouwen en sites, die eveneens als 'lokale toeristisch-recreatieve knooppunten' worden geselecteerd. In eerste instantie wordt in het GRS een selectie gemaakt van merkwaardige gebouwen die reeds een toeristisch-recreatieve rol hebben, of op korte termijn een toeristisch-recreatieve rol wensen te ontwikkelen. De gemeente wenst - aan de hand van een bijzonder, bijkomend onderzoek de selectie van deze cultuurhistorisch-architecturaal of landschappelijk waardevolle gebouwen en sites aan te vullen en bijzondere ontwikkelingsperspectieven individueel toe te kennen. Daarbij wordt uitgegaan van een toeristisch-recreatieve of landschappelijke valorisatie van de plek. Hierbij moet er rekening worden gehouden met de gewenste ruimtelijke structuur, de ligging t.o.v. de toeristisch-recreatieve verbindingen, de verkeersontsluiting, de bestaande voorzieningen en gebouwinfrastructuur, de landschappelijke integratie... Er mag geen overdruk ontstaan in de open ruimte of groene gebieden en de bepalende waarde van het gebouw en de site dient steeds te worden bestendigd. Specifiek wat betreft plattelandstoerisme, kunnen er mogelijkheden geboden worden voor dergelijke projecten. Voor de hoeves, de beschermde gebouwen/sites en de merkwaardige gebouwen, die gelegen zijn in het buitengebied, moeten deze bijzondere ontwikkelingsperspectieven, in de eerste plaats beantwoorden aan 'het specifieke beleidskader voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten' uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.

Optimaliseren en uitbouwen van lokale toeristisch-recreatieve verbindingen

Wevelgem werkt aan de uitbouw van een lokaal netwerk van toeristisch-recreatieve verbindingen. De landelijke wegen, de buurtwegen, kerk- en voetwegels, uitgestippelde lusvormige fiets-, ruit- en wandelroutes... kunnen worden ingeschakeld voor het optimaliseren en de verdere uitbouw van volwaardige toeristisch-recreatieve verbindingen, die zorgen voor aangename verplaatsingen (met een kwaliteitsvolle belevingswaarde) tussen de verschillende toeristisch-recreatieve voorzieningen in de gemeente én tussen de bebouwde en open-ruimtegebieden. Door netwerkvorming kan de gewenste ruimtelijke toeristisch-recreatieve structuur worden ontwikkeld als een samenhangend en complementair systeem. Deze lokale toeristisch-

recreatieve verbindingen staan los van de functionele fietsroutes. Toch zijn overschakelingen tussen de recreatieve en functionele fietsroutes op verschillende plaatsen wenselijk.

Lokale routes dienen tevens aan te sluiten op toeristisch-recreatieve lijnelementen van hoger niveau (i.c. *de Leie en de verlaten spoorwegbedding Roeselare-Menen*). In het kader van het Leieactieplan wordt ook op het grondgebied van Wevelgem een recreatief fietsnetwerk uitgestippeld. Dit initiatief dient het recreatief fietsverkeer tussen de verschillende bovenlokale toeristisch-recreatieve knooppunten in de Leiestreek (Wervik-Kortrijk-Gent) te bevorderen. *De gemeente suggereert aan de provincie om ook bij de inrichting van het natuurverbingsgebied langs de Heulebeek een continue recreatieve route te voorzien*. De gemeente zal zelf bij de inrichting van de Bankbeekvallei, de Neerbeekvallei, de Stierbeekvallei en de Wulfsdambeekvallei recreatieve ruit- en wandelroutes voorzien, als deze kunnen bijdragen tot verdere netwerkvorming. De gemeente suggereert om een afgescheiden fietsverbinding aan te leggen tussen de Bergelen en de Hondshootestraat. De gemeente gaat in eerste instantie uit van het behoud van de bestaande recreatieve wandel- en fietsroutes. Indien noodzakelijk kunnen ontbrekende schakels tussen deze bestaande routes worden weggewerkt en kunnen bijkomende toeristisch-recreatieve verbindingen worden gecreëerd, op voorwaarde dat de gewenste ruimtelijke structuur (vooral op vlak van natuur en landschap) niet in het gedrang komt. Tot slot moet er ook meer aandacht uitgaan naar de toegankelijkheid, het beheer, de inrichting, het comfort en onderhoud van deze routes en moet er worden gezorgd voor meer basis- en nutsvoorzieningen (routemarkering, verlichting, afvalvoorzieningen, schuilplaatsen, zitbanken...). Omtrent de buurtwegen wordt een specifiek beleidskader uitgewerkt.

Stimuleren van verweving van toerisme en recreatie met andere functies








Om toerisme en recreatie voldoende ontwikkelingsperspectieven te verlenen en eventuele zonevreemdheid te elimineren, moet de verweving van toerisme en recreatie met andere functies (natuur, landbouw, cultuur, gemeenschapsleven, woonomgeving...) de regel blijven en de strikte functiescheiding eerder de uitzondering. Recreatief medegebruik staat dus op vele plaatsen voorop, maar steeds met respect voor de draagkracht van het gebied (stedelijk of buitengebied) en voor de landschappelijke en natuurwaarden.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

**Gewenste ruimtelijke toeristische-
recreatieve structuur**

legende - RG figuur nr. 10

-  Lokale toeristisch-recreatieve polen
- Lokale toeristisch-recreatieve knooppunten :
 -  Centrumgebieden als concentraties van lokale toeristisch-recreatieve knooppunten
 -  Sportvoorzieningen indoor en outdoor (nummering: zie tekst)
 -  Merkwaardige gebouwen in de open ruimte
 -  Leiebos
 -  Recreatieve routes
-  De Leievallei
-  De oude spoorwegbedding
-  Provinciaal openlucht recreatief groendomein de Bergelen
-  De Heulebeekvallei, een suggestie als toeristisch-recreatief lijnelement

-  Bebouwd gebied
-  Hoofdweg
-  Primaire wegen categorie 2
-  Secundaire weg categorie 1
-  Secundaire wegen categorie 2
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
-  Te herbekijken verkeersknooppunten

Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



4.3.2. Selecties

4.3.2.1. Lokale toeristisch-recreatieve polen

- Het Vijverhof te Wevelgem
- Het koppingsgebied tussen het woonweefsel van Gullegem, het regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en de Bergelen

4.3.2.2. Lokale toeristisch-recreatieve knooppunten

De selectie gebeurt op basis van de analyse van bestaande toeristisch-recreatieve elementen uit het informatief gedeelte.

Lokale culturele en ontmoetingscentra :

- Ontmoetingscentrum Guldenberg (Acaciastraat Wevelgem)
- Ontmoetingscentrum de Cerf (Kerkstraat Gullegem)
- Ontmoetingscentrum Moorsele (Ieperstraat Moorsele)
- De gemeentelijke jeugdlokalen
- De bibliotheken in Wevelgem, Gullegem en Moorsele
- De afdelingen van de tekenacademie, stedelijke academie en het Conservatorium
- Flanders Aviation Society (F.A.S.)-expo (Luchthavenstraat Wevelgem)
- Dwarsschuur 't Goet te Wynckele (Peperstraat Gullegem)
- Natureeducatief centrum De Rand (bij het provinciedomein Bergelen)
- De nieuwe multifunctionele zaal (zowel voor culturele als sportactiviteiten) in de voormalige Porseleinhallen (Lauwestraat Wevelgem)
- Eventuele nieuwe lokale culturele en ontmoetingscentra moeten steeds gekoppeld worden aan de bebouwde deelgebieden

Lokale outdoor- en indoor-sportvoorzieningen :

1. Het gemeentelijk zwembad, tennisterreinen en sporthal (Vanackerestraat Wevelgem)
2. De gemeentelijke voetbalvelden en sportterreinen en de sporthal De Vlasschaard (Menenstraat Wevelgem)
3. De evenementenhal De Schelp (Menenstraat Wevelgem)
4. De indoor-ijspiste Finlandia (Kasteelweg Gullegem)
5. De sporthal van Gullegem (Peperstraat Gullegem)

6. De gemeentelijke voetbalvelden en sportterreinen van Gullegem (Poezelhoek Gullegem)
 7. De tennisvelden aan het vliegveld van Moorsele
 8. De gemeentelijke voetbalvelden, sportterreinen en sporthal van Moorsele (Secretaris Vanmarckelaan Moorsele)
- Eventuele nieuwe lokale outdoor- en indoor-sportvoorzieningen moeten steeds gekoppeld worden aan de bebouwde deelgebieden

Lokale parken en speelbossen :

- Het gemeentelijke park van Wevelgem
- De feestweide van Gullegem
- Het openbaar groen van Moorsele gelegen langs de Heulebeek
- Het Leiebos (onderdeel van de Leievallei)
- De groene slinger van Moorsele
- De groene slinger van Wevelgem

Hoeves :

Het betreft alle bestaande hoeves met kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten (conform het beleidskader uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen).

Beschermde gebouwen en sites :

Het betreft alle gebouwen en/of historische sites, die nu reeds (zie overzicht in het informatief gedeelte) of in de toekomst nog door de toepassing van het decreet op landschappen, stads- en dorpsgezichten en monumenten beschermd worden.

Merkwaardige gebouwen¹⁶ :

- A. De site Dermaux in de Leievallei in Wevelgem
- B. De Bulskamphoeve of Ponyhoeve (bij het provinciedomein de Bergelen Gullegem)
- C. Het Hoevermuseum 't Kapelriegoed (Kapelaniestraat Moorsele)
- D. De hoeve Ter Gracht (Witte Molenstraat, Moorsele)

¹⁶ Onderstaande selectie van *merkwaaardige gebouwen* is niet limitatief en kan nog aangevuld worden vanuit een gemeentelijk onderzoek of studies uitgaande van de hogere besturen. De onderstaande selectie wordt onderbouwd bij het gebiedsgericht ruimtelijk beleid.

4.3.3. Specifiek beleidskader voor buurtwegen

Het structuurplan formuleert een algemeen beleid ten aanzien van de buurtwegen. De concrete aanpak dient in een specifiek onderzoek, in inrichtingsplannen en in de ruimtelijke uitvoeringsplannen vorm te krijgen.

Begripsomschrijving:

Onder buurtwegen wordt begrepen alle landelijke gemeente- en servitudewegen, opgenomen in de Atlas der buurtwegen en bijhorende kaartbladen, die uitsluitend of grotendeels worden gebruikt door niet-gemotoriseerd verkeer. Dit zijn kerk-, veld-, voet- en boswegels, onverharde landbouwwegen, jaagpaden en oude spoorwegbeddingen. De buurtwegen kunnen over openbaar of privé-domein lopen, al dan niet met een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang.

Uitgangspunten

Er zijn een aantal redenen om de buurtwegen zo maximaal mogelijk te behouden. Er is het erfgoed-aspect. Buurtwegen maken deel uit van de geschiedenis van de gemeente en geven een identiteit aan het landschap. De buurtwegen spelen ook een essentiële rol in het behoud en de ontwikkeling van de flora en fauna. En ze kunnen een belangrijke schakel vormen in de uitbouw van veilige functionele en recreatieve fiets- en wandelroutes.

Ruimtelijk beleid

- De gemeente Wevelgem wenst een beleid te voeren rond het behoud en herstel van buurtwegen.
- Hiervoor dient in eerste instantie een goede inventaris opgemaakt te worden van wat nog aan buurtwegen aanwezig is en van alle mogelijke knelpunten en potenties.
- Vervolgens kan worden gewerkt aan de uitbouw van de lokale toeristisch-recreatieve verbindingen. Hierbij kan in een specifiek onderzoek worden nagegaan of bepaalde verouderde tracés kunnen worden verlegd of geschrappt én of er bepaalde nieuwe tracés bijkomend moeten worden gecreëerd. In eerste instantie moeten de bestaande buurtwegen en de verdwenen schakels hersteld worden.
- De gemeente wenst te streven naar een kwaliteitsvol netwerk van buurtwegen door voldoende aandacht te schenken aan de inrichting, bewegwijzering en het onderhoud.

- De buurtwegen kunnen ook fungeren als 'groene stapstenen' door het voorzien van groenaankleding langs deze buurtwegen (onder de vorm van bomenrijen, struweel of andere kleine landschapselementen), waar de beschikbare ruimte dit toelaat.
- Tot slot kunnen voor het beheer van de buurtwegen samenwerkingsverbanden met private eigenaars (zoals beheersovereenkomsten of subsidieregelingen) worden uitgewerkt.

4.4. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van landbouw

figuur 11 : De gewenste ruimtelijke agrarische structuur

Dit hoofdstuk behandelt de gewenste ruimtelijke agrarische structuur. Onder agrarische structuur worden veeteelt, akkerbouw, groenteteelt, bosbouw en tuinbouw in hoofdberoep of nevenberoep begrepen. Dus, als men in de teksten het begrip 'landbouw' gebruikt, dan houdt dit al deze agrarische activiteiten in.

4.4.1. Doelstellingen en globale beleidselementen

Streven naar ontwikkelingsperspectieven voor een economisch leefbare agrarische sector

Om een ruimtelijk beleid te voeren dat een evenwicht vindt tussen het behoud van de open ruimte enerzijds en het stimuleren van een economisch leefbare agrarische sector anderzijds, wenst de gemeente Wevelgem een beleid te voeren voor een leefbare en duurzame landbouwontwikkeling. Globaal genomen wordt de grondgebonden landbouw als drager van de landbouw vooropgesteld.

Op de figuur wordt onderscheid gemaakt tussen de aanéengesloten open-ruimtegebieden die behoren tot het buitengebied én de stedelijke open-ruimtegebieden, die gelegen zijn binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Hierbij ondersteunt de gemeente de ontwikkelingsperspectieven die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn opgenomen en zullen vertaald worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen bij de afbakening van de gewenste agrarische structuur. In het bijzonder dient men rekening te houden met de landschappelijke en natuurwaarden. Dit impliceert dat de heuvelruggen van de Kezelberg en 't Hoge, de Leievallei, de beekvalleien van de Heulebeek, de Wulfsdambeek, de Neerbeek, de Steenbeek en de Bankbeek (winterbedding van de waterlopen) alsook de omgeving van de Bergelen verder worden gevrijwaard van nieuwe, bijkomende agrarische bedrijfszetels.

Clusteren van agrarische bedrijfsgebouwen

Om de verdere versnippering van de open ruimte tegen te gaan, moeten nieuwbouw en uitbreidingen van agrarische bedrijfsgebouwen zoveel

mogelijk compact aansluiten bij de bestaande (al dan niet agrarische) gebouweninfrastructuur. Er moet ook voldoende aandacht worden geschonken aan de landschappelijke integratie van deze agrarische bedrijfsgebouwen. Dit principe van clustering moet toestaan dat ook intensieve, grondloze landbouwbedrijven volwaardige ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven verkrijgen en hun economische activiteiten voldoende leefbaar kunnen houden, rekening houdend met de bestaande en nieuwe eisen en evoluties in de agrarische sector. Bestaande landbouwbedrijven kunnen overschakelen op glastuinbouw (serres). Beperkingen inzake serrebouw kunnen nog vastgelegd worden door de afbakening van bouwvrije of serrevrije zones in ruimtelijke uitvoeringsplannen. Een conceptstudie of een landschapsstudie voor de open ruimtegebieden van Wevelgem kan aangeven welke zones best serre vrij worden gehouden. Het Vlaamse Gewest, dat bevoegd is voor de afbakening van de agrarische structuur en/of de provincie West-Vlaanderen kunnen hieromtrent ook acties ondernemen.

Verwevenheid van landbouw met andere functies verder ondersteunen

De agrarische structuur is vaak ook drager van andere functies in de open ruimte. De landbouw moet bij deze verweving verder ondersteund worden, rekening houdend met andere functies of vice versa. Zo kan de grondgebonden landbouw een plaats verkrijgen als natuur- en landschapsbeheerder in de verschillende beekvalleien of meehelpen aan perceelsrand-, berm- en beekbeheer; of zo kan de landbouw als een belangrijke schakel deel uitmaken van een geheel van gerelateerde economische activiteiten; of zo kan landbouw een ondersteuning geven aan het recreatief medegebruik in de open ruimte; of zo kan de agrarische sector een belangrijke partner zijn bij het streven naar integraal waterbeheer...


Mogelijkheden bieden voor nieuwe bestemmingen bij verlaten of uitdovende landbouwzetels

In functie van het duurzaam benutten van de toenemende leegstaande bebouwing in de open ruimte, moet men op zoek gaan naar nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor verlaten of uitdovende landbouwbedrijfsgebouwen. Deze functiewijzigingen dienen wel te passen in de gewenste ruimtelijke structuur, mogen geen hogere dynamiek in de open ruimte doen ontstaan en mogen in het bijzonder de agrarische structuur en sector niet ondermijnen. Hiervoor wordt verwezen naar het specifieke beleidskader dat door de provincie West-Vlaanderen wordt uitgewerkt.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

**Gewenste ruimtelijke
agrarische structuur**

legende - RG figuur nr. 11

 Aaneengesloten open-ruimtegebieden
(hoofdzakelijk grondgebonden landbouw)

 Stedelijke open-ruimtegebieden

Te vrijwaren van bijkomende bedrijfszetels :


 Heuvelruggen

 Leievallei

 Winterbedding van beekvalleien

 Niet-landbouw gebied


 Hoofdweg

 Primaire wegen categorie 2

 Secundaire weg categorie 1

 Secundaire wegen categorie 2

 Spoorlijn Kortrijk-Poperinge

 Te herbekijken verkeersknooppunten

Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



4.5. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van natuur en groen

Figuur 12: De gewenste ruimtelijke structuur op vlak van natuur en groen

4.5.1. Doelstellingen en globale beleidselementen

Opbouw van een samenhangend ecologisch netwerk

De samenhang tussen de verschillende natuurelementen moet worden bevorderd. Op die manier wordt de vershraling, eilandvorming en versnippering van de natuurlijke structuur tegengegaan. Door netwerking kunnen de fauna en flora zich ook beter verspreiden en in stand houden. De natuur kan immers slechts op een duurzame wijze functioneren indien de verschillende elementen een goed gestructureerd geheel vormen. Netwerkvorming, continuïteit, biodiversiteit, kwaliteit en kwantiteit vormen aldus belangrijke streefdoelen. Het ecologisch netwerk wordt bovendien gekarakteriseerd door een brede waaier van componenten, bestaande uit zowel grote aanéengesloten entiteiten (bossen, groengebieden,...), groene lijnvormige corridors (beekvalleien), als kleine puntvormige elementen (kleine landschapselementen, parkjes). Op gemeentelijk niveau worden de bovenlokale groenstructuren en natuurelementen door een lokaal groen netwerk verbonden. De belangrijkste gemeentelijke aandachtspunten zijn de lokale beekvalleien, de lokale ecologische infrastructuur (kleine natuurelementen en kleine landschapselementen) en het kerngebonden groen.

Versterken en/of uitbreiden van de natuur- en groenelementen

De gewenste natuurlijke structuur dient te vertrekken van de bestaande kwaliteiten, die verder kunnen worden uitgebouwd. De bestaande natuurelementen dienen opgevaardeerd te worden en kwalitatief beheerd met voldoende aandacht voor de streekeigen biologische diversiteit. Op sommige plaatsen worden ze plaatselijk uitgebreid en met elkaar in relatie gebracht. Het versterken van de natuur- en groenelementen vormt een noodzakelijke voorwaarde om tot een duurzame ruimtelijke ontwikkeling te komen : het fysisch-natuurlijke systeem geldt immers ook als drager voor andere ruimtelijke thema's en activiteiten. Binnen deze context wordt – in de afbakening van het

regionaalstedelijk gebied Kortrijk – het gebied van de *Bergelen*¹⁷ versterkt en uitgebreid als een 'randstedelijk groengebied'.

De Leie als multifunctionele drager versterken met potenties voor natuurontwikkeling op het grondgebied van Wevelgem

Als structurerende riviervallei op het Vlaamse niveau en deel uitmakend van de gewenste natuurlijke structuur van Vlaanderen (RSV) wordt de Leievallei, samen met de Mandelvallei, aangeduid als *natuuraandachtszone*. Binnen deze Leievallei zullen GEN-, GENO- en natuurverwevingsgebieden worden aangeduid. De inrichting, afbakening en concrete invulling van deze Leievallei betreft een Vlaamse bevoegdheid. De gemeente Wevelgem onderkent de Leie als multifunctionele drager en wenst vanuit haar lokaal ruimtelijk beleid enkele suggesties te formuleren om de potenties van de Leievallei in te vullen (zie de '*gewenste ruimtelijke structuur van de Leievallei*').

Behouden en versterken van beekvalleien als dragers voor natuurontwikkeling, integraal waterbeheer en landschapsopbouw

Door Wevelgem lopen verschillende beekvalleien, die dragers moeten vormen voor integraal waterbeheer, natuurontwikkeling en landschapsopbouw. Deze beken dienen ontwikkeld te worden als groene corridors om het ecologisch netwerk tussen de bestaande natuur- en groenstructuren te vervolledigen. Aldus dient het hele bekenstelsel te functioneren als raamwerk van een samenhangend ecologisch netwerk. De beekvalleien moeten ook een belangrijke functie vervullen in het duurzaam integraal waterbeheer (naar waterkwaliteit én -kwantiteit), maar ze zijn ook uiterst geschikt om een natuurlijke functie op te nemen door hun landschappelijke en biologisch waardevol karakter te herstellen, te behouden en zo mogelijk uit te breiden. Langsheen de beken dient er voldoende aandacht besteed te worden aan het versterken van de kleine landschapselementen. Er kan langs de beken een perimeter worden afgebakend, waarbinnen de natuur en de waterevacuatie de hoofdfunctie hebben. In deze context werd op provinciaal niveau reeds de bovenlokale vallei van de *Heulebeek* geselecteerd als 'natuurverbindingsgebied'. De inrichting en de afbakening gebeuren bijgevolg door de provincie West-

¹⁷ De Bergelen werd in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen ook geselecteerd als 'openluchtrecreatief groen domein van provinciaal niveau' (zie gewenste ruimtelijke beleid op vlak van toerisme en recreatie).

Vlaanderen. De beken van tweede categorie (*de Bankbeek, de Wulfsdambeek, de Neerbeek en de Steenbeek*) worden geselecteerd als 'lokale beekvalleien'. Beken van de derde categorie met bestaande waarden inzake natuur en milieu worden eveneens geselecteerd en verder versterkt in hun natuurwaarden (*de Vrouwebeek/Paddenbeek, de Kleinderbeek en de Houten Hangelbeek*). Deze selectie is niet-limitatief en kan al dan niet nog aangevuld worden met beken van derde categorie.

Behouden en versterken van de ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen

De ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen vormen een bijzondere schakel in het streven naar een samenhangend ecologisch netwerk. Binnen deze context werd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen *de verlaten spoorwegbedding Roeselare-Menen* geselecteerd als 'droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang'. De inrichting, afbakening en concrete invulling betreft bijgevolg een provinciale bevoegdheid.

De lokale ecologische infrastructuur bestaat enerzijds uit groene elementen van lokaal belang, die ook een recreatieve functie vervullen, en anderzijds uit kleine landschapselementen (houtkanten, wegbermen of bomenrijen, poelen, concentraties van bomen of struikgewas, ...). De gemeente Wevelgem streeft ernaar om deze lokale ecologische infrastructuur zoveel mogelijk in stand te houden en zelfs te versterken. De gemeente zal op lange termijn een inventaris opmaken van de wegbermen en de ontwikkelingsperspectieven ervan aangeven als onderdeel van de openbare ruimte. Nadien zullen de verdwenen wegbermen zoveel als mogelijk worden hersteld op hun oorspronkelijke grootte. De bestaande wegbermen worden behouden.

De inrichting, afbakening en concrete invulling van de lokale ecologische infrastructuur gebeurt bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. De lokale ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen hebben een niet te onderschatten biologische en natuurwaarde en verhogen de algemene woon- en leefkwaliteit. De bedoeling is om hierbij aan te sluiten op de elementen van bovenlokaal niveau en zoveel mogelijk combinaties te maken met toeristisch-recreatieve verbindingen en knooppunten (recreatief medegebruik).

Behouden en versterken van het kerngebonden groen

Om het wonen aantrekkelijk te houden of te maken, dient voldoende groen te worden voorzien in de woonomgeving, dat waar nodig verbeterd en uitgebreid moet worden. Het kerngebonden groen vormt

eveneens een bijdrage tot netwerkvorming van de groenstructuur. De groenzones worden onderling en met het lokaal groen netwerk buiten de bebouwde deelgebieden verbonden door groene fiets- en wandelroutes, waterlopen of groene stapstenen. De gemeente zal wat betreft eigen groenzones werken aan een harmonisch parkbeheer.

De aard en de grootte van het kerngebonden groen verschilt naargelang het schaalniveau : woongroen (privaat, semi-publiek of publiek groen rond de woning zelf); wijkgroen; buurtgroen; groen op niveau van een (deel)gemeente. In het informatief gedeelte van dit structuurplan worden richtnormen aangegeven met betrekking tot de oppervlakte van deze groenvoorzieningen.

Voor nieuwe verkavelingen kan de gemeente steeds vragen een groenzone te voorzien. Als richtlijn voor grotere verkavelingen wordt de hiertoe benodigde oppervlakte bepaald op 45 m² groen per woongelegenheden. De gemeente stelt een verkavelingsverordening op, waarbij normen inzake openbaar groen zijn opgenomen.

Ondermeer bij volgende voorwaarden kan de verkavelaar – mits financiële compensatie – door de gemeente ontheven worden van de verplichting om nieuwe groenvoorzieningen aan te leggen:

- verkavelingen met een gering aantal woongelegenheden
- verkavelingen met belangrijke bestaande groene en recreatieve voorzieningen in de onmiddellijke omgeving
- de dimensionering en lay-out van het terrein laten niet toe een kwalitatief groengebied aan te leggen.

Rekening houdende met de vooropgestelde ontwikkelingen van bijkomende woongebieden moet een evenredig aanbod bijkomende groengebieden ontwikkeld worden.

De groenzones, speel- en/of recreatieruimten worden zoveel mogelijk geconcentreerd in grotere zones en zo mogelijk verbonden met andere groenzones, speel- en/of recreatieruimten (binnen of buiten de verkaveling of groepswoonbouwproject).

4.5.2. Selecties

Onderstaande lijst is niet-limitatief en kan nog op basis van een specifiek onderzoek of op basis van het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan aangevuld worden.






4.5.2.1. Lokale beekvalleien

De beken van tweede categorie:

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN





Gewenste ruimtelijke structuur op vlak van natuur en groen

legende - RG figuur nr. 12







-  Natuuraandachtszone Leievallei
-  Natuurverbindingsgebied Heulebeekvallei
-  Bergelen
-  Oude spoorwegbedding Roeselare-Menen
-  Leie

 Lokale beekvalleien

Lokale ecologische infrastructuur :

-  Kerngebonden groen (nummering per deelgemeente : zie tekst)
-  Bijkomend kerngebonden groen (letters per deelgemeente : zie tekst)
-  Groene slingers in Wevelgem en Moorsele
-  Wegbermen

 Bebouwd gebied

-  Hoofdweg
-  Primaire wegen categorie 2
-  Secundaire wegen categorie 1
-  Secundaire wegen categorie 2
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
-  Te herbekijken verkeersknooppunten

Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan



- de Bankbeek
- de Wulfsdambeek
- de Stierbeek
- de Neerbeek

Beken van derde categorie:

- de Vrouwebeek/Paddebeek
- de Kleinderbeek
- de Houten Hangelbeek

4.5.2.2. Lokale ecologische infrastructuur

Kleine landschapselementen

De gemeente werkt aan de verdere uitbouw van een gebiedsdekkend netwerk van stapstenen in kleine landschapselementen. Enkele voorbeelden van deze stapstenen zijn: de site van Bosschaert-Stadsbader / De omgeving van de zavelwinningsput te Moorseele (= deel van de groene slinger van Moorseele), het bos aan het Hoevermuseum (Moorseele), de berm langs de A19, de E403 en de R8.

4.5.2.3. Kerngebonden groen

In Wevelgem

1. Vinkestraat-Moerstraat-Reutelstraat-Veldstraat
2. Hoge Akker
3. Vrijheidsplein
4. Wallaysplein
5. Parkstraat
6. Posthoorn
7. Zwaenebloem
8. Nonnebos-Leieland
9. Kolverikstraat-Tolbeekstraat
10. Gemeentelijke hovingen

Nieuwe groengebieden:

- A.** Katerhoek
- B.** Artoisstraat- Parkstraat
- C.** Moorseelestraat
- D.** Ezelstraat
- E.** Paridaanstraat
- F.** Groeningestraat
- G.** Kleine Molen
- H.** Stationsomgeving

De 'groene slinger' in Wevelgem

In Gullegem

1. Hoge- en Lage Kouter
2. Ter Winkel- Zevenkaven
3. Kwadies-Westakker
4. Ter Walle
5. Oude Pastorij
6. Losweg
7. Lommergoed
8. Pereboomhof
9. Omgeving Sporthal
10. Kerkstraat

Nieuwe groengebieden:

- A.** IJzerpoort
- B.** Bergelen
- C.** Kwadestraat
- D.** Schoonwater
- E.** Oude Ieperstraat

De feestweide van Gullegem

In Moorseele

1. A. Vanhoornelaan- 't Vrije
2. Ter gracht
3. M. De Tayelaan
4. Grimaldi-Hofbos-Ideshof
5. OC De Brouwerij- Noordkouter
6. Sportcentrum

Nieuwe groengebieden:

- A.** Witte Molenstraat deel 1
- B.** Wittemolenstraat deel 2
- C.** Wittemolenstraat deel 3
- D.** Wittemolenstraat deel 4
- E.** Meerlaanstraat-Wagenbrugsraat
- F.** Wagenbrugstraat
- G.** Heulebeek-Berkenlaan

De 'groene slinger' in Moorseele
het openbaar groen van Moorseele gelegen langs de Heulebeek

4.6. Gewenst ruimtelijk beleid op vlak van verkeer en vervoer

Het mobiliteitsplan van Wevelgem, dat begin 2004 conform werd verklaard, vormt de basis voor het onderstaande gewenste ruimtelijke beleid op vlak van verkeer en vervoer.

Wevelgem ziet een leefbare en duurzame mobiliteit als drager van socio-economische ontwikkelingen. Mobiliteit is een essentieel gegeven voor het goed functioneren van de maatschappij. Het beleid heeft tot doel om mobiliteit te garanderen voor alle gebruikers zonder de leefbaarheid, veiligheid of ruimtelijke kwaliteit in het gedrang te brengen. De zwakke weggebruikers en de minder mobiele worden in het mobiliteitsbeleid optimale kansen gegeven.

4.6.1. Doelstellingen en globale beleidselementen

Verhogen van de verkeersveiligheid en verbeteren van de verkeersleefbaarheid

Algemeen kan men stellen dat het verhogen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid een basisvereiste vormt voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. De huidige mobiliteitsproblemen zijn van diverse aard: overdreven snelheid, roekeloos rijgedrag, overlast door zwaar vrachtverkeer, groot ruimtebeslag, slechte weginrichting, gebrekkig onderhoud, objectieve verkeersonveiligheid (ongevallen), subjectief verkeersonveiligheidsgevoel, milieuvervuiling (geluid, lucht, grond, water, geur, zicht), onbereikbaarheid, verkeerscongestie... Het ene knelpunt aanpakken, kan een ander verzwaken. Het verhogen van de verkeersleefbaarheid moet aldus een harmonisch evenwicht vinden tussen het verbeteren van de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid én het optimaliseren van de bereikbaarheid (=de verkeers- en vervoersfunctie zelf).

Streven naar een selectieve bereikbaarheid van de auto, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van de alternatieve vervoermiddelen

De verschillende deelgemeenten moeten onderling goed bereikbaar zijn door de bestaande verbindings- en ontsluitingswegen te optimaliseren. Naast het streven naar een selectieve autobereikbaarheid, dienen vooral

de alternatieve verkeers- en vervoersmodi (fiets- en voetgangersverkeer, openbaar bus- en treinvervoer) gestimuleerd te worden. Deze alternatieve verkeers- en vervoersmodi zijn weinig ruimteverslindend en verhogen vooral ook de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. De gemeente wenst bij middel van campagnes de bevolking te sensibiliseren om deze alternatieve vervoersmodi te gebruiken of om meer te carpoolen.

Het beleid mikt dus op duurzame bereikbaarheid door het terugdringen van het autosolisme en het stimuleren van alternatieve vervoersmodi. Ook een ruimtelijke herstructurering door middel van verweving en concentratie van functies moet helpen om de vervoersvraag te beheersen. Tot slot zijn ook enkele infrastructurele werken nodig om de toename aan mobiliteit ten gevolge van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (bv. nieuwe woonzones of bedrijventerreinen) te kunnen opvangen.

Uitbouwen van een hiërarchische wegenstructuur

Het oneigenlijk gebruik van wegen moet worden tegengegaan door een duidelijke hiërarchie in de functie en het gebruik van de wegen na te streven. Men maakt onderscheid tussen verschillende schaalniveaus (internationaal & Vlaams, provinciaal & bovenlokaal, en lokaal) én tussen verschillende hoofdfuncties (verbinden, verzamelen of ontsluiten, toegang verlenen). Bijgevolg kan een categorisering van wegen worden doorgevoerd. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan heeft de bevoegdheid om de lokale wegen te categoriseren en te selecteren. Door een dergelijke categorisering van de wegen daadwerkelijk uit te voeren en te vertalen in de inrichting, wegprofilering en de wegcode, kan de algemene bereikbaarheid, verkeersveiligheid en -leefbaarheid verbeterd worden.

Het voeren van een doortochtenbeleid in de bebouwde kommen

De wegen moeten hun verbindende en verzamelende functie optimaal kunnen vervullen, maar dit mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de woonomgeving. In de bebouwde kommen van Wevelgem, Gullegem en Moorsele dient een doortochtenbeleid te worden gevoerd : men moet de mobiliteitsstromen en het openbaar domein meer aanpassen aan de noden van de zwakke weggebruiker en het openbaar vervoer. Bijgevolg moeten de auto en vrachtwagen zich meer aanpassen aan de verblijfsfunctie van de bebouwde kom. Elk niveau dient hierbij haar verantwoordelijkheid als wegbeheerder te vervullen. En ook het verbeteren van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen moet een absolute prioriteit

blijven. Voor de concrete maatregelen bij de doortochten van Wevelgem, Gullegem en Moorsele wordt verwezen naar het mobiliteitsplan.

Uitbouwen van het openbaar vervoer

Om Wevelgem, Gullegem en Moorsele én de steden en gemeenten in de ruimere omgeving voor iedereen bereikbaar te maken, moet het openbaar vervoer sterker worden uitgebouwd. Het openbaar vervoer, dat in de gemeente Wevelgem zowel uit trein- als busvervoer bestaat, moet in verschillende facetten worden uitgebouwd om te voldoen aan de eisen rond basismobiliteit. Het aanbod, de frequentie, de dienstverlening en de voorzieningen (halteplaatsen en halte-accommodatie) van het openbaar vervoer moeten uitgebreid worden, zodat ook het gebruik ervan gestimuleerd wordt. Naast deze 'harde' maatregelen kan ook een flankerend beleid (informatiecampagnes, stimulerende tarieven...) worden gevoerd.

Stimuleren van fietsers- en voetgangersverkeer

Men moet eveneens meer prioriteiten geven aan de zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers), zowel binnen als buiten de bebouwde kommen. De bestaande fietsvoorzieningen en voetpaden moeten uitgebouwd worden tot een comfortabel, veilig en continu fiets- en voetgangersnetwerk. Hierbij moet ook gezorgd worden voor voldoende basis- en nutsvoorzieningen (routemarkering, verlichting, afvalvoorzieningen, fietsstallingen...) en dient er voldoende aandacht uit te gaan naar het beheer en onderhoud van deze fietsvoorzieningen en voetpaden.

Behoud en optimaliseren van parkeervoorzieningen

De inhoud van het parkeerbeleid is tweeledig. Enerzijds moeten de maatregelen de bereikbaarheid van alle functies in de centra verbeteren door het gebruik van het huidige parkeerareaal te optimaliseren. Anderzijds moet de uitbreiding van het parkeeraanbod aan banden worden gelegd omdat bijkomende parkeergelegenheid het draagvlak voor de aansluitende wegen kan overschrijden. De uitbouw van een evenwichtig parkeerplan is enkel mogelijk indien de maatregelen in verschillende fasen worden aangepakt :

- de beschikbare parkeerplaatsen moeten beter worden verdeeld over de verschillende doelgroepen (kort, lang, bewonersparkeren);
- het stand-stillprincipe moet worden ingevoerd;

- op korte termijn wordt gestreefd naar een beter rendement van het bestaand parkeerareaal in Wevelgem-centrum door het invoeren van verschillende parkeerregimes (zie mobiliteitsplan).

Het parkeerbeleid moet uiteraard samengaan met factoren zoals de woningdichtheid en de concentratie van bedrijvigheid, diensten, kleinhandel, gemeenschapsvoorzieningen,

Streven naar een optimale ontsluiting van verkeersgenererende economische activiteiten

De verschillende bedrijventerreinen en kleinhandelsconcentraties genereren heel wat vrachtwagen- en autoverkeer. Deze vervoersstromen moeten zo optimaal mogelijk ontsloten worden naar de bovenlokale wegen. Zwaar verkeer moet uit de bebouwde gebieden geweerd worden door het uitstippelen van specifieke tracés voor vrachtwagens buiten de bebouwde gebieden.

Daarnaast moeten ook de potenties van het goederentransport via de binnenvaart of het spoor zo veel mogelijk benut worden om te zorgen voor een vlotte en duurzame ontsluiting van deze verkeersgenererende economische activiteiten. Vooral de bedrijventerreinen van Wevelgem-Zuid (via de Leie) en Wevelgem-Luchthaven (via de spoorlijn Kortrijk-Poperinge) bieden mogelijkheden voor alternatief goederentransport.

Landelijke wegen ten dienste van de open-ruimtefuncties

Het sluipverkeer langs landelijke wegen moet geweerd worden. Deze landelijke wegen moeten hoofdzakelijk ten dienste staan van de 'zachte' open-ruimtefuncties : landbouw én recreatie (voetgangers en fietsers).

4.6.2. Wegen

Figuur 13: De gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

4.6.2.1. Hoofdwegen, primaire en secundaire wegen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt een categorisering van wegen voor en selecteert de wegen op internationaal en Vlaams niveau: de 'hoofdwegen' en 'primaire wegen'. Het Provinciaal ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen selecteerde de 'secundaire wegen'.

In en rond Wevelgem werden volgende 'bovenlokale wegen' geselecteerd :

- als hoofdweg : de A17 of E403 (Oostkamp-Doornik)
- als hoofdweg : de A14 of E17 (Rijssel-Kortrijk-Gent-Antwerpen)
- als primaire weg 2 : de A19 (Kortrijk-Ieper)
- als primaire weg 2 : de N32, van de A19 Afrit 2 (Menen) tot de N8 (Menen-Oost)
- als primaire weg 2 : de R8 Noord-Oost, van de A19 tot de A14 (E17) Oprit 3 (Kortrijk-Oost) : dus het noordelijke en oostelijke gedeelte van de R8
- als secundaire weg 1 : de R8 West, van de A19 tot de A14 (E17) Oprit 2 (Kortrijk-Zuid) : dus het westelijke gedeelte van de R8
- als secundaire weg 2 : de N8, van het kruispunt J. en M. Sabbestraat (Menen) tot de R8 (Kortrijk)
- als secundaire weg 2 : de N32, van de R32 (Roeselare-Zuid) tot de N32b (Menen) én de N32c, van de N32 tot de A19 Afrit 2 (Menen)

De inrichting van deze wegen behoren tot de bevoegdheden van het Vlaamse gewest en de provincie West-Vlaanderen.

Bijzondere suggestie aangaande de in- en uitrit Gullegem

Op Vlaams niveau worden de aansluiting R8-A19 en het in- en uitrittencomplex aan de A19 in Gullegem herbekeken. De gemeente Wevelgem suggereert om het huidige in- en uitrittencomplex aan de A19 in Gullegem te herbekijken in functie van de verkeersveiligheid en leesbaarheid van de verkeerssituatie. Een mogelijke denkpiste is deze in- en uitrit te herschikken naar het aan te passen knooppunt van de A19 en de R8, zodat het zware vrachtverkeer op directe wijze (via de N343) wordt ontsloten naar het bovenlokale wegennet en zodat de lokale ontsluitingsweg tussen Wevelgem en Gullegem haar rol (ook als

functionele fietsroute) optimaal kan opnemen met een verhoogde verkeersveiligheid.

4.6.2.2. Lokale wegen

Conform het subsidiariteitsbeginsel, is het de gemeentelijke bevoegdheid om de lokale wegen te categoriseren en te selecteren. Lokale wegen zijn de wegen, die niet in een hoger plankader werden geselecteerd als hoofdweg, primaire of secundaire weg. De lokale wegen worden ingedeeld volgens de drie functies van wegen (verbinden, ontsluiten en toegang geven) en kunnen vervolgens worden onderverdeeld naargelang het gebied waarop zij betrekking hebben. Door aan elke straat een duidelijk statuut te geven kan beter vorm worden gegeven aan de leesbaarheid van de verkeersstructuur. Iedere weg of straat krijgt een geëigende plaats in de wegencategorisering en een daarop geënte eigen weginrichting, afhankelijk van zijn verkeersfunctie én zijn ruimtelijke omgeving.

De inrichtingsprincipes die aan de verschillende types van wegen gekoppeld worden, moeten er voor zorgen dat elke weg gebruikt wordt volgens de functie die hem werd toebedeeld in de categorisering. De ontwerper dient na analyse van de situatie een aangepaste vormgeving te bedenken. Het beleid moet aangepaste infrastructurele, wettelijke en ondersteunende maatregelen nemen om het gewenste gebruik af te dwingen. Tevens dient aan deze categorisering een ruimtelijk beleid gekoppeld te worden dat verhindert dat in de toekomst nieuwe probleemsituaties ontstaan.

Drie subcategorieën van lokale wegen :

Lokale wegen categorie 1 : lokale verbindingswegen

- De hoofdfunctie van de weg is verbinden op lokaal en interlokaal niveau (de gemeente zelf en direct omliggende gemeenten).
- Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies.
- Deze weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau, wel eventueel een aanvullende verzamelende functie op bovenlokaal niveau.
- De kwaliteit van doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid. Toegang geven moet niet worden afgebouwd.

Lokale wegen categorie 2 : lokale ontsluitingswegen

- De hoofdfunctie van de weg is ontsluiten (verzamelen) op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een

verbindende functie op lokaal niveau. De ontsluitingsfunctie van een bepaald lokaal gebied primeert op deze weg.

- Toegang geven tot percelen is een belangrijke aanvullende functie.
- De weg ontsluit een lokaal gebied (bijvoorbeeld deelgemeente, dorpskern, buurt, wijk, bedrijventerrein of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus en functies (bestemmingen) bevatten, wat structuurbepalend zal zijn voor de profilering en de wegcode. Bijvoorbeeld een lokale ontsluitingsweg doorheen een bedrijventerrein zal van totaal andere aard zijn dan een lokale ontsluitingsweg doorheen een woonwijk of een landelijk gebied.
- De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in een bepaald lokaal gebied.

Lokale wegen categorie 3 : lokale erftoegangswegen

- De hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie).
- De verblijfsfunctie primeert op deze weg. De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.
- Ontsluiten op buurtniveau kan een aanvullende functie vormen.
- Afhankelijk van het karakter en de aard van de omgeving kan deze weg variëren : een woonstraat, winkelstraat, landelijke weg, fietsweg, ventweg... .

In de ruimtelijke uitvoeringsplannen en bij de uitwerking van het gemeentelijk mobiliteitsplan zullen principes worden aangereikt voor de inrichting, de profilering, de wegcode en andere begeleidende maatregelen bij deze lokale wegen.

Selecties van lokale wegen :

In het mobiliteitsplan selecteerde de gemeente Wevelgem reeds de lokale wegen volgens de drie subcategorieën. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan neemt deze selecties over.

Lokale wegen categorie 1:

Er is reeds een veelheid aan hoofd-, primaire en secundaire wegen. Om te vermijden dat lokale wegen de functie van het hogere wegennet gaan overnemen, worden geen lokale verbindingswegen (lokale wegen categorie 1) geselecteerd. Uitzondering is de Rijksweg (N343) die, indien hij wordt doorgetrokken tot Sint-Eloois-Winkel, een lokale verbindende

functie zou kunnen krijgen. Het (inter)lokale verkeer uit Sint-Eloois-Winkel kan op die manier uit Gullegem gehouden worden.

Lokale wegen categorie 2 :

- Rijksweg N343 (zolang niet doorgetrokken tot Sint-Eloois-Winkel);
- Bankstraat – Hondschotestraat;
- Drie Masten;
- Schuttershoflaan – Hugo Verriestlaan – Oude Ieperstraat;
- Bissegemstraat;
- Heulestraat;
- Koningin Fabiolastraat – Gullegemstraat – Brugstraat;
- Ledegemstraat;
- Wittemolenstraat;
- Overheulestraat;
- Oude Tramweg – Sint-Janstraat – Secretaris Vanmarckelaan – een deel van de Rozenstraat;
- de Ieperstraat;
- Salinusstraat – Warandestraat;
- Roeselarestraat – De Boningestraat;
- Lauwestraat;
- Roterijstraat
- Vliegveld;
- Vlamingstraat;
- de Poststraat – Plaatsweg – Kwadestraat – Rommelen – Gotestraat.

Lokale wegen categorie 3

Alle andere wegen op het grondgebied van Wevelgem, die niet werden geselecteerd als hoofdwegen, primaire of secundaire wegen of lokale wegen categorie 1 of 2, zijn lokale wegen categorie 3 (erftoegangswegen).

4.6.3. Waterwegen

De rivieren en kanalen hebben een functie voor wateraanvoer en waterafvoer, goederentransport, voor waterbeheersing, voor proceswatervoorziening, voor economische activiteiten, voor drinkwatervoorziening, voor natuurontwikkeling (ecologische functie) en voor watergebonden recreatie (zie RSV - p.509).

Op basis van het belang in internationaal verband en op basis van de hoofdfunctie wordt het Vlaamse waterwegennet ingedeeld in een

secundair en een hoofdwaterwegennet. Op Vlaams niveau werd *de Leie* geselecteerd als 'hoofdwaterweg'. Na het beëindigen van de werken aan de doortocht van Kortrijk (opwaardering van 1.350 ton tot 4.000 ton) zal de betekenis van de binnenvaart voor goederentransport over deze waterweg sterk toenemen. De Leie heeft vooral een verbindende functie van (inter)nationaal en Vlaams niveau.

4.6.4. Luchthaven Wevelgem

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (p. 462) staat dat de luchthaven van Wevelgem van *lokaal belang* is. De toekomstige bestemming en de ontwikkelingsperspectieven van de luchthaven dienen te worden vastgelegd op Vlaams niveau. Wevelgem wenst het vliegveld in huidige vorm te behouden, binnen een 'stand still' principe. Een ruimtelijke uitbreiding is niet wenselijk. De gemeente ondersteunt de doelstelling van de intercommunale voor het vliegveld om de aard van vluchten verder af te stemmen op de zakenvluchten.

4.6.5. Openbaar vervoer

De uitbouw van het openbaar vervoer wordt afgestemd op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en vice versa. Op die manier worden ruimtelijke ontwikkelingen op een duurzame manier ontsloten. De uitbouw van het openbaar vervoer moet in de eerste plaats vanuit het bovengemeentelijk niveau worden aangepakt. De gemeente Wevelgem formuleert – binnen dit hogere kader – een aantal beleidssuggesties, die reeds in het mobiliteitsplan Wevelgem werden opgenomen.

4.6.5.1. Spoorwegen

Planningscontext

De *spoorlijn nr. 69 Kortrijk–Poperinge* maakt deel uit van het 'spoorwegennet op regionaal niveau'. Het regionale spoorwegennet functioneert als toevoer naar het hoofdspoorwegennet via de hoofdstations en als verbindend net voor regionale verplaatsingen. Het *NMBS-station van Kortrijk* is het meest nabijgelegen 'hoofdstation' van waaruit IC- en EC-treinen (internationaal) rijden. Het *NMBS-station van Menen* werd geselecteerd als een 'knooppunt voor regionaal openbaar vervoer'. Op het hoogste niveau is het HST-station van Rijsel het belangrijkste openbaar vervoersknooppunt in de ruimere regio.

Wevelgem- station als lokaal knooppunt binnen het regionaal spoorwegennet





Wevelgem-station, dat centraal in de gemeente gelegen is op de regionale spoorlijn nr. 69 Kortrijk–Poperinge, moet als een lokaal knooppunt binnen het regionaal spoorwegennet fungeren door te voorzien in voldoende stationsaccommodatie en volwaardige spoorinfrastructuur. Naast de voorzieningen ten behoeve van het spoorvervoer moet Wevelgem-station ook als een lokaal knooppunt van openbare busvervoerlijnen worden behouden en versterkt. Vooral het voor- en natransport vanuit Gullegem en Moorseele moet in dit knooppunt verzekerd worden.



De uitstraling van het station en de stationsomgeving wordt vergroot door het strategische herwaarderingsproject. De lokale invloedssfeer moet bovendien verzekerd worden door een goede fietsbereikbaarheid. Dit houdt een verknoping van (autoluwe) fietsroutes in en het voorzien van kwalitatieve fietsstallingen. Daarnaast kunnen beperkte Park-and-Ride-voorzieningen (langparkeerplaatsen) worden gecreëerd. De Nieuwe Markt kan hier mee ingeschakeld worden.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Gewenste ruimtelijke verkeer- en vervoersstructuur

legende - RG figuur nr. 13

-  Hoofdweg
-  Primaire wegen categorie 2
-  Secundaire weg categorie 1
-  Secundaire weg categorie 2
-  Lokale wegen categorie 2
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge met Wevelgem-station
-  Voorstellen voor lightrailstation
-  Te herbekijken verkeersknooppunten
-  Luchthaven van Wevelgem
-  De Leie; waterweg met loskade

-  Bebouwde gebieden
-  Regionale bedrijventerreinen

Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



Suggestie voor de light-rail als lange-termijnperspectief

De gemeente Wevelgem wenst aan de hogere, bevoegde instanties te suggereren om de regionale spoorlijn nr. 69 Kortrijk–Poperinge op termijn uit te bouwen als een light-rail. De ideeën rond de light-rail sluiten aan bij de ontwikkelingen in het grensoverschrijdende netwerk rond Rijsel (COPIT). Op Frans grondgebied leven immers plannen om de oude spoorbedding tussen Tourcoing en Halluin om te vormen tot light-raillijn. Een light-rail is een lichte trein die als voordeel heeft sneller op te trekken dan een klassieke (zware) stoptrein. Hierdoor wordt de exploitatie goedkoper en kan de halte-afstand in het verstedelijkte gebied beperkt worden.

Door de Franse light-rail door te trekken tot over de grens en aansluiting te geven op spoorlijn 69, ontstaan interessante mogelijkheden. Tussen Menen en Kortrijk kan een verhoogd aanbod gecreëerd worden door de nieuwe verbinding af te wisselen met de verbinding Kortrijk–Poperinge (op termijn mogelijk ook light-rail) (bv. uurfrequentie uit Poperinge en half uur later ook uit Rijsel, geeft halfuurfrequentie). Bovendien kunnen er eventueel bijkomende haltes gecreëerd worden ter hoogte van de luchthaven van Wevelgem en de Posthoorn.

4.6.5.2. Openbaar busvervoer

Voor de bredere (sectorale) doelstellingen op vlak van openbaar busvervoer wordt verwezen naar het mobiliteitsplan Wevelgem. Samenvattend stelt de gemeente volgende beleidsmaatregelen voor :

- **Doorstroming en frequentieverhoging op bestaande streeklijnen.** De commerciële snelheid van de streeklijnen wordt op korte termijn geoptimaliseerd. Vooral op de N8 kan de commerciële snelheid sterk opgedreven worden door lichtenregeling en beperkte busbanen én moet de frequentie van worden verhoogd.
- **Betere bediening van het bedrijventerrein Gullegem–Moorsele.** Om de duurzame mobiliteit te versterken heeft het bedrijventerrein Gullegem–Moorsele een betere busontsluiting nodig met goed afgestemde frequenties (zie mobiliteitsplan). Ter hoogte van de aansluiting Rijksweg-Hondschootestraat (nabij de brug) moet een bijkomende bushalte worden voorzien. Deze halte vormt de intermodale toegangspoort van het bedrijventerrein (waar ook fietsenstallingen, carpoolparking... terug te vinden zijn).

- **Het voorzien van lokale hoofdhaltens voor openbaar busvervoer.** Goed uitgebouwde hoofdbushaltens die op knooppunten van het fiets- en voetgangersnetwerk liggen, verhogen de intermodaliteit (overdekte fietsstallingen, goed uitgebouwde informatieverlening...). De gemeente selecteert volgende haltes als lokale hoofdhaltens voor openbaar busvervoer :
 - Gullegem – Plaats;
 - Moorsele – Standbeeld;
 - Wevelgem – Plaats;
 - Wevelgem – Posthoorn;
 - Wevelgem – industrie/kleinhandel (ter hoogte van de Vlamingstraat).

4.6.6. Voetgangerswegen

Binnen de verblijfsgebieden is de plaats van de voetganger van groot belang. De inrichting van zone 30-gebieden en het voorzien van volwaardige voetpaden en veilige oversteekplaatsen moeten garanderen dat de voetganger op een comfortabele en veilige wijze alle verplaatsingen op een vrij directe wijze kan maken (zonder onnodige omwegen). Voetpaden moeten ook steeds voldoende uitgerust en onderhouden worden.

Voor de buurtwegen (kerk-, voet-, veldwegels,...) wordt verwezen naar het specifieke beleidskader bij het 'gewenste ruimtelijke beleid op vlak van toerisme en recreatie'.

4.6.7. Fietswegen

Figuur 14: De gewenste ruimtelijke structuur van functionele fietsroutes

Om het gebruik van langzaam verkeer te versterken dient er ook een volwaardig fietsroutenetwerk uitgebouwd te worden. Dit fietsroutenetwerk moet functioneel zijn voor de woon-school en woon-werk verplaatsingen, maar kan ook ingeschakeld worden in een toeristisch-recreatief fietsroutenetwerk.

Het functioneel fietsroutenetwerk wordt gevormd door fietsroutes voor dagelijks gebruik. Langs dit netwerk kunnen de belangrijkste

bestemmingen binnen en buiten de gemeente bereikt worden. Het accent ligt op veiligheid, comfort, continuïteit en directheid.

Een tweede onderdeel van het fietsroutenetwerk vormen de toeristisch-recreatieve fietsroutes. Dit aspect wordt uitgewerkt bij het 'gewenste ruimtelijke beleid op vlak van toerisme en recreatie'.

Het fietsroutenetwerk wordt als volgt opgebouwd :

- De non-stop hoofdroutes uit het provinciaal fietsroutenetwerk. Dit zijn hoogwaardige snelle routes, een soort van fietssnelwegen, gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 15 km, tendens naar grotere afstanden wegens verbeterde fietstechniek, infrastructuur, fietsvergoedingen...) en doelgerichte langeafstandsverplaatsingen in de vrije tijd.
- De bovenlokale fietsroutes uit het provinciaal fietsroutenetwerk (voor woon/werk- en woon/schoolverkeer). De provincie West-Vlaanderen heeft dit reeds uitgestippeld. Eventuele aanpassingen vallen onder de bevoegdheid van de provincie West-Vlaanderen.
- De lokale fietsroutes. Dit zijn routes die niet opgenomen worden in het provinciale fietsroutenetwerk. Ze vervolledigen het netwerk op gemeentelijk vlak. Samen vormen zij een samenhangend fijnmazig netwerk langs waar de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de gemeente bereikt kunnen worden :
 - Lokale functionele fietsroutes: dit zijn routes die alternatieve verbindingen vormen tussen deelgemeenten en attractiepolen. Ze vervolledigen het netwerk en zorgen voor de fijnmazigheid ervan.
 - Lokale fietsdoorsteken (aanvullende routes) zijn belangrijk voor inkorting van de reistijd tussen twee bestemmingen.
 - Bosdreven en veldwegen: zoveel mogelijk behoud van huidige smalle profiel, enkel voor plaatselijk, landbouw- en fietsverkeer, weren van sluijverkeer.

De selecties van het fietsroutenetwerk worden overgenomen uit het mobiliteitsplan Wevelgem en op de figuur aangeduid.

Bijzondere opmerkingen :

- Er loopt een belangrijke fietsroute van Wevelgem-centrum via het Vijverhof naar Moorsele. Door de aanleg van een tunnel onder de





A19 kan op (lange) termijn een autovrije fietsroute gecreëerd worden van Wevelgem naar Moorsele en Gullegem. Het gaat echter om zware investeringen. Het aanleggen van een dubbelrichtingsfietspad op de brug van de Roeselarestraat en het gebruik van landbouwwegen die aansluiten op de fietsroute aan de Heerweg – Bergelen vormen een mogelijk alternatief.







- De N8 werd, omwille van de nabijheid van de non-stoproute langs de Leie niet opgenomen als bovenlokale, maar als lokale fietsroute.
- Afhankelijk van de categorie, de ruimtelijke en verkeerscontext kunnen de fietsvoorzieningen onder verschillende vormen worden uitgewerkt : vrijliggende fietspaden, aanliggende verhoogde fietspaden, fietssuggestiestroken, gemengd verkeer,... Voor de inrichtingprincipes van de fietsroutes wordt verwezen naar het mobiliteitsplan.

GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

**Gewenste ruimtelijke structuur van
functionele fietsroutes**

legende - RG figuur nr. 14

-  Non-stop hoofdroutes uit provinciaal fietsroutenetwerk
-  Bovenlokale fietsroutes uit provinciaal fietsroutenetwerk
-  Lokale functionele fietsroutes
-  Lokale aanvullende fietsroutes / fietsdoorsteken

-  Bebouwde gebieden
-  Hoofdweg
-  Primaire wegen categorie 2
-  Secundaire weg categorie 1
-  Secundaire weg categorie 2
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge



Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan



5. Maatregelen en acties

Hieronder wordt een overzicht gegeven van maatregelen en acties, die de gemeente zelf wenst te ondernemen in functie van de realisatie van haar gewenste ruimtelijke beleid. Dit overzicht reikt instrumenten aan die dit beleid moeten helpen realiseren met ondermeer gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (afgekort RUP's), gemeentelijke verordeningen, inrichtingsstudies,

De lijst van maatregelen en acties wordt ruim opgevat om de gemeente de nodige aanknopingspunten te geven in het GRS om haar ruimtelijke beleid op het terrein te kunnen realiseren. Onderstaande hoofdstuk geeft mogelijke maatregelen en acties aan en deze lijst is ook niet-limitatief. De gemeente kan, naast de opsomming in dit overzicht, steeds maatregelen en acties uitvoeren die bijdragen tot de realisatie van het gewenste ruimtelijke beleid. Volgens het subsidiariteitsbeginsel kunnen ook andere beleidsniveaus aangesproken worden om initiatief te nemen om mee de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren.

Onderstaande lijsten vormen een 'richtinggevend' overzicht van maatregelen en acties, die zowel op korte, middellange of lange termijn kunnen uitgevoerd worden. Pas in het bindend gedeelte van het structuurplan is een keuze gemaakt van maatregelen en acties, die voor de gemeente echt prioritair zijn.

5.1. Gebiedsspecifieke maatregelen en acties

5.1.1. Voor Groot Wevelgem

1. In functie van een hanteerbaar ruimtelijk beleid zullen de stedenbouwkundige voorschriften op een éénduidige en rechtszekere wijze bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen op elkaar worden afgestemd. De gemeentelijke stedenbouwkundige dienst vervult hierbij een coördinerende rol.
2. De gemeente Wevelgem zal deelnemen aan een intergemeentelijk initiatief om een gebiedsgerichte visie voor de Heulebeekvallei uit te werken. Gezien de selectie als natuurverbingsgebied zal de provincie West-Vlaanderen hierbij betrokken worden.
3. De gemeente zal de randvoorwaarden en veiligheidsvoorschriften met betrekking tot hoogspanningsleidingen toepassen bij de opmaak

van RUP's, en systematisch advies vragen aan de systeembeheerder.

5.1.2. Deelgebied Wevelgem

4. RUP's en/of inrichtingsstudies maken ter versterking van het centrumgebied van Wevelgem.
5. RUP's en/of inrichtingsstudies maken in functie van de realisatie van het strategisch project voor de herwaardering van de stationsomgeving van Wevelgem met voldoende aandacht voor het doelgroepenbeleid door het voorzien van verschillende woontypes.
6. Een samenwerkingsverband organiseren tussen de sociale huisvestingsmaatschappijen en de private sector in functie van de realisatie van een gedifferentieerd en kwalitatief woningenbestand in de stationsomgeving.
7. Inrichtingsstudies en beeldkwaliteitsplannen maken voor de kleinhandelszone van de N8.
8. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor het optimaliseren en verdichten van de verblijfsgebieden in Wevelgem.
9. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de realisatie van het stedelijk woongebied van 'de Kleine Molen' met voldoende aandacht voor het doelgroepenbeleid door het voorzien van verschillende woontypes
10. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de realisatie van het nieuw lokaal bedrijventerrein langs de spoorweg aan het gebied 'de Kleine Molen'. Er kan ook één samenhangend RUP en/of inrichtingsstudie worden opgemaakt voor de ontwikkeling van zowel het stedelijk woongebied als het lokaal bedrijventerrein 'Kleine Molen'.
11. Een samenwerkingsverband organiseren tussen de sociale huisvestingsmaatschappijen en de private sector in functie van de realisatie van een kwalitatieve woningendifferentiatie in het gebied 'de Kleine Molen'.
12. Een inrichtingsstudie maken voor de uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Zuid.
13. De mogelijkheden onderzoeken voor de realisatie van het lokale bedrijventerrein aansluitend bij het regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Zuid (ter hoogte van de Moraviëstraat), gekaderd binnen een concept rekening houdende met landschap, wonen en mobiliteit. Deze mogelijkheden worden afgewogen ten opzichte van de mogelijkheden in Gullegem. Indien de mogelijkheden aan de

Moraviëstraat een beter alternatief vormen kan hiervoor een RUP worden gemaakt.

14. Inrichtingsplannen maken voor de stedelijke ontwikkelingen tussen de N8 en het regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Zuid (zoals voorzien bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk).
15. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de overgangslinten naar het centrum van Wevelgem.
16. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor het creëren van een groene en recreatieve slinger Wevelgem-Posthoorn langs de spoorlijn.
17. een studie voor een verbeterde recreatieve verbinding tussen het Vijverhof en de Bergelen, waarbij mogelijke alternatieven tegenover mekaar worden afgewogen.
18. De specifieke mobiliteitsmaatregelen in Wevelgem uitvoeren.

5.1.3. Deelgebied Gullegem

19. RUP's en/of inrichtingsstudies maken ter versterking van het centrumgebied van Gullegem.
20. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor het gebied 'de IJzerpoort'.
21. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de realisatie van de wooninbreidingsprojecten in de verblijfsgebieden van Gullegem.
22. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de overgangslinten naar het centrum van Gullegem.
23. Inrichtingsstudies opmaken voor de intermodale toegangspoorten bij het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele.
24. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de realisatie van de strategische projecten langs de Heulebeek in Gullegem.
25. De mogelijkheden onderzoeken voor de realisatie van het lokale bedrijventerrein aansluitend bij het regionaal bedrijventerrein Gullegem-Moorsele (ter hoogte van de Driemasten), gekaderd binnen een concept rekening houdende met landschap, natuur, wonen, recreatie en mobiliteit. Indien de mogelijkheden in Gullegem een beter alternatief zijn dan de Moraviëstraat in Wevelgem, kan hiervoor een RUP worden gemaakt.
26. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de ontwikkeling van het koppingsgebied Ballingstraat-Driemasten en om rechtszekerheid te bieden aan de zonevreemde woningen.
27. De specifieke mobiliteitsmaatregelen in Gullegem uitvoeren.

5.1.4. Deelgebied Moorsele

28. RUP's en/of inrichtingsstudies maken ter opwaardering van het centrumgebied van Moorsele.
29. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de realisatie van de wooninbreidingsprojecten in de verblijfsgebieden van Moorsele.
30. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de realisatie van de aangegeven woonuitbreidingsgebieden (in functie van de eigen behoefte van Moorsele):
 - a. Het gebied (0,8 ha.) ingesloten tussen Wagenbrugstraat, Meerlaanstraat en een voetweg.
 - b. Het gebied (1,0 ha.) ingesloten tussen de Wagenbrugstraat, Overheulestraat, Reinaertstraat en de Canteclaeerstraat in functie van sociale doelgroepen.
 - c. Het gebied tussen de Wittemolenstraat en de wijk 't Vrije in de zuidwestelijke hoek van Moorsele in functie van sociale doelgroepen. Dit woonuitbreidingsgebied kan slechts gedeeltelijk gerealiseerd worden omdat het gebied te maken heeft met wateroverlast. Nader onderzoek in het kader van de inrichting van dit gebied zal moeten uitwijzen hoe dit gebied het best kan ontwikkeld worden in overeenstemming met het duurzaam waterbeheer (watertoets).
31. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de overgangslinten naar het centrum van Moorsele.
32. Een RUP opmaken voor de bedrijfssite in de Warandestraat, ten zuiden van Moorsele om de herinvulling van de site te regelen.
33. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor het creëren van de groene en recreatieve slinger van Moorsele.
34. De specifieke mobiliteitsmaatregelen in Moorsele uitvoeren.

5.1.5. Deelgebied Leievallei

35. In samenwerking met Menen en de hogere overheden een inrichtingsplan en een beheersplan maken voor het parklandschap in de Leievallei, in samenhang met het parklandschap van Lauwe.
36. Een inrichtingsplan maken voor de speelzone in het Leiebos, in samenwerking met de hogere overheden.
37. Inrichtingsprincipes uitwerken voor de halftransparante randafwerking tussen Wevelgem en de Leievallei.
38. Via overleg en met ontwerpmatig onderzoek de recreatieve routes vanuit de N8 naar de Leie toe verbeteren.

39. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de lokale toeristisch-recreatieve knooppunten in de Leievallei.
40. Een RUP opmaken voor het parklandschap in de Leievallei ondermeer om de rechtszekerheid van de aanwezige zonevreemde woningen te verzekeren in de Leievallei (behoudens een gelijkaardig initiatief van het Vlaams gewest).

5.1.6. Deelgebied Open ruimte noord

41. In een RUP bouwvrije zones aanduiden op de heuvelrug van 't Hoge.
42. In een RUP bouwvrije zones aanduiden in de overstromingsgebieden van de lokale beekvalleien.
43. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de 'ruimtelijke kamers'.
44. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten in de open ruimte noord.

5.1.7. Deelgebied Open ruimte west

45. In een RUP bouwvrije zones aanduiden op de Kezelberg.
46. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten in de open ruimte west.

5.2. Thematische maatregelen en acties

5.2.1. Op vlak van economie

47. Via RUP's, inrichtingsstudies, verordeningen en/of beheersovereenkomsten de basisprincipes toepassen in bedrijventerreinen voor een kwaliteitsvolle en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling.
48. Een handleiding maken om de 'gerichte' verweving van lokale economische activiteiten te evalueren in relatie tot de verenigbaarheid met de woonomgeving.
49. RUP's maken ter uitvoering van het specifiek beleidskader voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen, zowel binnen als buiten de kernen.

5.2.2. Op vlak van wonen en voorzieningen

50. Het gemeentebestuur coördineert in het kader van goed stedenbouwkundig management het lokaal woonbeleid:

- een dichtheidsbalans bijhouden met betrekking tot de bestaande woningdichtheden en de woningdichtheden bij nieuwe ontwikkelingen;
- een balans bijhouden van de verhouding tussen sociale en private woningen;
- het aanbod aan beschikbare en betaalbare kwalitatieve woningen bewaken;
- een balans bijhouden van de woningdifferentiatie (woningtypes).

51. De gemeente zal via sensibilisering of via de instrumenten van het ruimtelijk ordeningsbeleid inspanningen leveren om de juridisch beschikbare terreinen in privaat eigendom tot realisatie te brengen. Deze instrumenten van het ruimtelijk ordeningsbeleid zijn ondermeer: aankoop van de terreinen in de minne, gebruik maken van recht van voorkoop of onteigening. De gemeente zal onderzoeken welke technische moeilijkheden de realisatie van juridisch beschikbare terreinen tegenhouden. Daarbij zal een opgave gevoegd worden van de noodzakelijke ingrepen en kostenraming om deze technische moeilijkheden op te lossen.
52. De gemeente zal verordeningen maken in functie van de woonkwaliteit van bestaande en nieuwe woningen. Specifiek voor nieuwe grote woonprojecten worden richtlijnen opgemaakt naar zuinig ruimtegebruik, voldoende kwalitatief en kwantitatief functioneel groen, zongericht verkavelen, integraal waterbeheer, woondichtheden, gedifferentieerd woningaanbod...
53. Een RUP opmaken ter vervanging van het BPA Wev 016 Kloefhoek om de dichtheid van 25 woningen per ha te realiseren.
54. Een RUP opmaken ter vervanging van het BPA Moo1B om de gehanteerde woningdichtheden te verhogen.
55. Onderzoeken welke de mogelijkheden zijn voor bestemming en reconversie voor leegstaande of leegkomende gemeenschapsgebouwen. Nadien kunnen hiervoor RUP's worden opgesteld.
56. RUP's maken ter uitvoering van het specifiek beleidskader voor de zonevreemde woningen.
57. Uitvoeren van specifiek onderzoek voor de herlokalisatie van het gemeentelijk containerpark. Indien noodzakelijk kan hiervoor nadien een RUP worden opgemaakt.

5.2.3. Op vlak van toerisme en recreatie

58. Een gemeentelijk onderzoek uitvoeren in functie van de selectie van merkwaardige gebouwen.
59. RUP's maken voor merkwaardige gebouwen.
60. Een analytisch en ontwerpend onderzoek uitvoeren in functie van de uitbouw van een lokaal recreatief netwerk. Specifiek wordt nagegaan of recreatieve verbindingen kunnen voorzien worden:
 - langs de Heulebeek (suggestie aan de hogere overheid);
 - langs de Bankbeek, Wulfsdambeek, Stierbeek en Neerbeek;
 - tussen de Leievallei, het Vijverhof en de Bergelen (suggestie aan de hogere overheid).
61. RUP maken ter uitvoering van het specifiek beleidskader voor de buurtwegen.

5.2.4. Op vlak van landbouw

62. RUP's en/of verordeningen maken in functie van het clusteren van agrarische bedrijfsgebouwen.
63. RUP's maken voor de afbakening van lokale bouwvrije en/ of serrevrije zones, bij voorbeeld op basis van een conceptstudie.
64. Beheersovereenkomsten afsluiten met de landbouw in functie van natuur- en landschapsbeheer, recreatief medegebruik, integraal waterbeheer en/of erosiebestrijding.

5.2.5. Op vlak van natuur en groen

65. RUP's en/of inrichtingsstudies opmaken in functie van natuurontwikkeling, landschapsopbouw en integraal waterbeheer in lokale beekvalleien.
66. De gemeente zal als aanvulling op de bestaande subsidiereglementen rond kleine landschapselementen het instrument van beheersovereenkomsten ontwikkelen voor de uitbouw en het ondersteunen van natuurelementen op het grondgebied, waarbij in de eerste plaats beheersovereenkomsten rond beken en perceelsranden worden ontwikkeld.
67. De gemeente zal een verordening maken met betrekking tot minimale kwalitatieve en kwantitatieve normen voor kerngebonden groenvoorzieningen.
68. Een specifiek onderzoek uitvoeren in functie van de selectie van lokale beekvalleien, lokale ecologische infrastructuur en kerngebonden groen.

69. Een inventarisatie opmaken van de gemeentelijke wegbermen met aanduiding van de ruimtelijke knelpunten.

5.2.6. Op vlak van verkeer en vervoer

70. Inrichtingsprincipes uitwerken voor lokale wegen.
71. Fietsvoorzieningen uitbouwen langs de lokale ontsluitingswegen.
72. Inrichtingsstudies maken voor Wevelgem-station als lokaal openbaar vervoersknooppunt .
73. Inrichtingsstudies maken voor de lokale hoofdhaltens voor openbaar busvervoer.
74. Bij de verdere uitwerking van de mobiliteitsconvenanten de gemeentelijke stedenbouwkundige diensten blijvend betrekken.

BINDEND GEDEELTE

1. Doel en inhoud van het bindend gedeelte

Dit bindend gedeelte vormt het derde deel van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Wevelgem. In het bindend gedeelte worden de beleidsbeslissingen met een bindend karakter van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan opgenomen. Het structuurplan, dus ook de bindende bepalingen, hebben van rechtswege geen enkele bindende of verordenende kracht voor de burger. Er kunnen dan ook geen vergunningen worden verleend of geweigerd op basis van uitspraken in het structuurplan. De bindende bepalingen zijn echter wel bindend voor de gemeentelijke overheid, met name de gemeente en de instellingen die hieronder ressorteren. Zij moeten de uitspraken in de bindende bepalingen nakomen en kunnen er onder geen beding van afwijken.

De bindende bepalingen zijn de spil tussen de gewenste ruimtelijke structuur (geformuleerd in het richtinggevend gedeelte) en de realisatie ervan op het terrein en op korte termijn. Hun functie bestaat erin het dwingend kader aan te geven voor de uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan via uitvoerende instrumenten. Het bevat die maatregelen die prioritair worden geacht om de visie en de opties van het ruimtelijk structuurplan op het terrein uitvoerbaar te maken.

De bindende bepalingen worden per deelgebied aangegeven.

2. Groot Wevelgem

1. De gemeente Wevelgem zal deelnemen aan een intergemeentelijk initiatief om een gebiedsgerichte visie voor de Heulebeekvallei uit te werken. Gezien de selectie als natuurverbindingsgebied zal de provincie West-Vlaanderen hierbij betrokken worden.
2. De gemeente zal als aanvulling op de bestaande subsidiereglementen rond kleine landschapselementen het instrument van beheersovereenkomsten ontwikkelen voor de uitbouw en het ondersteunen van natuurelementen op het grondgebied, waarbij in de eerste plaats beheersovereenkomsten rond beken en perceelsranden worden ontwikkeld.
3. De gemeente zal verordeningen maken in functie van de woonkwaliteit van bestaande en nieuwe woningen. Specifiek voor nieuwe grote woonprojecten worden richtlijnen opgemaakt naar zuinig ruimtegebruik, voldoende kwalitatief en kwantitatief functioneel groen, zongericht verkavelen, integraal waterbeheer, woondichtheden, gedifferentieerd woningaanbod...
4. Uitvoeren van specifiek onderzoek voor de herlokalisatie van het gemeentelijk containerpark. Indien noodzakelijk kan hiervoor nadien een R.U.P. worden opgemaakt.

3. Deelgebied Wevelgem

5. RUP's en/of inrichtingsstudies maken in functie van de realisatie van het strategisch project voor de herwaardering van de stationsomgeving.
6. RUP's en/of inrichtingsplannen maken voor de realisatie van het stedelijk woongebied van de Kleine Molen.
7. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de realisatie van het nieuw lokaal bedrijventerrein langs de spoorweg aan het gebied de Kleine Molen. Er kan ook één samenhangend RUP en/of inrichtingsstudie worden opgemaakt voor de ontwikkeling van zowel het stedelijk woongebied als het lokaal bedrijventerrein 'Kleine Molen'.
8. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor het creëren van een groene en recreatieve slinger Wevelgem-Posthoorn langs de spoorlijn.

4. Deelgebied Gullegem

9. RUP's en /of inrichtingsplannen maken voor het gebied de IJzerpoort.
10. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de realisatie van de strategische projecten langs de Heulebeek in Gullegem.
11. Conceptstudie of onderzoek uitvoeren naar mogelijkheden inzake landschappelijke ontwikkeling en functieverweving van wonen, recreatie en lokaal bedrijventerrein in het koppelingsgebied.
12. RUP's en/of inrichtingsplannen maken voor de ontwikkeling van het koppelingsgebied Ballingstraat-Driemasten-Hondschotestraat.

5. Deelgebied Moorseele

13. RUP's en/of inrichtingstudies maken voor het creëren van de groene en recreatieve slinger Moorseele.
14. RUP's en/of inrichtingsstudies maken voor de realisatie van de aangegeven woonuitbreidingsgebieden (in functie van de eigen behoefte van Moorseele):
 - a. Het gebied (0,8 ha.) ingesloten tussen Wagenbrugstraat, Meerlaanstraat en een voetweg.
 - b. Het gebied (1,0 ha.) ingesloten tussen de Wagenbrugstraat, Overheulestraat, Reinaertstraat en de Canteclaerstraat in functie van sociale doelgroepen.
 - c. Het gebied tussen de Wittemolenstraat en de wijk 't Vrije in de zuidwestelijke hoek van Moorseele in functie van sociale doelgroepen. Dit woonuitbreidingsgebied kan slechts gedeeltelijk gerealiseerd worden omdat het gebied te maken heeft met wateroverlast. Nader onderzoek in het kader van de inrichting van dit gebied zal moeten uitwijzen hoe dit gebied het best kan ontwikkeld worden in overeenstemming met het duurzaam waterbeheer (watertoets).

www.leiedal.be

bedrijventerreinen
stedenbouw
milieu
informatie- en communicatietechnologie
mobiliteit
herbestemmingsprojecten

intergemeentelijke samenwerking
projectontwikkeling
streekontwikkeling