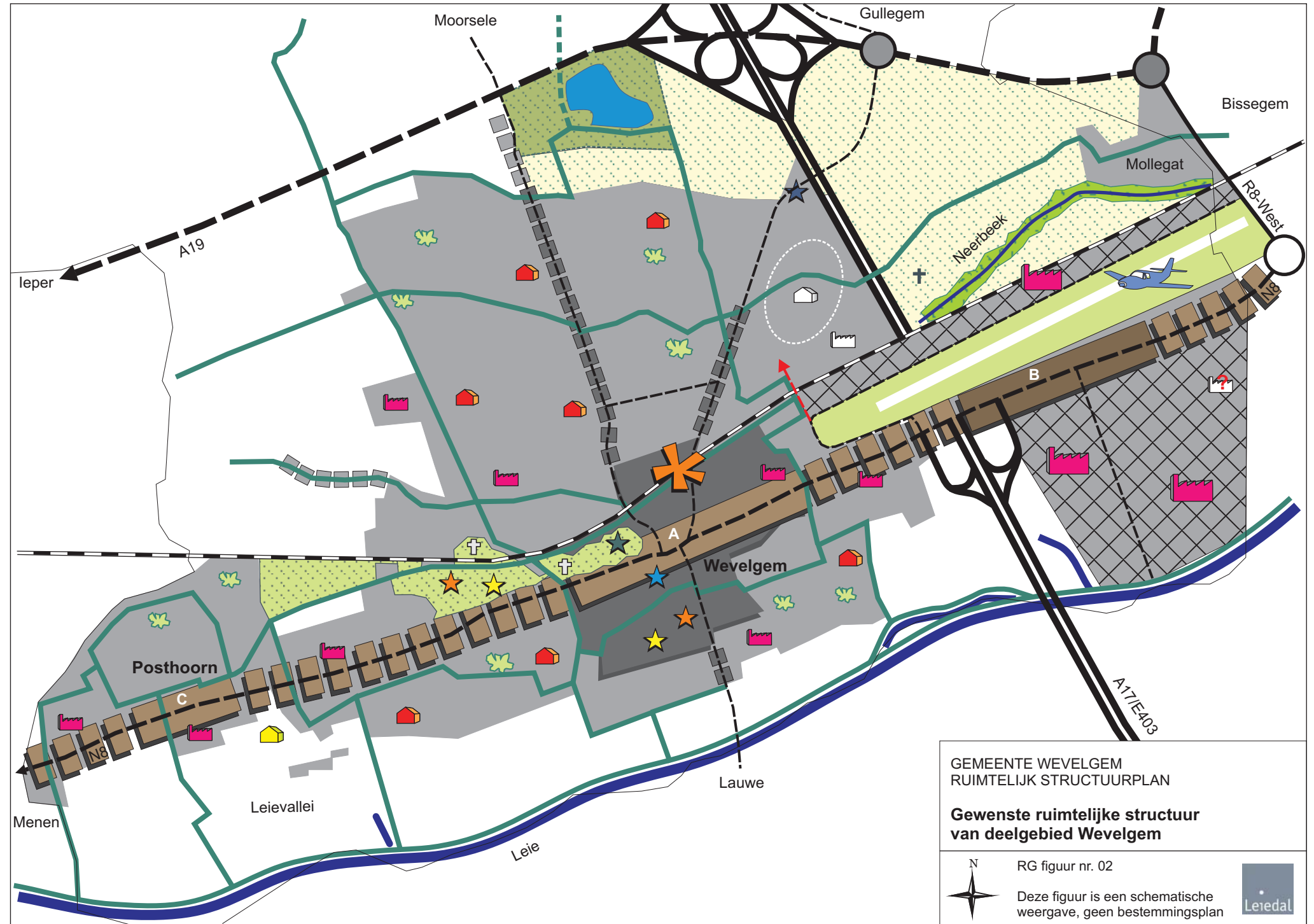









figuur 13: GRS Wevelgem - Gewenste ruimtelijke structuur van deelgebied Wevelgem

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



-  Lokale wegen categorie 2
-  N8 als secundaire weg categorie 2
-  R8-West als secundaire weg categorie 1
-  A19 als primaire weg categorie 2
-  A17/E403 als hoofdweg
-  Nieuw aan te leggen lokale weg categorie 2 (ontsluiting gebied Kleine Molen over spoorlijn)
-  Te herbekijken verkeersknooppunten

4.3 Relatie met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wevelgem

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Wevelgem werd op 17 augustus 2006 definitief goedgekeurd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen. Het GRS Wevelgem omvat verschillende richtinggevende en bindende bepalingen waaraan het RUP moet getoetst worden.

4.3.1 Gewenste ruimtelijke structuur van het deelgebied Wevelgem

In het richtinggevend gedeelte (p. 134) zijn belangrijke opties aangaande het plangebied vastgelegd:

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 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.

- figuur RG nr. 02 : Gewenste ruimtelijke structuur van deelgebied Wevelgem (zie volgende pagina)

Opmerking - beperkte afwijking t.o.v. het richtinggevend gedeelte van GRS:
Hoewel het GRS Wevelgem een nieuw lokaal bedrijventerrein van minimum 7,5ha vooropstelde, bedraagt de bruto-oppervlakte van het ontworpen bedrijventerrein 'slechts' circa 5ha (zie verder bij de inrichtingsstudie). Dit is te wijten aan het feit dat bij de opmaak van het GRS niet bekend was dat een deel van de gronden nabij de spoorweg deel uitmaken van een mogelijk overstromingsgebied. Dit betreft de bovenloop van de Neerbeekvallei, die in de inrichtingsstudie bewust groen en open gehouden wordt. Bovendien wordt ook een bestaand landbouwperceel, in eigendom van de aanpalende kuikenkwekerij Ghekiere, ook niet herbested tot KMO-zone omdat dit bestaande bedrijf nog de mogelijkheid open wil houden om haar broeierij op dit reserveperceel uit te breiden (zie verder onder punt 5.5.7).

4.3.2 Overige bepalingen uit het richtinggevend gedeelte

Daarnaast zijn in het richtinggevend gedeelte van het GRS Wevelgem nog verschillende randvoorwaarden (zoals doelstellingen, concepten, elementen van de gewenste ruimtelijke structuur) opgenomen, die bepalend zijn voor het gebied. Het betreft ondermeer:

- zorg voor overgangslinten naar het centrum (RG p. 135) met deel van de Gullegemstraat ;
- uitbouwen van een lokaal groen en recreatief netwerk (RG p. 136) met Bieststraat als onderdeel van lokaal groen & langzaam netwerk
- specifieke mobiliteitsmaatregelen in Wevelgem (RG p. 137) met selectie van Gullegemstraat-Brugstraat en Vliegvelde als lokale wegen categorie 2. Op de figuur RG nr. 02 (p. 130-131) wordt tevens een nieuwe lokale weg categorie 2 schematisch aangeduid over de spoorlijn nr. 69 Kortrijk-Poperinge.
- basisprincipes aangaande een kwaliteitsvolle en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling (RG p. 162-163);
- ruimte geven voor lokale economische dynamiek (RG p. 163);
- streven naar een evenwichtig, gedifferentieerd en kwaliteitsvol woningaanbod (RG p. 170);
- streven naar verdichting met een gebiedsgerichte aanpak (RG p. 171);
- voldoende aandacht voor sociale dimensie van de huisvestingsmarkt (RG p. 171-172);
- streven naar een kwaliteitsvolle woonomgeving (RG p. 172);
- behouden en versterken van aanbod aan lokale toeristisch-recreatieve voorzieningen (RG p. 178-179)
- behouden en versterken van het kerngebonden groen (RG p. 187-188) met nieuw groengebied 'Kleine Molen'. Norm van 45m² publiek groen per nieuwe woning.
- doelstellingen aangaande het gewenst ruimtelijk beleid op vlak van verkeer en vervoer (RG p. 190-191)
- selectie van Gullegemstraat-Brugstraat als bovenlokale fietsroute uit provinciaal fietsroutenetwerk (zie figuur nr. 14 RG p. 198);
- selectie van Bieststraat als lokale fietsroute (zie figuur nr. 14 RG p. 198).

Deze randvoorwaarden uit het GRS Wevelgem worden meegenomen bij de verdere opbouw van het RUP.

4.3.3 Maatregelen en acties - richtinggevend & bindend gedeelte

In het richtinggevend gedeelte (p. 199) en het bindend gedeelte (p. 206) van het GRS Wevelgem zijn volgende maatregelen en acties opgenomen:

- 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.
- 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'.

Met de opmaak van dit RUP geeft de gemeente Wevelgem uitvoering aan deze maatregelen en acties uit het GRS.

figuur 14: Woonplan Wevelgem - woonprogrammatische deelgemeente Wevelgem

Legende

- Projecten van sociale huisvestingsmaatschappij
- Projecten in private ontwikkeling



4.4 Relatie met woonplan gemeente Wevelgem

Op 9 dec 2008 keurde de gemeenteraad het woonplan voor Wevelgem goed.

Het woonplan bevat een geactualiseerde woonbehoefteberekening, een woningbouwprogrammatische, een doelgroepenbeleid en een beleid met betrekking tot groenvoorzieningen in de woonomgeving.

Uit het woonplan werden ondermeer volgende conclusies getrokken:

- De vraag naar betaalbaar wonen klinkt steeds luider.
- Wevelgem moet een inhaalbeweging maken inzake het aanbod aan sociale woningen, vooral kleinere woningen voor alleenstaanden en gezinnen bestaande uit 2 personen.
- Er is een aanzienlijke vraag naar seniorenhuisvesting in al haar vormen. Ook levenslang wonen is een belangrijk aandachtspunt.

Het woonbeleidsplan haalt ondermeer volgende acties aan voor de legislatuur 2007-2013:

- De gemeente wil prioritair werk maken van verdichting.
- De woonprogrammatische voorziet in nieuwe ontwikkelingen voor een bijkomend aanbod. De gemeente wil de woonprogrammatische tot uitvoering brengen binnen de legislatuur.
- Kwaliteitseisen voor nieuwe grote woonprojecten zijn: zuinig ruimtegebruik, voldoende kwalitatief en kwantitatief groen, zongericht verkavelen, integraal waterbeheer, woondichtheden, gedifferentieerd woningaanbod, fiets- en wandelvoorzieningen, parkeervoorzieningen, functieverweving, ... De kwaliteitseisen zullen verankerd worden in RUP's, verordeningen en door middel van overleg.
- Bijkomend groen voorzien in bestaande woonomgevingen, ondermeer in Wevelgem Kleine Molen
- Bij de uitvoering van de woonprogrammatische gaat bijzondere aandacht naar de realisatie van sociale huurwoningen.
- Sociale woningen stimuleren ondermeer gebruik makend van overleg tussen actoren en RUP's.

Het nieuwe stedelijk woongebied Kleine Molen (code WEV 06) is opgenomen in het woonplan als prioritair aan te snijden om te voldoen aan de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden.

Concreet moet binnen het nieuw stedelijk woongebied Kleine Molen volgende normen worden gerespecteerd:

- een minimale woningdichtheid van 25 woningen per ha
- minimum 25% sociale woningen
- van de private woningen moeten minimum 25% bescheiden woningen zijn. Hierbij kan men inspelen op de vraag voor kleinere woningen voor alleenstaanden en gezinnen bestaande uit 2 personen.

Dit zijn de beleidsdoelstellingen uit het woonplan van Wevelgem, dat nog ambitieuzer is dan het decreet grond- en pandenbeleid. Bij de toelichting van de inrichtingsstudie wordt verduidelijkt hoe de gemeente deze doelstellingen kan bereiken (zie 5.5.4.1).

4.5 Overleg woon-zorg

In uitwerking van het woonregieboek Zuid-West-Vlaanderen werd een overleg opgestart rond het thema wonen en zorg in het project Kleine Molen en dit met volgende actoren: gemeente Wevelgem, OCMW Wevelgem, Welzijnsconsortium Zuid-West-Vlaanderen, provincie West-Vlaanderen, Leiedal en Samenlevingsopbouw West-Vlaanderen.

Volgende aspecten kwamen aan bod:

Ruimte voor wijkvoorzieningen. De gemeente kiest in dit gebied voor een focus op jonge gezinnen, met inclusief ook een aanbod voor sociale en kleinere woningen voor alleenstaanden en gezinnen bestaande uit 2 personen. Een grote behoefte aan

'zorgfuncties' zal misschien pas over 30 jaar aan de orde zijn. Toch is het waarschijnlijk dat ook op korte termijn zorgvragen zullen bestaan: vanuit de sociale huisvesting, vanuit personen met een handicap, vanuit een groep senioren die zich aangesproken voelt door een aanbod aan meergezinswoningen, ... Tenslotte kennen ook jonge en kleinere gezinnen specifieke vragen in het kader van zorg. Kinderopvang en jeugdvoorzieningen zijn hier voorbeelden van. In deze context wordt er vanuit de werkgroep gepleit voor flexibiliteit: zoeken naar mogelijkheden/ruimte voor functies die kunnen variëren in de tijd of die pas in een latere fase aan de orde zijn. Hiervoor lijken een 200-tal m² voldoende.

Volgende kansen en aandachtspunten hierbij worden meegegeven:

- De bestaande school langs de Veld- en Reutelstraat biedt kansen tot samenwerking. Het gaat om een grote site waar nog gronden of lokalen leeg blijken te staan. Er is reeds een crèche aanwezig. In het verleden werd reeds samengewerkt tussen de gemeente en deze school. Deze site is relatief centraal gelegen op een grotere schaal: in de noordelijke woonwijken van Wevelgem, tussen de bestaande woonomgeving en de nieuw te ontwikkelen woonzone Kleine Molen.
- Gronden langs hoofdontsluitingsweg: In gans het gebied Kleine Molen is dit de meest uitgelezen plek voor niet-woonfuncties zoals apotheek, bank, bakker, superette, ...
- De zone voor gemeenschapsvoorzieningen in het noorden biedt misschien ook nog mogelijkheden.
- Functies in de zorgsfeer, zoals een kinderdagverblijf, zouden binnen de woonomgeving moeten kunnen, ook als ze niet samen gaan met een woonfunctie. Voor de sociale huisvesting bestaat er een nood om dichtbij aanwezig te zijn. Het planningsniveau moet hiervoor voldoende mogelijkheden bieden.

Openbaar domein als ontmoetingsruimte opvatten. Er kan worden gezocht naar functies die de openbare ruimte en groenzones 'opladen'. Binnen de inrichting van het openbaar domein moet bijzondere aandacht uitgaan naar zwakke weggebruikers: wandelroutes, fietsvoorzieningen, oversteekbaarheid...

Woningtypes. Er wordt een gedifferentieerd aanbod van wooneenheden beoogd, zowel qua type (ééngesinswoningen in aanééngesloten/halfopen of open bebouwing, stapelwoningen en appartementen), qua schaal (kleine of grotere percelen en volumes) als qua aard (privaat en sociaal, huur en koop). Door de ligging van het gebied, de afstand tot het centrum en tot het geplande nieuwe woonzorgcentrum, is deze zone niet de meest aangewezen plek om heel specifieke woningen te voorzien voor personen met een zware zorgbehoefte (senioren, personen met een handicap...). Bovendien kiest de gemeente in dit gebied voor een focus op eerder jonge gezinnen, in aanvulling op andere projecten in de gemeente (zoals in het centrum of stationsomgeving), waar wel wordt gekozen voor oudere en zorgbehoevende doelgroepen. De gemeente heeft de ambitie om in gans de gemeente, bij alle woonontwikkelingen sensibiliserend en stimulerend op te treden mbt levenslang wonen.

Participatie. In de literatuur rond woonzorg en leefbaarheid speelt participatie een belangrijke rol. Het leek dan ook interessant om vanuit deze werkgroep een voorstel te doen voor een participatietraject voor Kleine Molen, binnen de randvoorwaarden van de procedure van het RUP, de timing en de eigendomsstructuur.

4.6 Relatie met mobiliteitsplan Wevelgem

In de verkeersstudie van de gemeente Wevelgem uit 1994 werd reeds de idee geopperd om een nieuwe ontsluitingsweg te voorzien vanaf de Gullegemstraat over de spoorweg naar de Kortrijkstraat N8. Echter, op dat ogenblik achtte het toenmalige gemeentebestuur de aanleg van deze nieuwe ontsluitingsweg nog niet noodzakelijk.

In het gemeentelijke mobiliteitsplan van Wevelgem, dat conform werd verklaard door de PAC op 8 maart 2004, werd de nieuwe ontsluitingsweg opnieuw aangeduid als actiepunt op lange termijn in functie van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Toen in 2004, was de ontwikkeling van het gebied Kleine Molen immers nog geen vaststaand feit: de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en het gemeentelijk ruimtelijk

structuurplan Wevelgem waren nog in opmaak.

Het stedelijk woongebied 'Kleine Molen' werd vastgelegd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, door de Vlaamse Regering op 20 januari 2006. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Wevelgem, dat definitief werd goedgekeurd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen op 17 augustus 2006, werd het nieuwe lokaal bedrijventerrein en de noordelijke zone voor gemeenschapsvoorzieningen aangeduid.

Toen de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dus concreet werden, besliste de gemeente Wevelgem om een verkeersstudie te laten opmaken door het studie bureau Vectris (zie verder). Hierin werd de noodzaak van de nieuwe ontsluitingsweg aangetoond.

In 2009 werd het mobiliteitsplan getoetst op zijn actualiteitswaarde door middel van de sneltoets. Dit resulteerde in de conclusie 'spoor 3', actualiseren vermits alle partners nog achter het beleidsscenario staan en slechts beperkte actualisatie (geen bijkomend onderzoek) nodig is.

In het geactualiseerde beleidsplan van het mobiliteitsplan wordt de nieuwe ontsluitingsweg opgenomen als een actiepunt op korte termijn (ipv lange termijn). Deze nieuwe weg wordt ook geselecteerd als een lokale weg categorie 2.

Andere actiepunten uit het geactualiseerde mobiliteitsplan, die relevant zijn voor de ruime omgeving van het gebied Kleine Molen, zijn:

- onderzoek naar inplanting van carpoolparkings in Wevelgem
- herinrichting doortocht N8 in Wevelgem: uitvoering loopt gefaseerd: gedeeltelijk uitgevoerd + korte en middellange termijn
- aanleg fietspaden en realiseren van poorten bebouwde kom op as Gullegemstraat-Kon. Fabiolastraat: fietsuggestiestroken werden geschilderd. Aanleg fietspaden / realiseren poorten blijven op middellange termijn gewenst.
- fietsas van park naar Spoorwegstraat (langs spoorweg): Gedeeltelijk uitgevoerd. Uitvoering hangt samen met herwaarderling stationsomgeving.
- aanleg nieuwe straat van Spoorwegstraat naar nieuwe ontsluitingsweg Kleine Molen: uitvoering hangt samen met nieuwe ontsluitingsweg Kleine Molen
- herbekijken op-/ afruit Gullegem A19 (verhogen veiligheid en leesbaarheid verkeerssituatie; aangepaste capaciteit voor opvangen van toename van verkeer): Op- en afruit A19 wordt samen met aansluiting A19-R8 herbekken. Plannen AWV in opmaak. Uitvoering op korte termijn gepland.
- verruiming zone 30 naar woongebieden binnen bebouwde kom: gefaseerde aanpak
- aanleg primaire lokale fietsroute Bieststraat: middellange termijn
- bijzondere fietsvoorzieningen: tunnel onder spoorweg tussen gebied Kleine Molen en Spoorwegstraat / Vliegvelddstraat: fietstunnel wordt opgenomen bij nieuwe tunnel onder spoorweg
- ontwikkeling nieuwe buslijn Wevelgem-Gullegem via Kleine Molen (basismobiliteit): middellange termijn.

Voor een meer gedetailleerd overzicht wordt verwezen naar het mobiliteitsplan.

4.7 Relatie met streefbeeldstudie N8

Op vraag van de gemeente Wevelgem heeft het Vlaamse Gewest (MOW/AWV) beslist om een streefbeeldstudie voor de gewestweg N8 tussen Wevelgem en Bissegem te laten opmaken.

Hierin worden ondermeer de gewenste inrichting en de capaciteit van deze gewestweg nader onderzocht, met specifieke aandacht voor de kruispunten, rotondes en de aansluitingen van de N8 op de autosnelweg A17/E403 en de ringweg R8.

In overleg tussen de gemeente Wevelgem, het Vlaamse Gewest en de provincie West-Vlaanderen werd ook gesteld dat het project Kleine Molen niet hoeft te wachten op de resultaten van de streefbeeldstudie voor de gewestweg N8. De ruimtelijke ontwikkelingen werden immers reeds juridisch verankerd en de oplossingsrichting voor de ontsluiting van het gebied Kleine Molen wordt door alle betrokken besturen

onderschreven.

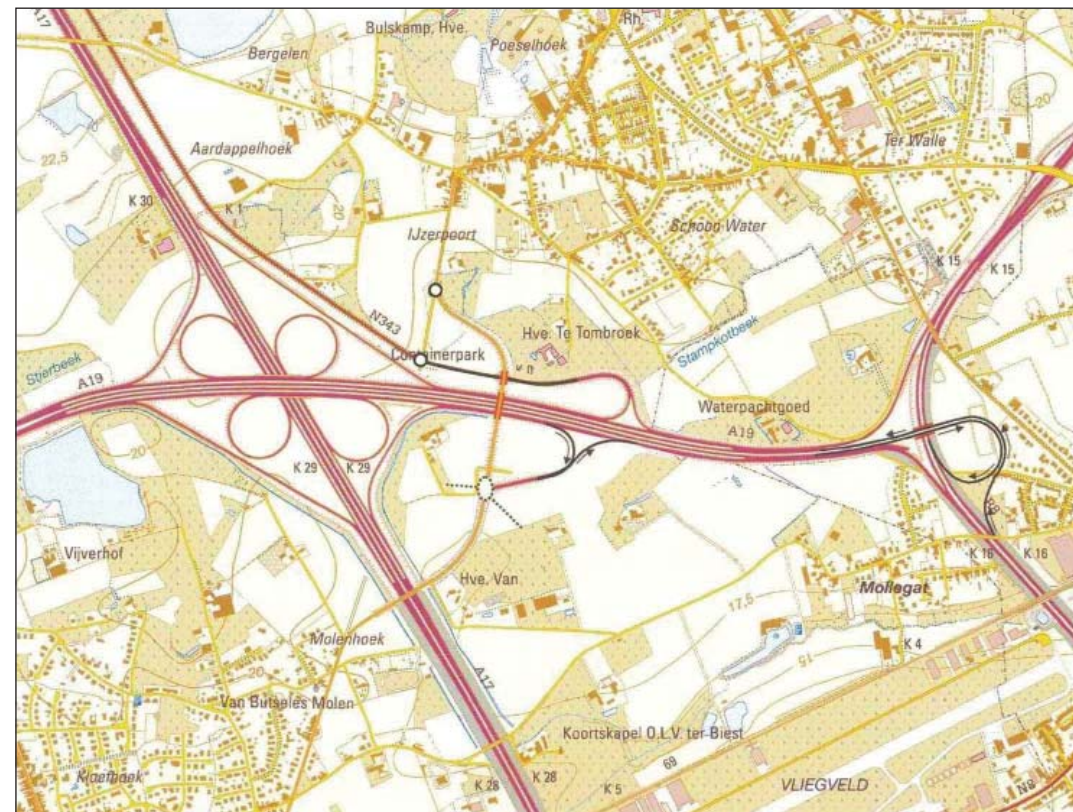
Dit impliceert dat de procedures voor het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Kleine Molen en voor de module 14 (tbv de nieuwe ontsluitingsweg) kunnen worden verder gezet.

4.8 Relatie met plannen aanpassingswerken verkeerswisselaar A19-R8

Het Vlaamse Gewest (MOW/AWV) werkt plannen uit om de verkeerswisselaar A19-R8 aan te passen. De plannen voorzien dat de verkeerslichten ter hoogte van de aansluiting R8-A19 zouden worden weggewerkt door de aanleg van een nieuwe conflictvrije verkeerswisselaar.

Tegelijkertijd zou ook de in- en uitrit 'Gullegem-Wevelgem' worden verlengd tot de N343 onder de brug van de Koningin Fabiolastraat. Het plan voorziet ook in enkele nieuwe rotondes op de N343 en de Koningin Fabiolastraat.

Deze geplande infrastructuurwerken zullen er ook voor zorgen dat de gemeente Wevelgem (met inclusief het gebied Kleine Molen) een verbeterde ontsluiting verkrijgt van en naar de A19 en de R8. Dit zal een gunstig mobiliteitseffect hebben voor het reduceren van de verkeersdrukke (en soms filevorming) op de gewestweg N8 tussen Wevelgem en Kortrijk.



5 Ontwerpend onderzoek - inrichtingsstudie

5.1 Methodiek & aanpak ontwerpend onderzoek

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wevelgem is aangegeven dat er één samenhangende inrichtingsstudie en/of RUP voor de ontwikkeling van het gebied Kleine Molen (voor zowel het stedelijk woongebied als het lokaal bedrijventerrein) moet worden gemaakt. En het stedenbouwkundig ontwerp moet worden uitgewerkt voor het gehele gebied en moet een toonbeeld zijn van kwalitatieve ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor dit project Kleine Molen heeft de gemeente Wevelgem een projectstructuur opgezet bestaande uit het gemeentelijk projectteam, de ambtelijke werkgroep en de stuurgroep, waarbinnen ondermeer het ontwerpend onderzoek werd besproken. Daarnaast werd de inrichtingsstudie ook besproken binnen de verschillende gemeentelijke adviesraden (GECORO, mobiliteitsraad, woonraad, milieuraad, economische raad) en de werkgroep woon-zorg. Er worden ook voor de bestaande bewoners, eigenaars, omwonenden én voor de brede bevolking informatie- en inspraakvergaderingen georganiseerd. Tot slot worden uiteraard ook de reguliere processtructuren voor de besluitvorming van het RUP ingezet, zoals de GECORO, de plenaire vergadering met de adviserende hogere besturen en instellingen, het College van Burgemeester en Schepenen, de Gemeenteraad en het openbaar onderzoek.

De intercommunale Leiedal staat in voor een algemene en permanente projectregie ten behoeve van de globale stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied Kleine Molen in Wevelgem. Deze projectregie behelst:

- een organisatorisch luik (overleggen, coördineren, regisseren, aanspreekpunt)
- een financieel luik (haalbaarheid, onderhandelen...)
- een inhoudelijk luik (kwaliteitsbewaking, adviesverlening...).

Het einddoel van deze projectregie is om op een gestructureerde en efficiënte wijze tot een goede, kwaliteitsvolle realisatie te komen.

Hierna wordt het ontwerpend onderzoek en het studiewerk stapsgewijs toegelicht:

- **Globale opties voor het project Kleine Molen.** Dit zijn uitgangspunten, randvoorwaarden en globale doelstellingen voor het project.
- **Analyse & visie op macro-schaal.** Omwille van de schaal van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Kleine Molen werd tijdens het ontwerpend onderzoek sterk 'uitgezoomd' naar de volledige kern van Wevelgem. Vanuit een analyse en probleemstelling van de bestaande verkeers- en groenstructuur werden een visie en conceptelementen opgebouwd voor de gewenste verkeers- en groenstructuur op macro-niveau. Er werd een verkeersstudie opgemaakt om de mobiliteitseffecten van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te analyseren en om de gewenste verkeersstructuur nauwkeurig te onderzoeken.
- **Inrichtingsstudie Kleine Molen.** Op basis van de globale opties en de conceptelementen op macro-schaal werd een inrichtingsstudie opgemaakt voor het gebied Kleine Molen. Hierbij werd vooral onderzocht welke elementen structuurbepalend zullen zijn voor de stedenbouwkundige ontwikkeling en welke elementen in het RUP verordenend moeten verankerd worden.

5.2 Globale opties project Kleine Molen

5.2.1 Het project Kleine Molen in sterke relatie tot de ruime omgeving

Als uitgangspunt werd in het GRS vooropgesteld dat de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Kleine Molen een ruimtelijke meerwaarde voor de volledige kern van Wevelgem moeten inhouden. De ontwikkeling van het gebied Kleine Molen mag m.a.w. niet als een "enclave" behandeld worden, maar moet in relatie tot zijn ruime omgeving gebracht worden. Dit komt tot uiting in verschillende facetten: de aansluiting met het bestaande wegennet & optimalisatie van de verkeersstructuur van Wevelgem, het uitbouwen van een groenstructuur met niet alleen een meerwaarde voor het plangebied maar ook voor de ruimere omgeving, aandacht voor directe en korte wandel- en fietsverbindingen, geen monofunctionele ontwikkeling, relatie tot het bouwkundig en landschappelijk erfgoed...

5.2.2 Het streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Het project Kleine Molen moet een duurzaam project worden, wat zich vertaalt in verschillende kwaliteitsnormen:

- **een geïntegreerd projectproces**
- **een duurzame, veilige en vlotte verkeersstructuur** niet alleen voor het gemotoriseerd verkeer, maar ook voor voetgangers en fietsers en het openbaar vervoer
- **voldoende (recreatief) publiek groen:** een richtnorm van circa 45 m² publiek groen per wooneenheid
- **sociale leefbaarheid:** aandacht voor verschillende doelgroepen, privacy en sociale controle, doordachte schaal en inplanting van gebouwen
- **duurzaam waterbeheer:** rekening houden met bestaande beken- en grachtenstelsel, de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel, een vertraagde afvoer van het hemelwater door hergebruik, infiltratie en/of buffering
- **het streven naar een verweving van functies en ruimte voor economie:** Niet alleen woningen maar ook ruimte voor handelszaken, horeca, recreatieve en gemeenschapsvoorzieningen, lokale bedrijvigheid, kantoren en diensten.
- **een gedifferentieerd woningaanbod** zowel qua woningtype, qua woninggrootte en perceelgrootte, als qua eigendomsstatuut: concrete normen van minimum 25% sociale woningen en 25% bescheiden woningen
- **het streven naar energiezuinig bouwen en wonen**
- **aandacht voor architectuur en beeldkwaliteit**
- **duurzaam beheer en onderhoud**

5.2.3 Het ontwerpen van een realiseerbaar project

Het stedenbouwkundig ontwerp moet **financieel haalbaar** zijn met betaalbare verkoopprijzen van woningbouwgronden en bedrijfgronden.

Het stedenbouwkundig ontwerp moet **technisch haalbaar** zijn.

Het stedenbouwkundig ontwerp moet ook **faseerbaar** zijn qua projectontwikkeling en uitvoering op het terrein.

En het RUP moet voldoende **flexibel en aanpasbaar** zijn. In het verordenend grafisch plan van het RUP zullen enkel de structuurbepalende elementen juridisch-planologisch worden verankerd. Deze werkwijze biedt enerzijds juridische zekerheid dat de essentiële conceptelementen worden gerealiseerd én anderzijds toch de nodige flexibiliteit om – afhankelijk van de projectontwikkeling – een gevarieerd programma van functies en een specifieke stedenbouwkundige en architecturale verfijning van het plan mogelijk te houden. Er wordt dus een evenwicht beoogd tussen wat moet en wat niet moet worden verordenend verankerd.

5.3 Verkeersstructuur - macro

5.3.1 Analyse en probleemstelling

5.3.2 Visie en concepten

Hiervan werd een synthese gemaakt op de volgende figuren (zie volgende pagina's):

- figuur: Bestaande verkeersstructuur – macro
- figuur: Gewenste verkeersstructuur – macro

5.3.3 Verkeersstudie

De visie en concepten voor de gewenste verkeersstructuur werden nauwkeurig onderzocht a.h.v. een verkeersstudie. Hierbij werden niet alleen de mobiliteitseffecten van de ontwikkeling van Kleine Molen onderzocht, maar ook de impact van de stationsontwikkeling van Wevelgem en enkele punctuele ruimtelijke ontwikkelingen in de kern van Wevelgem.

Het studiebureau Vectris werd door de gemeente Wevelgem aangesteld om deze verkeersstudie (mobiliteitseffectenrapport) uit te voeren. Na overleg met het Vlaamse Gewest werd deze verkeersstudie aangepast tot een startnota voor module 14 van het Vlaamse mobiliteitsconvenant.

In de verkeersstudie werden verschillende scenario's (oplossingsrichtingen) onderzocht in functie van het opvangen van de mobiliteitseffecten van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In het voorkeursscenario wordt een nieuwe ontsluitingsweg voorzien vanaf de Gullegemstraat met een tunnel onder de spoorweg en rechtstreeks doorgetrokken tot aan de gewestweg N8 Kortrijkstraat.

De verkeersstudie bevestigde dus de visie uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en mobiliteitsplan om een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen vanuit het gebied Kleine Molen naar de N8.

De aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg bestaat uit twee delen. Het eerste deel vanaf de Gullegemstraat tot begin helling tunnel kan op korte termijn worden aangepakt. Dit komt overeen met het deel van de hoofdontsluitingsweg dat binnen het nieuw stedelijk woongebied ligt.

Voor de aanleg van het tweede deel van de nieuwe ontsluitingsweg naar de N8 (inclusief de tunnel onder de spoorweg) wordt een geijkte procedure gevolgd via module 14 van het Vlaamse mobiliteitsconvenantenbeleid (Gemeentelijke BegeleidingsCommissie, Provinciale AuditCommissie, Mobiliteitsraad en Gemeenteraad Wevelgem).

Op 4 juli 2011 werd de startnota van de module 14 door de Provinciale Auditcommissie conform verklaard. De projectnota en de gedetailleerde wegenisplannen voor het tweede deel van de nieuwe hoofdontsluitingsweg naar de N8 (inclusief de tunnel met hellingbanen) zal na de goedkeuring van het RUP worden opgemaakt.

Er werd ook een technische en financiële haalbaarheidsstudie uitgevoerd door het studiebureau Arcadis voor de aanleg van de tunnel onder de spoorweg. Deze optie blijkt haalbaar te zijn.

In het vervolgtraject voor de aanleg van wegenis en tunnel onder de spoorweg zullen technische aspecten (zoals het vrijwaren van de spoorweginfrastructuur, het kruisen van de bestaande beek en afvalwatercollector...) nader onderzocht worden. Dit gebeurt in overleg met alle betrokken actoren: MOW/AWV, NMBS, Infrabel, de provincie West-Vlaanderen, de beekbeheerder, Aquafin, de luchthaven Wevelgem-Kortrijk...

figuur 15: Bestaande verkeersstructuur - macro





Analyse en probleemstelling

De kern Wevelgem heeft een uitgesproken bovenlokaal bereikbaarheidsprofiel. Vanuit de N8 kan onmiddellijk worden aangetakt op de autosnelweg A17/E403 (Brugge-Doornik) en de R8 (ring rond Kortrijk). De Gullegemstraat geeft rechtstreeks aansluiting op de autosnelweg A19 (Kortrijk-Ieper). Net buiten Wevelgem (niet zichtbaar op deze figuur) sluit de N8 in het westen ook nog aan op de N32 en zo naar de A19 en de E17 (Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen). Midden in het centrum van Wevelgem is het spoorwegstation gelegen op de spoorlijn nr. 69 Kortrijk-Poperinge. Maar deze spoorlijn vormt ook een belangrijke barrière in de bestaande lokale wegenstructuur van Wevelgem.

De lokale ontsluitingswegen van en naar Gullegem, Moorsele en Lauwe komen samen op de Grote Markt (N8) in Wevelgem. Deze lokale wegen zorgen - samen met verkeer op de N8 zelf - voor grote hoeveelheden gemotoriseerd verkeer in het centrum van Wevelgem. Hierdoor ontstaan problemen op vlak van verkeerscongestie, verkeersonveiligheid én verkeersonleefbaarheid (bv. lawaai- en geurhinder, moeilijke overstekbaarheid, verdrukking fietsers en voetgangers...). Deze hoofdstructuur van lokale ontsluitingswegen, die zijn ontstaan als noordzuid-verbindingen naar één brug over de Leie, is sinds oudsher niet meer gewijzigd. Maar ondertussen is Wevelgem wel getransformeerd van een landelijk dorp (tot eerste helft 20e eeuw) naar een verstedelijkte kern binnen de regio Kortrijk (na W.O.II).

In het gebied 'Kleine Molen' wordt een nieuw stedelijk woongebied van circa 23,5 ha (bruto-oppervlakte) én een nieuw lokaal bedrijventerrein voorzien. De Gullegemstraat en de andere centrumstraten in Wevelgem kunnen deze nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet dragen op vlak van mobiliteit. Overigens is het verlengde van de Gullegemstraat, m.n. de Brugstraat reeds gedeeltelijk éénrichtingsverkeer (zie figuur bestaande verkeersstructuur).

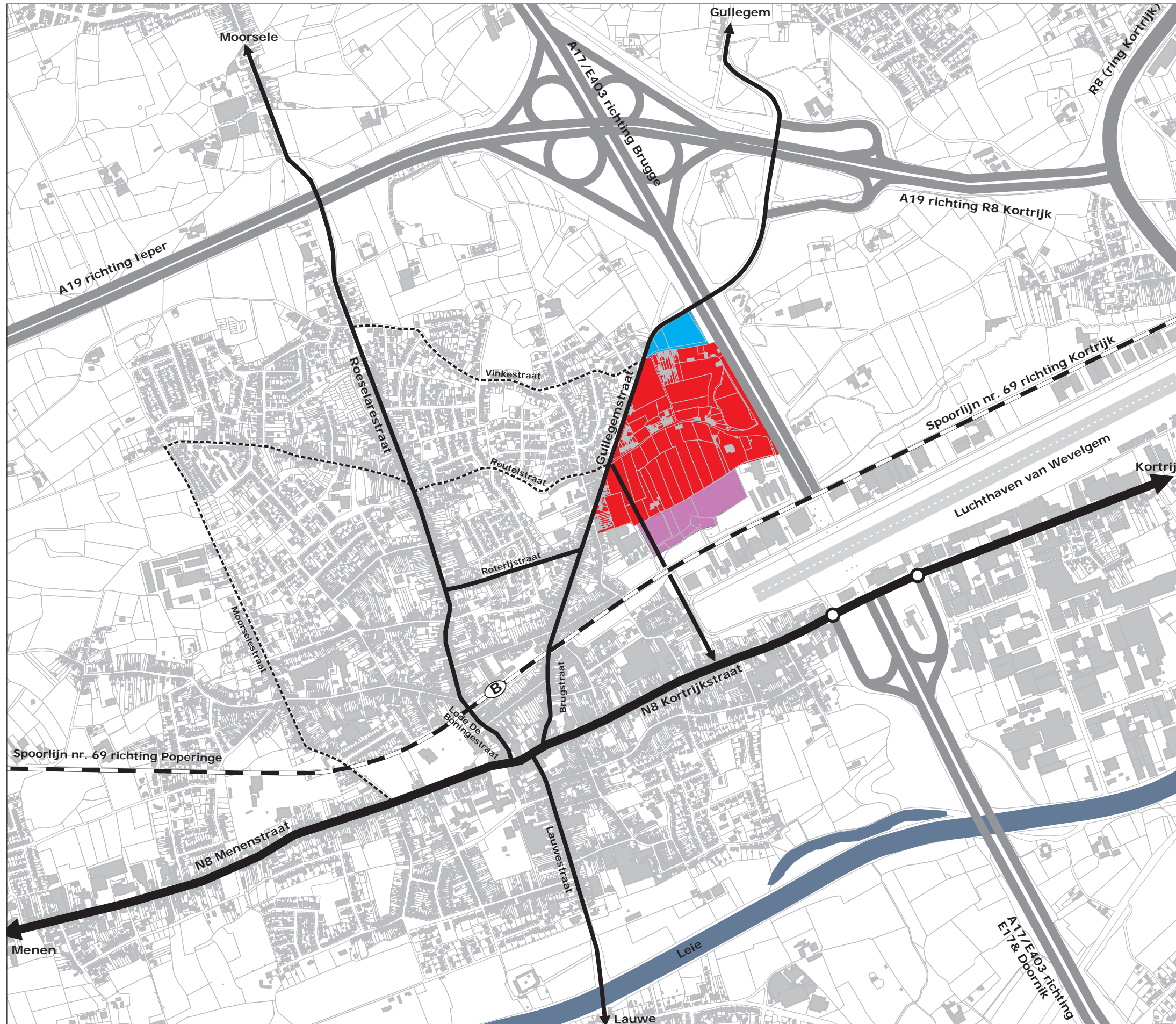
De nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gebied 'Kleine Molen' moeten echter niet als een bedreiging, maar als een opportuniteit aanzien worden. Door deze nieuwe ontwikkelingen kan een nieuwe lokale verkeersstructuur voor Wevelgem worden gecreëerd.

-  N8: bovenlokale verbindingsweg Menen-Wevelgem-Kortrijk
-  Lokale ontsluitingswegen naar Gullegem, Moorsele en Lauwe
-  Lokale wijkverzamelwegen
-  Verkeerscongestie, verkeersonveiligheid en verkeersonleefbaarheid



schaal: 1:15.000





figuur 16: Gewenste verkeersstructuur - macro







Visie en concepten

De secundaire weg N8 vormt als stedelijk lint dé ruggengraat van de ruimtelijke structuur van Wevelgem (conform visie GRS). Om de ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gebied Kleine Molen op een verantwoorde manier te ontsluiten naar de secundaire weg N8 is in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan een nieuwe lokale ontsluitingsweg voorzien over (gelijkvloers, boven of onder) de spoorlijn Kortrijk-Poperinge naar de N8. Op deze manier kan een bijkomende verkeersbelasting in het woongebied en centrum van Wevelgem vermeden worden. Deze nieuwe ontsluitingsweg is ook opgenomen in het mobiliteitsplan van Wevelgem in functie van deze ruimtelijke ontwikkelingen.

Er wordt voorgesteld om vanaf de Gullegemstraat ter hoogte van de Reutelstraat deze lokale ontsluitingsweg in één rechte lijn onder de spoorlijn naar de N8 aan te leggen. Er wordt gekozen voor een nieuwe tunnel onder de spoorlijn omwille van veiligheidsnormen bij de uitbating van de luchthaven en bij het spoorverkeer. Een tunnel heeft ook een beperktere ruimtelijke impact dan een brug. En een tunnel is voor fietsers ook comfortabeler dan een brug. Op deze manier kan de barrière van de spoorlijn plaatselijk worden doorbroken.

Door deze nieuwe gewenste verkeersstructuur kunnen de bestaande centrumstraten van Wevelgem meer leefbaar worden gemaakt.

Legende

-  N8 als secundaire weg categorie 2
-  Lokale ontsluitingswegen (categorie 2)
-  Lokale wijkverzamelwegen
-  Nieuw stedelijk woongebied
-  Nieuw lokaal bedrijventerrein
-  Nieuwe gemeenschapsvoorzieningen en recreatie



schaal: 1:15.000

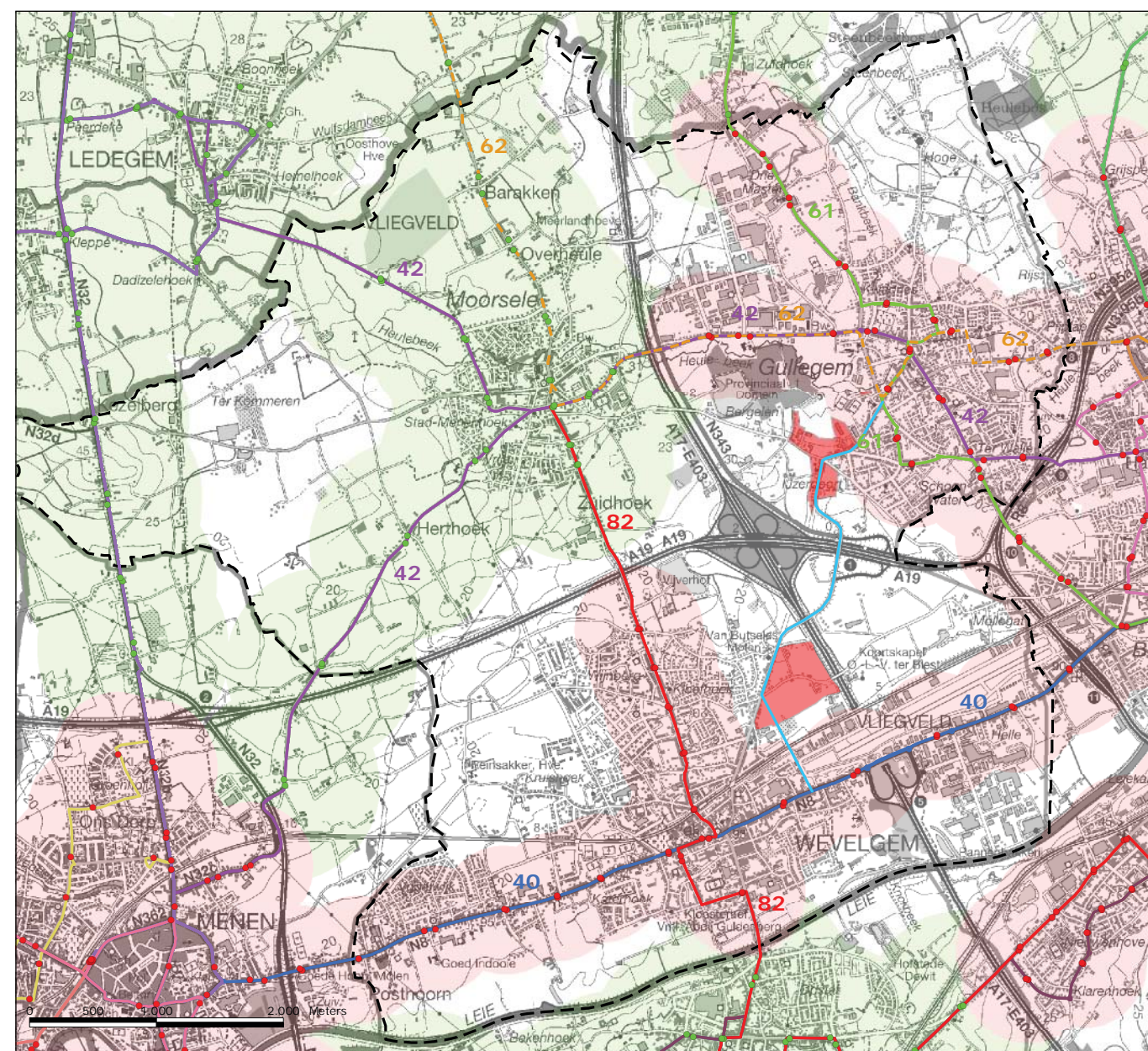
figuur 17: Gewenste netwerk openbaar busvervoer met nieuwe buslijn Wevelgem-Gullegem

Legende

- • bushaltes
- buslijn nr. 40
Kortrijk - Wevelgem - Menen
- buslijn nr. 42
Kortrijk - Gullegem - Moorsele -
Menen/Dadizele
- buslijn nr. 61
Kortrijk - Izegem - Ardoos
- - - buslijn nr. 62
Kortrijk - Gullegem - Sint-Eloois-Winkel
- Roeselare
- buslijn nr. 82
Kortrijk - Marke - Lauve - Wevelgem -
Moorsele
- perimeter 500m rond bushalte binnen
stedelijk gebied
- perimeter 750m rond bushalte in
buitengebied
- Stedelijk woongebied Kleine Molen en
Ijzerpoort
- Nieuwe buslijn Wevelgem-Gullegem



schaal: 1:50.000



5.3.4 Gewenste structuur openbaar vervoer

In eerste orde wordt verwezen naar de nabijheid van het treinstation van Wevelgem: in vogelvlucht ligt het meest noordelijke (en verste) punt van het nieuwe woongebied op 1,5km van het treinstation; het dichtstbijzijnde punt ligt op minder dan 1km van het treinstation. Deze afstanden zijn gemakkelijk overbrugbaar voor fietsers; voor voetgangers is dit reeds veel (minimum 15 min. wandelen).

Voor het openbaar busvervoer zijn er bijkomende maatregelen noodzakelijk. Conform het decreet op basismobiliteit moet binnen stedelijk gebied een bushalte op maximum 500m van een woning gelegen zijn. In de bestaande toestand wordt hieraan niet voldaan.

Binnen het kader van het geactualiseerde mobiliteitsplan Wevelgem werd onderstaande visie opgebouwd:

Voorstel: nieuwe buslijn Wevelgem-Gullegem bedient Kleine Molen en IJzerpoort

Op de figuur worden twee nieuwe stedelijke woongebieden (rode zones) aangeduid, die door de Vlaamse Overheid bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werden bestemd: nl. het woongebied Kleine Molen in Wevelgem (circa 500 nieuwe woningen) en het nieuwe woongebied IJzerpoort in Gullegem (circa 150 nieuwe woningen). Beide nieuwe woongebieden liggen echter buiten de 500m-afstandsbuffer van bestaande bushaltes.

Om ook voor deze nieuwe woongebieden een antwoord te bieden op vlak van basismobiliteit wordt hierna een voorstel geformuleerd voor het uitbouwen van een nieuwe buslijn tussen Wevelgem en Gullegem.

Onderbouwing nieuwe buslijn met 4 opportuniteiten:

- *Basismobiliteit Wevelgem Kleine Molen.* Door een nieuwe buslijn te voorzien langs het gebied Kleine Molen kan voor dit nieuw stedelijk woongebied aan het decreet basismobiliteit voldaan worden. De ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Wevelgem Kleine Molen (nieuw woongebied van 20ha en nieuw lokaal bedrijventerrein van 5ha) vormen een opportuniteit om een nieuwe buslijn uit te stippelen, die gebruik kan maken van de Gullegemstraat en de nieuwe ontsluitingsweg met tunnel onder de spoorweg. Zo hoeft de bus niet te wachten bij een gesloten spoorweg.
- *Basismobiliteit Gullegem IJzerpoort.* Door de buslijn te verlengen via de Gullegemstraat naar de Koningin Fabiolastraat kan ook het nieuw stedelijk woongebied IJzerpoort in Gullegem bediend worden. Zowel in het stedelijk woongebied Kleine Molen als IJzerpoort wordt een dichtheid van minimum 25 woningen per ha voorgesteld. Bovendien wordt voor beide gebieden een hoog aantal sociale en bescheiden woningen voorzien (minimum 25% sociale woningen bij Kleine Molen). Dit verhoogt de noodzaak voor een performante busbediening voor deze nieuwe woongebieden.
- *Basismobiliteit van bestaande woongebieden.* Dit voorstel lost tegelijkertijd het gebrek aan basismobiliteit op langs de bestaande woonomgevingen van de Gullegemstraat Wevelgem en van de straat Bergelen in Gullegem. Samen met de nieuwe stedelijke woongebieden Wevelgem Kleine Molen en Gullegem IJzerpoort gaat dit over de basismobiliteit van bijna 1.000 nieuwe en bestaande woningen samen..
- *Directe busverbinding Wevelgem-Gullegem.* Op heden ontbreekt een vlotte en directe busverbinding tussen Wevelgem en Gullegem. Momenteel dienen busreizigers eerst de bus naar Moorsele te nemen om verder te rijden naar Gullegem (en vice versa). Binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk is een vlotte busverbinding tussen Gullegem en Wevelgem wenselijk en noodzakelijk. Wevelgem vormt immers de hoofdgemeente waar heel wat nuttige voorzieningen en diensten (gemeentehuis, scholen...) gelegen zijn. Omgekeerd zijn er ook in Gullegem functies die voor inwoners van Wevelgem vlot bereikbaar zouden moeten zijn met het openbaar vervoer (bvb. provinciaal domein De Bergelen, de industriezone, ijspiste...). Het is logisch dat tussen aanpalende kernen van een regionaalstedelijk gebied een directe busverbinding wordt voorzien (zonder onnodige omweg). Met dit

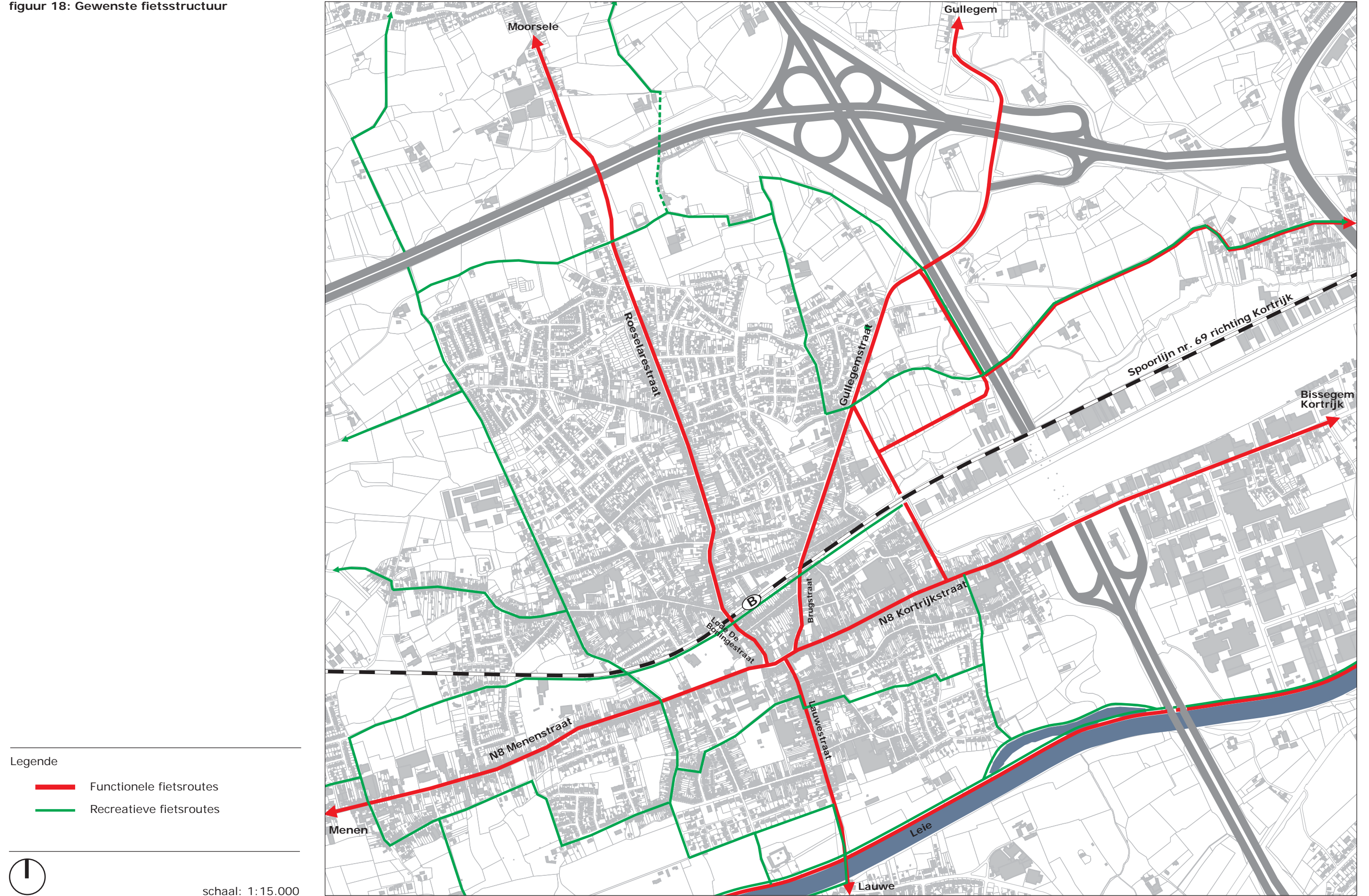
voorstel kan een dergelijke directe busverbinding tussen Wevelgem en Gullegem gerealiseerd worden.

Er moet in samenspraak met de V.V.M. De Lijn verder onderzocht en afgesproken worden op welke wijze het volledige tracé van de nieuwe buslijn kan verlopen en ingepast worden in het regionale busnetwerk. Er werd afgesproken dat De Lijn dit voorstel verder zal onderzoeken.

Er wordt nog geduid op enkele randvoorwaarden voor het verdere onderzoek van het gewenste netwerk openbaar busvervoer:

- Bij het onderzoek kunnen ook andere voorstellen geformuleerd worden. Zo kan misschien gezocht worden naar een rationalisatie voor de buslijnen in en rond Gullegem: samen met het voorstel van de nieuwe buslijn zouden immers vier buslijnen door Gullegem rijden. Er moet een evenwichtige verdeling worden nagestreefd, waarbij alle bestaande en nieuwe woongebieden worden bediend, conform het decreet basismobiliteit.
- De ontwikkeling van de nieuwe woongebieden vergt heel wat tijd en verloopt in fasen. De eerste nieuwbouwwoningen worden pas verwacht in 2013. De volledige realisatie van de nieuwe woongebieden Kleine Molen en IJzerpoort kan 10 à 15 jaar duren.
- Tijdens de ochtenspits zijn er op heden doorstromingsproblemen in de Gullegemstraat en Koningin Fabiolastraat nabij de brug en de in- en uitrit van de autosnelweg A19. Door de geplande infrastructuurwerken van AWV zou de doorstroming kunnen verbeterd worden. Zo kan een vlotte busverbinding tussen Wevelgem en Gullegem ook tijdens de spits bekomen worden.

figuur 18: Gewenste fietsstructuur



- Legende
- Functionele fietsroutes
 - Recreatieve fietsroutes



schaal: 1:15.000

5.3.5 Gewenste fietsstructuur - macro

De figuur hiernaast geeft de gewenste fietsstructuur weer voor Wevelgem. Hierbij worden zowel functionele als recreatieve fietsroutes aangeduid.

In het provinciaal functioneel fietsnetwerk van de provincie West-Vlaanderen (specifiek voor woon/werk- en woon/schoolfietsverkeer) werd het jaagpad langs de Leie aangeduid als hoofdfietsroute. De lokale ontsluitingswegen naar Lauwe, Moorsele en Gullegem werden aangeduid als bovenlokale fietsroutes. Langs deze wegen moeten de fietsvoorzieningen nog veel sterker worden uitgebouwd.

Op de figuur hiernaast worden ook de fietspaden langs de gewestweg N8 en de landelijke weg van de Bieststraat (naar Bissegem) aangeduid als functionele fietsroute.

Voor de ontwikkeling van het project Kleine Molen worden volgende nieuwe functionele fietsroutes uitgebouwd: langs de nieuwe hoofdonsluitingsweg (met tunnel), langs de nieuwe verzamelweg tussen het woongebied en bedrijventerrein en in de 30m bouwvrije strook langs de autosnelweg A17/E403.

De recreatieve fietsroutes zijn gebaseerd op het recreatieve fietsnetwerk van de Leiestreek en aangevuld met de lokale recreatieve fietsroutes uit het GRS Wevelgem. Voor het project Kleine Molen is vooral de Bieststraat en het fietspad in de 30m bouwvrije strook langs de autosnelweg A17/E403 van belang.

5.4 Groenstructuur - macro

5.4.1 Analyse en probleemstelling

5.4.2 Visie en concepten

Hiervan werd een synthese gemaakt op de volgende figuren:

- figuur: Bestaande groenstructuur – macro
- figuur: Gewenste groenstructuur - macro

figuur 19: Bestaande groenstructuur - macro

Analyse en probleemstelling

Ten zuiden van de kern van Wevelgem bevindt zich de Leievallei, die een belangrijke groene en landschappelijke waarde heeft als een vlak en open landschap met hoogstammige bomen aan de rand van deze Leievallei. De omgeving van de oude Leiearm vormt een biologisch zeer waardevol natuurgebied. Het Leiebos is een waardevol boscomplex dat werd aangeplant nabij de in- & uitrit van de autosnelweg A17/E403.





Ten noorden van Wevelgem en grenzend aan de autosnelweg A19 bevindt zich de waterplas van het Vijverhof, waar watersport kan worden uitgeoefend. In het klaverblad van de A19 en A17 is hoogstammig groen aanwezig.

Het kerngebonden groen in Wevelgem bestaat uit een netwerk van kleine buurtparkjes en wijkparkjes, veelal met mekaar verbonden door wandelwegen in het groen. Langs de spoorweg is een west-oostelijke groenstructuur, die bestaat uit het gemeentepark van Wevelgem, de gemeentelijke sportterreinen en de begraafplaatsen van Wevelgem. Desalniettemin blijft dit kerngebonden groen vaak geïsoleerd en fragmentair. Er is geen éénduidige, continue groenstructuur in de bebouwde kern van Wevelgem aanwezig.

Bij de ontwikkeling van het nieuwe stedelijk woongebied Kleine Molen wordt in het GRS een richtnorm van 45 m² publiek groen per wooneenheid voorzien. Met een nieuw aanbod van ± 500 nieuwe woningen zou dit resulteren in een behoefte aan circa 2,25 hectare nieuw publiek groen in het woongebied Kleine Molen.

De uitdaging bestaat erin om dit nieuw publiek groen in te passen in de bestaande ruimtelijke context en een bindende rol te laten spelen in de toekomstige groenstructuur van Wevelgem.

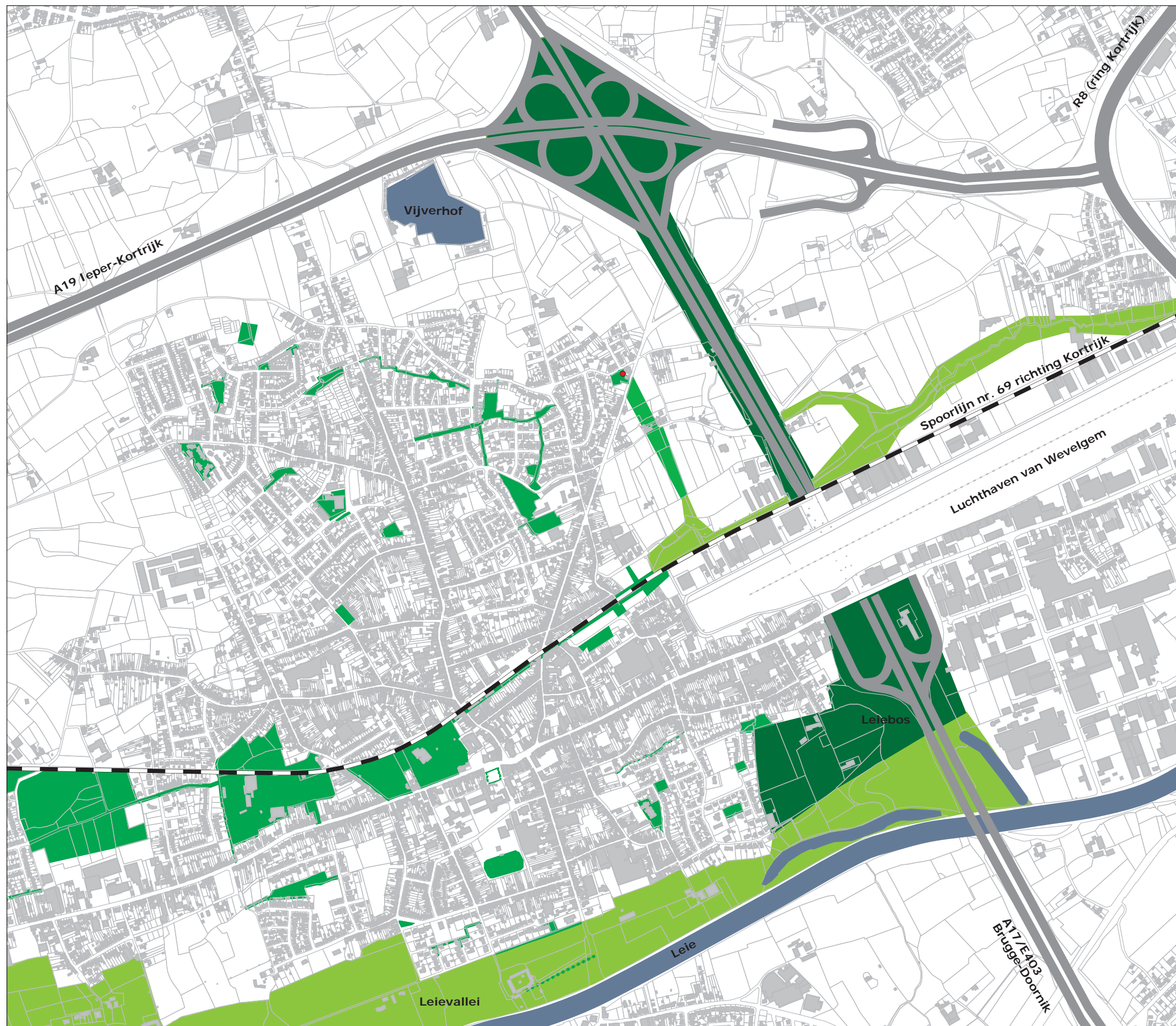
Legende

-  Leievallei & Leie 
-  Leiebos
-  Vijverhof
-  Buffergroen in klaverblad
-  Kerngebonden groen



schaal: 1:15.000





figuur 20: Gewenste groenstructuur - macro

Visie en concepten

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Wevelgem zijn er heel wat maatregelen en acties voorzien om de toekomstige groenstructuur van Wevelgem aanzienlijk te vergroten.

Zo wordt het Leiebos sterk uitgebreid en zal de Leievallei worden heringericht, deels als parklandschap, deels met soortenrijke graslanden.

Langs de spoorlijn Kortrijk-Wevelgem-Menen worden verschillende groengebieden en recreatiezones met elkaar kan verbonden tot een groene recreatieve slinger.










Met de ontwikkeling van het gebied Kleine Molen wordt beoogd om de gewenste groenstructuur van Wevelgem nog meer samenhang en continuïteit te bieden. De toegevoegde elementen zijn gebaseerd op de noord-zuid- en oostwest-gerichte structuur van Wevelgem:

De behoefte aan 2,25ha nieuw publiek groen wordt hoofdzakelijk voorzien in een grote groenzone centraal in het nieuwe woongebied. Dit nieuwe openbare wijkpark is circa 50m breed en meer dan 400m lang en wordt gericht op de Van Butseles molen. Dit beschermde monument fungeert dus als baken in de centrale groenzone 'Molendries'.

Het nieuwe wijkpark wordt ten zuiden ook verbonden met de beekvallei die ten westen aansluit op de groene slinger langs de spoorlijn en ten oosten (aan de andere zijde van de A17) op de Neerbeekvallei.

Langs de autosnelweg A17 wordt het bestaande hoogstammig groen op het groentalud ook uitgebreid met de 30m bouwvrije strook.

Legende

-  Leievallei & Leie 
-  Leiebos
-  Groene berm & bosstructuur langs A17 en in klaverblad
-  Kerngebonden groen & groene slinger langs de spoorlijn
-  Molendries als nieuw openbaar wijkpark
-  Neerbeekvallei
-  Vijverhof
- 

schaal: 1:15.000

figuur 21:
Inrichtingsstudie Kleine
Molen - overzichtplan



schaal: 1:4.000

5.5 Inrichtingsstudie Kleine Molen

De gemeente Wevelgem heeft - bij de opmaak van het RUP - beslist om zelf een inrichtingsstudie te laten opmaken vanuit haar ambitie om Kleine Molen uit te bouwen tot een duurzaam en kwaliteitsvol stedenbouwkundig project. Deze studie vormt een onderhandelingsbasis t.a.v. toekomstige projectontwikkelaars. De gemeente Wevelgem draagt de eigen inrichtingsstudie uit als een 'voorbeeldplan', d.w.z. dat ontwikkelaars twee keuzes krijgen:

- ofwel realiseren de projectontwikkelaars deze inrichtingsstudie van de gemeente;
- ofwel moeten projectontwikkelaars zelf een alternatieve inrichtingsstudie opmaken, dat minimaal dezelfde kwaliteitsnormen respecteert of nog beter is.

De inrichtingsstudie voor het gebied Kleine Molen werd opgemaakt op basis van de globale opties uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wevelgem en de conceptelementen op macro-schaal. Hierbij werd vooral onderzocht welke elementen structuurbepalend zullen zijn voor de stedenbouwkundige ontwikkeling.

- figuur – inrichtingsstudie Kleine Molen - overzichtplan

Hierna worden de verschillende onderdelen en concepten van de inrichtingsstudie toegelicht. Per thema worden eerst een aantal algemene kwaliteitsnormen opgesomd, die vervolgens in het inrichtingsplan worden ruimtelijk vertaald en vormgegeven.

5.5.1 Randvoorwaarden bestaande ruimtelijke structuur

Bij de opmaak van de inrichtingsstudie werd zoveel mogelijk rekening gehouden met elementen van de bestaande ruimtelijke structuur:

- De bestaande openbare wegen in het gebied worden behouden. Plaatselijk zullen de aansluitingen van de Bieststraat en de Molenstraat op de Gullegemstraat wel herschikt worden. De Bieststraat verkrijgt ook een specifieke rol als fietsroute richting Bissegem (zie verder bij verkeersstructuur).
- Het beschermde monument van de Van Butseles molen speelt een zeer belangrijke rol in het globale concept van de inrichtingsstudie. Het perspectief op dit ruimtelijk baken wordt behouden vanuit het nieuwe openbare wijkpark Molendries.
- De bestaande woonbebouwing in het gebied wordt behouden. In functie van de aanleg van het nieuwe openbare wijkpark heeft de gemeente Wevelgem vier bestaande kleine landarbeiderswoningen verworven, die zullen afgebroken worden. In functie van de ontwikkeling van het stedelijk woongebied is het ook mogelijk dat andere bestaande woningen door projectontwikkelaars worden aangekocht en al dan niet worden afgebroken.
- De bestaande bakstenen muur die op de westelijke grens van de voormalige site van het Bloemenhof staat, wordt als een karakteristiek element behouden. De richting van deze muur en perceelsgrens wordt als een structuurbepalend element opgenomen voor de ontwikkeling van het omliggende woongebied.
- De bestaande bedrijven in het gebied (nv Jolipa en nv Ghekiere) kunnen ook behouden en ruimtelijk ingepast worden in de ontwikkeling van het volledige gebied Kleine Molen.
- De landschappelijke structuur met bestaande beken en grachten en beperkte reliëfverschillen worden ook als basis gebruikt voor het verdere ontwerp. Deze elementen spelen een belangrijke rol in de groenstructuur en waterhuishouding van het gebied.



figuur 22: Randvoorwaarden bestaande ruimtelijke structuur

figuur 23: Concept groenstructuur & waterstructuur

Publiek recreatief groen in woongebied:
 A. Nieuw openbaar wijkpark Molendries met perspectief op de Van Butseles molen (circa 2,10 ha)
 B. Groen openbaar buurtplein (circa 0,15 ha)

Watersysteem met groen-landschappelijke zones:
 1. Zuidelijke beekvallei (nabij spoorweg) met ruimte voor groen, kleine landschapslementen, waterinfiltratiezones en bufferbekkens (circa 2,88 ha)
 2. Verbrede groene vallei van bestaande naamloze gracht (beek categorie 3) ten noorden van Bieststraat (circa 0,70 ha)
 3. Afwateringsgracht van de Stierbeek & bufferbekkens in groene 30m bouwvrije strook langs de autosnelweg A17/E403 (circa 2,50 ha)
 4. Sifon van de Neerbeek onder de autosnelweg A17/E403



5.5.2 Groenstructuur & watersysteem

5.5.2.1 Algemene kwaliteitsnormen

- Met de ontwikkeling van het gebied Kleine Molen wordt beoogd om de gewenste groenstructuur van Wevelgem nog meer samenhang en continuïteit te bieden.
- Er wordt vertrokken vanuit het bestaande fysische systeem (groen, water, reliëf, bodem) en de bestaande landschappelijke structuur.
- Het publiek groen moet een meerwaarde betekenen voor de woonomgeving. Vanuit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wevelgem worden normen opgelegd inzake voldoende openbare groenvoorzieningen. Bij iedere verkaveling kan het college van burgemeester en schepenen opleggen om een groenzone, speel- en/of recreatieruimte te voorzien. Als richtlijn wordt de hiertoe benodigde oppervlakte bepaald op 45 m² publiek groen per woongelegenheden. Omgerekend voor het nieuwe stedelijke woongebied impliceert dit de aanleg van ongeveer 22.500 m² openbare groenzone (circa 500 nieuwe woningen x 45 m²).

5.5.2.2 Nieuw openbaar wijkpark Molendries

De behoefte aan nieuw publiek groen wordt hoofdzakelijk voorzien in een nieuwe grote groenzone centraal in het woongebied. Dit nieuw openbaar wijkpark heeft een oppervlakte van (minimum) 2,10 ha, is circa 400m lang en de breedte varieert van minimum 30m tot maximum 65m (gemiddeld 50m breed). Het park wordt gericht op de Van Butseles molen. Deze 'Molendries' wordt geconcipeerd als een open grasvlakte met bomen, maar moet nog verder gedetailleerd worden vorm gegeven. Deze groenzone kan alvast verschillende elementen omvatten: wandelpaden, een speelterrein, een vijver, wadi's, een rustige siertuin, een trapveldje... Het perspectief op de Van Butseles molen vormt een klassiek stedenbouwkundig concept en benadrukt de erfgoedwaarde van dit beschermde monument.

Om de continuïteit van het nieuw openbaar wijkpark en het perspectief op de molen te verzekeren heeft de gemeente Wevelgem vier bestaande kleine landarbeiderswoningen gelegen langs de Bieststraat verworven. Deze woningen zullen worden afgebroken.

5.5.2.3 Groen openbaar buurtplein

Naast het nieuwe grote wijkpark wordt in het oostelijk deel van het woongebied ook een nieuw groen openbaar buurtplein voorzien van minimum 1.500m² op korte loopafstand van de woningen (die te ver van de grote centrale groenzone Molendries liggen). Het wijkpark en het groene buurtplein samen geven invulling aan de minimale norm van 2,25ha publiek groen. Het buurtplein moet een verbinding vormen tussen de aangrenzende beekvallei en de groene bouwvrije strook langs de autosnelweg.

5.5.2.4 Groene bouwvrije strook langs autosnelweg A17/E403

In het deelplan 'stedelijk woongebied Kleine Molen' van het gewestelijk RUP van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied werd langs de autosnelweg A17/E403 een groene bouwvrije strook van 30m breed aangeduid. Deze strook ligt ten westen van een bestaande afwateringsgracht van de Stierbeek (draineringskanaal) en ligt enkele meters hoger dan de ingegraven autosnelweg. Deze 30m bouwvrije strook kan waterbufferbekkens omvatten en kan met bomen worden aangeplant, zodat samen met het bestaande groentalud langs de A17/E403 een lineaire bosstructuur langs de autosnelweg ontstaat.

5.5.2.5 Watersysteem met groen-landschappelijke zones

- Het watersysteem, de groen- en de verkeersstructuur worden op elkaar afgestemd:
- rekening houden met het bestaande beken- en grachtenstelsel en reliëfverschillen
 - het nastreven van vertraagde afvoer van het hemelwater door hergebruik, infiltratie en/of buffering
 - het uitrusten van de wegeninfrastructuur met een gescheiden rioleringsstelsel
 - het overeenstemmen van de richting van wegeninfrastructuur en de waterhuishouding.

Rekening houdende met deze principes werd volgend watersysteem geconcipeerd voor het gebied Kleine Molen:

1. De zuidelijke beekvallei (beek van 3e categorie) en de bestaande afvalwatercollector, die min of meer parallel met de spoorlijn lopen, worden behouden in een grote, groen-landschappelijke zone in het zuiden van het plangebied. Naast de beekvallei met kleine landschapselementen biedt deze groene zone ook ruimte voor recreatieve fiets- en wandelpaden en de aanleg

van waterinfiltratiezones en bufferbekkens in functie van de vertraagde afvoer van het hemelwater van het bedrijventerrein en het woongebied. Indien uit meer gedetailleerd, technisch onderzoek zou blijken dat door de aanleg van de tunnel de beek en de afvalwatercollector moeten worden omgeleid, dan kan dit langs de nieuwe openbare wegen en zo terug naar deze groene zone worden gerealiseerd.

2. De bestaande naamloze gracht (code WL. 31.3.1 - beek categorie 3), die min of meer parallel en ten noorden van Bieststraat in west-oostelijke richting loopt, wordt behouden en geïntegreerd in een verbrede, groene beekvallei. Op deze manier kan deze vallei ook ruimte bieden voor het infiltreren en bufferen van hemelwater van de omliggende woonwijk.
3. De gekanaliseerde afwateringsgracht van de Stierbeek, die parallel met de autosnelweg A17 werd aangelegd, wordt behouden als oostelijke grens van de 30m bouwvrije strook langs de autosnelweg. Parallel met deze afwateringsgracht kunnen ook waterbufferbekkens worden aangelegd in functie van de vertraagde afvoer van het hemelwater van het woongebied.
4. In het plangebied van Kleine Molen wordt alle oppervlakte- en hemelwater, dat men niet kan hergebruiken, laten infiltreren of verdampen, gebufferd en zo vertraagd afgevoerd naar één punt: nl. de sifon van de Neerbeek onder de autosnelweg A17, die ligt ten zuiden van de brug van de Bieststraat. Ten oosten van de autosnelweg loopt de Neerbeek (beek van 2e categorie) in een natuurlijke komvallei verder richting Bissegem, waar ze uitmondt in de Leie.

Voor de vertraagde afvoer van het hemelwater is een combinatie van maatregelen nodig: hergebruik, infiltratie & buffering. Rekening houdende met de norm van een buffercapaciteit van 330m³ per ha verharde/bebouwde oppervlakte werd volgende berekening gemaakt:

- circa 5 ha verharding & bebouwing bedrijventerrein = buffer van 1.650m³ water
- circa 10,36 ha verharding & bebouwing woningen = buffer van 3.419 m³ water

In de eerste plaats wordt gefocust op het hergebruik van hemelwater. Voor woningen en bedrijven gelden de bestaande wettelijke normen van regenwaterputten. Deze worden niet meegerekend als buffercapaciteit, omdat éénmaal de regenwaterputten vol zijn, er geen extra buffercapaciteit meer beschikbaar is.

In tweede orde wordt de plaatselijke infiltratie van het hemelwater in de ondergrond zoveel mogelijk gestimuleerd via volgende maatregelen:

- het behouden van bestaande beken en grachten en waar mogelijk verruimen van infiltratiezones in de beekvalleien
- het aanleggen van enkele nieuwe open grachten en/of wadi's gekoppeld aan de nieuwe verzamelwegen en waterinfiltratiezones in de openbare groenzones
- het gebruik van waterdoorlatende materialen (bvb. voor parkeerplaatsen, opritten...)
- het beperken van de verharde (niet-waterdoorlatende) oppervlaktes.

In derde orde worden voldoende grote waterbufferbekkens voorzien, die kunnen ondermeer worden aangelegd in de groene zone bij de zuidelijke beek (aansluitend op het bedrijventerrein) én in de groene bouwvrije strook langs autosnelweg. De oppervlaktes van deze zones zijn ruimschoots voldoende voor de aanleg van bufferbekkens (met een totale capaciteit van circa 5.000m³ water). Het water in de bufferbekkens kan deels hergebruikt worden bvb. als bluswater voor de brandweer of als proceswater voor landbouw of de bedrijven.

Bijzondere opmerking:

In functie van de nabijheid van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt omzichtig omgesprongen met de inplanting van waterbufferbekkens:

- Grote wateroppervlakten worden vermeden omdat deze watervogels kunnen aantrekken, die op hun beurt een risico inhouden voor de vliegbewegingen boven en rond de luchthaven. Door te werken met specifieke langwerpige vormen zijn de bufferbekkens niet aantrekkelijk voor (het landen en vertoeven van) vogels.
- Het huidige gebied betreft een open ruimte met akkergronden en weilanden. Het bestaande aandeel vogels in dit landbouwgebied is groter dan het te verwachten aandeel vogels bij ontwikkeling van het gebied Kleine Molen. Bebouwde gebieden zijn immers minder aantrekkelijk voor vogels.
- De voorziene bufferbekkens zijn verwaarloosbaar klein t.o.v. de bestaande wateroppervlaktes van de Leie, de Oude Leie-armen, de waterplas van het

provinciaal domein De Bergelen en de waterplas van het Vijverhof. Dit zijn bestaande biotopen voor watervogels.

- Bij de verdere uitwerking en vormgeving van de bufferbekkens kunnen milderende maatregelen nader worden onderzocht. Zo kan de toepassing van droge bufferbekkens, die enkel bij hevige neerslag vollopen met hemelwater, worden overwogen.
- Het bestuur van de luchthaven kan ook zelf vogelafschrikkende maatregelen nemen (bvb. geluidsignalen, inzetten van valken...).

Referentiebeelden openbaar wijkpark Molendries

Dries van Kaprijke

De dries van Kaprijke (nabij Eeklo) is een publieke groenzone in het centrum van dit landelijk dorp. Dit is een type-voorbeeld van een oorspronkelijke dries: een dorpsplein, dat met gras is bezaaid en met grote bomen is beplant. Deze dries is meer dan 100m breed en meer dan 200m lang. Aan de randen van deze dries liggen straten met een front van rijbebouwing. Ondanks deze omliggende wegen blijft het karakter van de groenzone bewaard door de dubbele rij van grote kastanjabomen.

Er is wel een uitsparing gelaten voor het open zicht naar het gemeentehuis en de kerk. Deze dries biedt een enorme meerwaarde voor het publieke leven en de bewoners van Kaprijke.



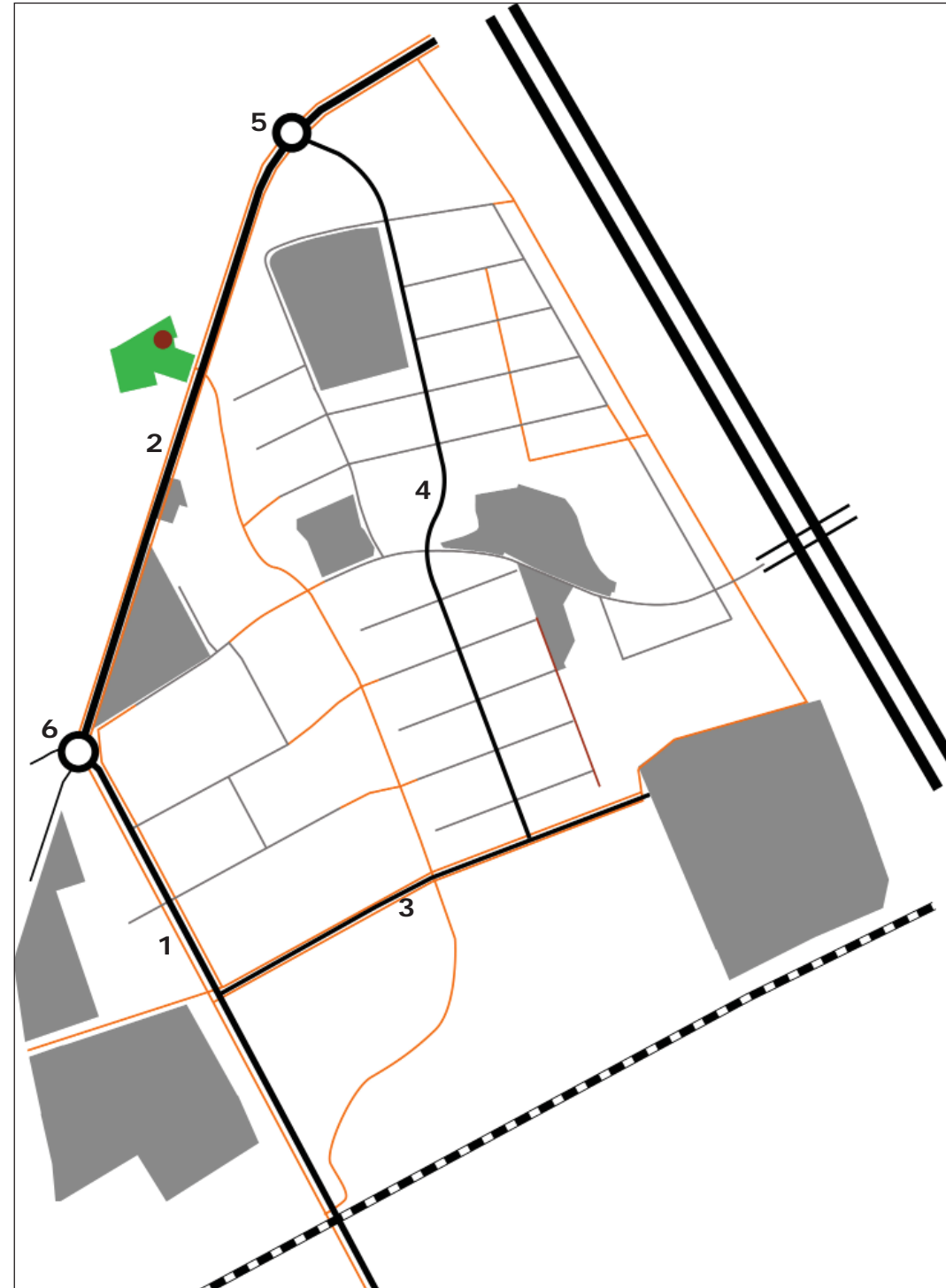
Groen spoor in Wondelgem

In Wondelgem (nabij Gent) werden een oude spoorwegbedding en een spooreplacement getransformeerd tot een aanéenschakeling van groene publieke ruimtes. In totaal is dit 'groen spoor' enkele honderden meters lang en heeft het een variabele breedte (soms maar 20m, soms tot bijna 100m breed). Langs een continu, autonoom fiets- en wandelpad wisselen open, groene plekken zich af met kleine bosjes.

Op sommige plaatsen zijn er rijwoningen met hun voorkant (straatzijde) naar dit groene spoor gericht.

Op andere plaatsen dringt dit groen spoor binnen in een groot bouwblok en kijken de woningen dus met hun achterzijde naar dit groene binnengebied. Dit groene spoor heeft er mede voor gezorgd dat Wondelgem een aantrekkelijke en zelfs gegeerde woonomgeving is geworden.

figuur 24: Concept verkeersstructuur



5.5.3 Verkeersstructuur

5.5.3.1 Algemene kwaliteitsnormen

Er wordt gestreefd naar een duurzame mobiliteit & verkeer met aandacht voor alle verkeersmodi, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, een kwaliteitsvolle aanleg, sociale leefbaarheid:

- weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer: aandacht voor logische en duidelijke hiërarchie van wegen (geen doorgaand verkeer door woonwijk), veilige en vlotte ontsluiting (geen congestie, maar ook niet te snel), correcte dimensionering, ...
- infrastructuur voor voetgangers en fietsers: aandacht voor directe en korte loop- en fietsverbindingen, een fijnmazig netwerk, veilige oversteekplaatsen, comforteisen ...
- infrastructuur voor openbaar vervoer
- ruimte voor openbare pleinen en andere (al dan niet verharde) verblijfs- en ontmoetingsruimten (speelplein, terrassen, buurtplein...)
- aandacht voor groene inrichting van het openbaar domein
- aandacht voor verlichting
- aandacht voor materiaalgebruik en detaillering

5.5.3.2 Een duidelijke hiërarchie van wegen

1. Nieuwe hoofdonthoofding (lokale weg categorie 2) lopende vanaf de Gullegemstraat (ter hoogte van de Reutelstraat), met tunnel onder spoorlijn Kortrijk-Poperinge, naar de Kortrijkstraat (N8)
2. Gullegemstraat als lokale weg categorie 2 tussen Wevelgem en Gullegem
3. Lokale verzamelweg tussen het woongebied en het bedrijventerrein
4. Lokale wijkverzamelweg dwars door het woongebied (de tuinwijk).
5. Ronde (knooppunt Gullegemstraat-wijkverzamelweg) als 'buitenpoort' (overgang van buiten naar binnen bebouwde kom)
6. Ronde of kruispunt Gullegemstraat-hoofdonthoofding als 'binnenpoort'

Alle andere wegen in het woongebied zijn lokale erftoegangswegen (lokale wegen categorie 3).

Het gewenste gebruik en de inrichting voor deze verschillende wegen worden toegelicht in de volgende pagina's (zie type-wegprofielen).

5.5.3.3 Fijnmazig traag netwerk voor voetgangers en fietsers

Zowel intern in het gebied als naar de randen van het gebied Kleine Molen worden er goede fiets- en wandelverbindingen uitgebouwd:

- fiets- en wandelas lopend in het openbaar wijkpark Molendries (noord-zuid) en ook dwarse verbindingen in het park (west-oost);
- fiets- en wandelas in de zuidelijke groenzone (vanaf wijkpark naar fiets- en voetgangerstunnel onder spoorweg);
- fiets- en wandelas in de 30m groene bouwvrije strook langs de autosnelweg A17/E403 (noord-zuid);
- fietsroute langs de Bieststraat met gemengd verkeer (west-oost);
- fiets- en voetpaden langs de hoofdonthoofding en de tunnel (noord-zuid)
- fiets- en voetpaden langs de Gullegemstraat (noord-zuid)
- voetpaden langs de wijkverzamelweg in het woongebied (noord-zuid);
- fiets- en voetpaden langs de verzamelweg tussen het woongebied en het bedrijventerrein (west-oost). Deze as wordt verlengd met een fiets- en wandelverbinding naar de Kapellestraat in het westen; op deze wijze ontstaat ook een veilige fiets- en wandelas naar de kleuter- en basisschool in de Veldstraat. En deze as wordt in het oosten ook aangesloten op de bestaande voetweg langs de site Ghekiere en naar de Biesstraat.
- voetpaden langs alle lokale erftoegangswegen in het woongebied. De structuur van het woongebied is dermate opgebouwd, zodat verschillende woon(erf)straten een west-oostelijke verbinding realiseren (ondermeer naar het wijkpark). Het woongebied verkrijgt dus een grote doorwaadbaarheid.

Op enkele specifieke plekken langs de onthoofding- en verzamelwegen worden veilige oversteekplaatsen uitgebouwd (bvb. zebapaden met accentverlichting én middengeleiders die het oversteken in twee stappen opmerkelijk veiliger maken).

5.5.3.4 Nieuwe hoofdontsluitingsweg met tunnel

Er wordt een nieuwe hoofdontsluitingsweg (lokale weg categorie 2) aangelegd vanaf de Gullegemstraat (ter hoogte van de Reutelstraat) met tunnel onder de spoorlijn en verbinding naar de Kortrijkstraat N8 (=secundaire weg II). Deze hoofdontsluitingsweg zorgt ervoor dat het nieuwe bijkomende verkeer wordt geweerd uit het centrum van Wevelgem en dat de centrumstraten van Wevelgem opnieuw leefbaar kunnen worden gemaakt.

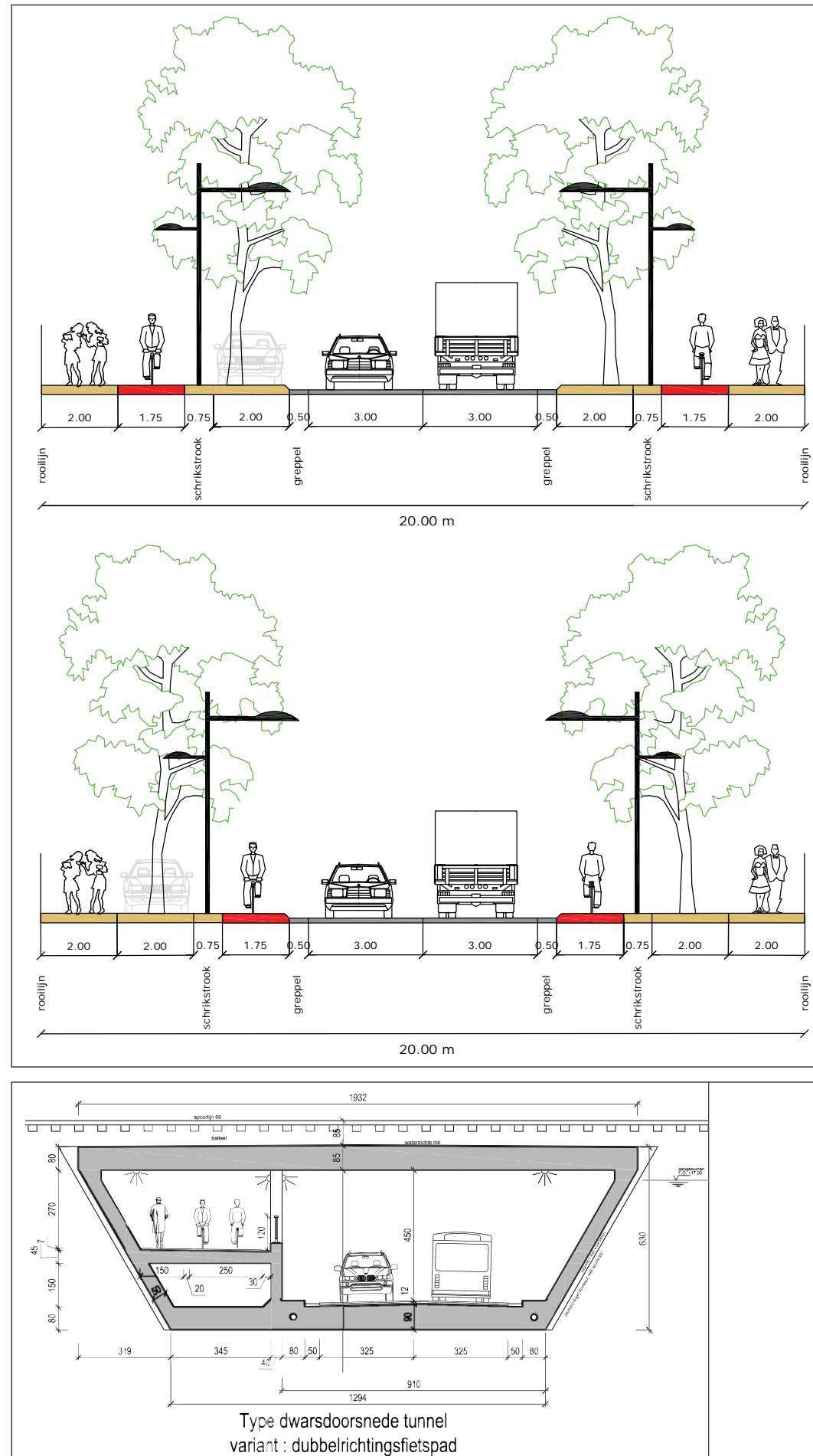
De hoofdontsluitingsweg ontsluit het verkeer van de bestaande en nieuwe woonwijken én van het nieuwe bedrijventerrein naar de N8 (in het zuiden) en naar de Gullegemstraat en zo naar de in- en uitrit van de autosnelweg A19 (in het noorden).

Deze nieuwe hoofdontsluitingsweg wordt bij voorkeur aangesloten op de Gullegemstraat met een nieuwe rotonde of (alternatief) met een klassiek 4-armig kruispunt. Bij een rotonde zal voor de fietsers nog moeten afgewogen worden om te werken met volledig gemengd verkeer of met aanliggende fietspaden.

Voor de aansluiting van de nieuwe hoofdontsluitingsweg op de N8 Kortrijkstraat is verder onderzoek noodzakelijk (opmaak projectnota mobiliteitsconvenant module 14).

In het RUP worden geen bindende uitspraken gedaan over de wijze van inrichting van wegen en knooppunten. Dit moet immers bepaald worden bij de opmaak van technische wegenisplannen. In het RUP wordt wel voldoende ruimte gereserveerd voor de aanleg van de nieuwe hoofdontsluitingsweg met tunnel. Hierbij zullen enkele bestaande garageboxen en vliegtuigloodsen moeten afgebroken worden.

Omdat de bestaande aansluiting van de Spoorwegstraat op de N8 vrij dicht bij dit nieuwe kruispunt ligt, wordt in het RUP ook een nieuwe doorsteek van de Spoorwegstraat naar deze nieuwe hoofdontsluitingsweg voorzien.



figuur 25: Type-wegprofiel hoofdontsluitingsweg vanaf Gullegemstraat naar tunnel

- snelheidsregime 50 km/u
- rijwegloper van maximum 6m breed
- bomenrijen op parkeerstroken of groenstroken
- 'schrikstrook' tussen fietspad en parkeerstrook. Deze strook kan ook worden benut om verlichtingsarmaturen te plaatsen.
- comfortabele voetpaden (als hoofdstraat in gebied Kleine Molen met winkels, horeca...)
- alle afmetingen zijn slechts indicatief en dienen bij de opmaak van definitieve wegenisplannen opnieuw te worden geëvalueerd.

Profiel met 'achterliggende' verhoogde fietspaden

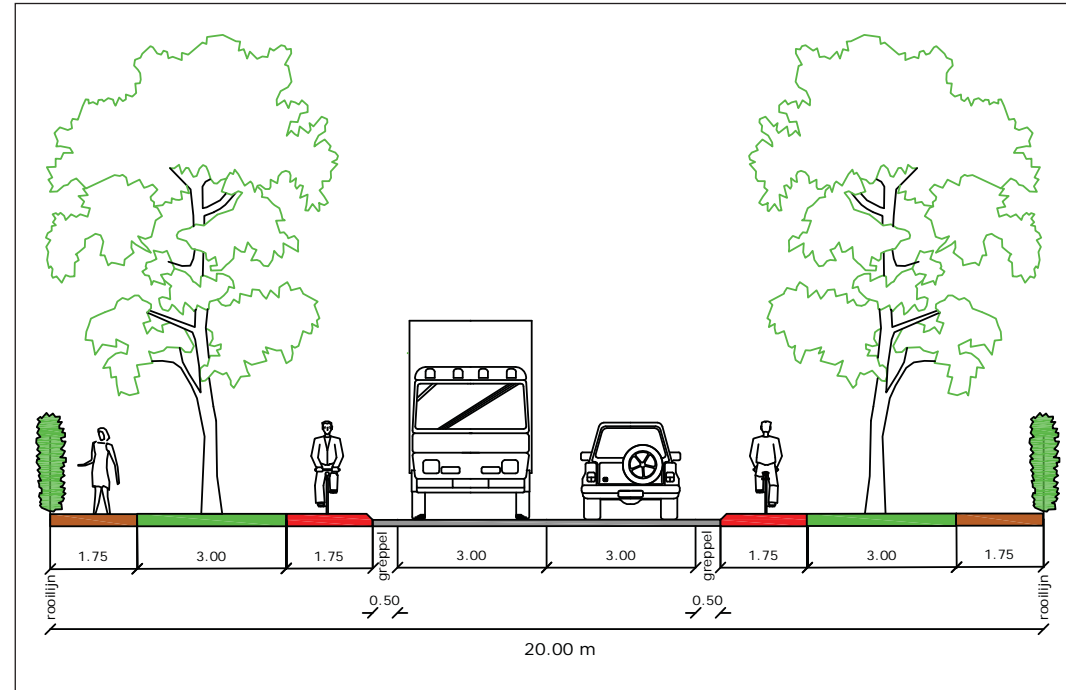
Profiel met 'aanliggende' verhoogde fietspaden

figuur 26: Type-wegprofiel tunnel onder spoorlijn Kortrijk-Poperinge

(bron: haalbaarheidsstudie Arcadis)

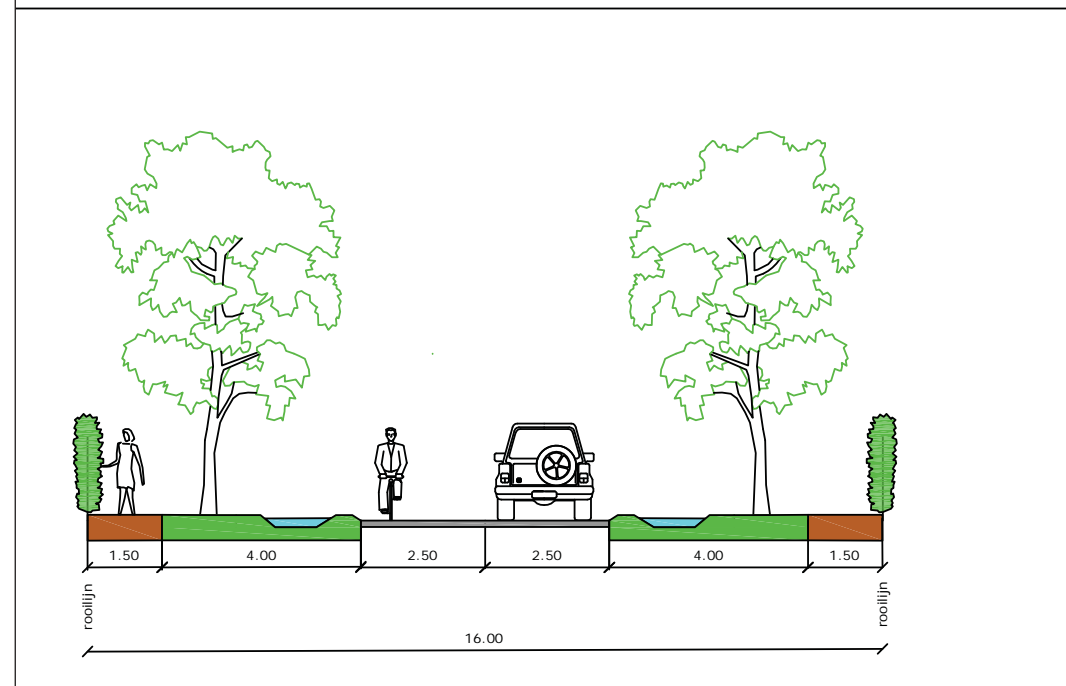
figuur 27: Type-wegprofiel verzamelweg tussen woongebied en bedrijventerrein

- snelheidsregime 50 km/u
- rijwegloper van maximum 6m breed
- aanliggende verhoogde fietspaden (of vrijliggende fietspaden)
- bomenrijen op groene bermen
- voetpad langs zijde woongebied
- en optioneel voetpad langs zijde bedrijventerrein
- bomenrijen & hagen hebben visuele en bufferende functie tussen woongebied en bedrijventerrein
- alle afmetingen zijn slechts indicatief en dienen bij de opmaak van definitieve wegenisplannen opnieuw te worden geëvalueerd.



figuur 28: Type-wegprofiel wijkverzamelweg in het woongebied

- snelheidsregime 30 of 50 km/u
- rijwegloper van 5m breed (max. 5,5m)
- principe gemengd verkeer
- dubbele bomenrijen op groene bermen
- open grachten of wadi's (ipv greppels en RWA-rioleringen)
- OF alternatief met één langse parkeerstrook
- voetpaden minimum 1,5m breed
- alle afmetingen zijn slechts indicatief en dienen bij de opmaak van definitieve wegenisplannen opnieuw te worden geëvalueerd.



5.5.3.6 Lokale verzamelweg tussen woongebied en bedrijventerrein

Er wordt een nieuwe lokale verzamelweg voorzien tussen het stedelijk woongebied en het lokaal bedrijventerrein. Het openbaar domein wordt 20m breed gedimensioneerd, wat voldoende flexibiliteit biedt om deze verzamelweg op verschillende wijzen in te richten (en her in te richten op lange termijn). Zo kunnen er fietspaden voorzien worden, wat wenselijk is gezien het vrachtwagenverkeer op deze weg. Er kunnen ook brede groene bermen met hoogstammen worden aangelegd. Gezien het vrachtwagenverkeer en de toegang tot de bedrijfsperven moet de rijwegloper minimum 6m breed zijn (7m inclus greppels).

5.5.3.7 Lokale wijkverzamelweg in het woongebied

Centraal door het nieuwe woongebied wordt een nieuwe wijkverzamelweg voorzien. Deze wijkverzamelweg moet het verkeer verzamelen vanuit de omliggende woonwijk en ontsluiten naar de ruimere omgeving. Lokale erftoegangswegen van de omliggende woonwijk moeten aangesloten worden op deze wijkverzamelweg. Vanaf deze wijkverzamelweg mogen geen rechtstreekse erftoegangen (opritten) tot woonpercelen worden aangelegd. Dit dient te gebeuren vanaf de lokale erftoegangswegen.

Het openbaar domein wordt minimum 16m breed gedimensioneerd, wat voldoende flexibiliteit biedt om deze wijkverzamelweg op verschillende wijzen in te richten (en her in te richten op lange termijn). Er kunnen brede groene bermen met hoogstammen worden aangelegd en open grachten of wadi's.

De rijwegloper moet 5 à 5,50m breed zijn. Fietsers worden gemengd met het gemotoriseerd verkeer.

Vrachtwagens worden op deze weg niet toegelaten (verbodsbepaling en handhaving).

Deze wijkverzamelweg wordt met een rotonde aangesloten op de Gullegemstraat. Deze rotonde fungeert op de as van de Gullegemstraat als 'buitenpoort' en dus als overgang van binnen naar buiten bebouwde kom (50-70 km/uur). Deze rotonde wordt uitgerust met vrijliggende fietspaden, waarbij de fietsers uit de voorrang worden gehaald.

5.5.3.8 Lokale erftoegangswegen in het woongebied

Om het woongebied intern te ontsluiten worden vanuit de omliggende ontsluitings- en verzamelwegen nieuwe lokale erftoegangswegen (lokale wegen categorie 3) aangelegd. Deze structuur werd zodanig opgebouwd zodat alle woonstraten:

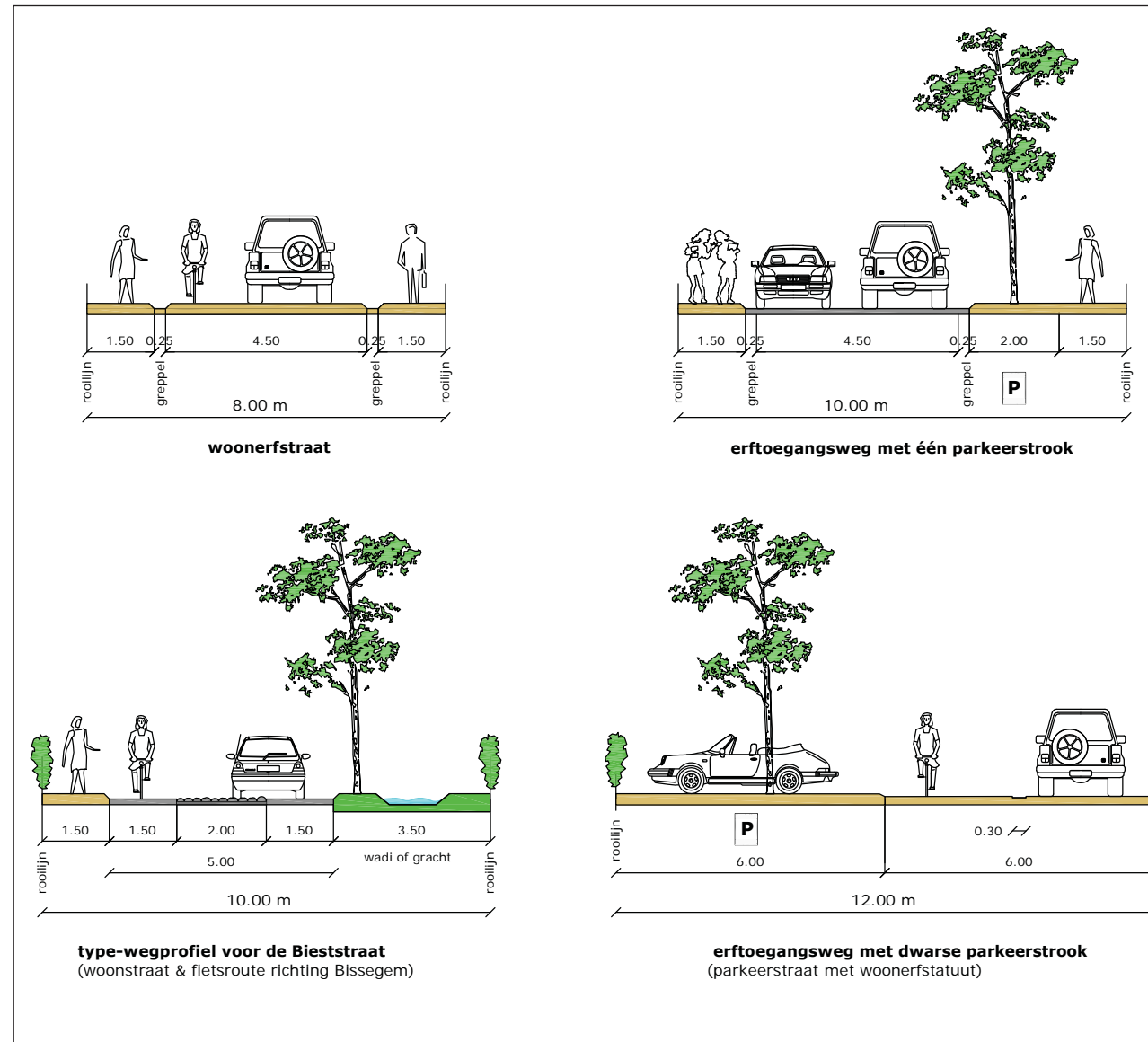
- ofwel aansluiten op de nieuwe wijkverzamelweg;
- ofwel aansluiten op de nieuwe hoofdonthoofding;
- ofwel aansluiten op de verzamelweg tussen het woongebied en het bedrijventerrein;
- ofwel aansluiten op de bestaande Gullegemstraat.

De bestaande Molenstraat, Bieststraat en Kleine Molenstraat worden opgenomen in dit concept. De Molenstraat wordt losgekoppeld van de Gullegemstraat omwille van de moeilijke aansluiting Gullegemstraat-Molenstraat-Kleine Molenstraat. De Molenstraat wordt aangesloten op de nieuwe wijkverzamelweg.

Het snelheidsregime bedraagt in principe maximum 30 km/uur of 20 km/uur (woonerf). De inrichting en aanleg van deze lokale erftoegangswegen moeten in relatie staan tot het karakter van de woonomgeving (zie verschillende type-wegprofielen).

In principe worden alle interne erftoegangswegen van het woongebied uitgerust met voetpaden, tenzij er wordt gekozen voor een woonerfstatuut (specifiek verkeersreglement waarin voetgangers de ganse breedte van de openbare weg mogen gebruiken en de autobestuurders moeten stoppen voor de voetgangers). In deze woonstraten worden de fietsers altijd gemengd met gemotoriseerd verkeer.

De Bieststraat heeft een bijzondere rol en functie: enerzijds is het een lokale bestaande woonstraat en anderzijds werd deze Bieststraat in het mobiliteitsplan en GRS Wevelgem geselecteerd als lokale fietsroute naar Bissegem en Kortrijk. Naar het Mollegat en Bissegem toe is een gedeelte van deze Bieststraat reeds aangelegd met een kasseienstrook in het midden van de rijweg. Er wordt voorgesteld om dit wegprofiel door te trekken in de volledige Bieststraat tot aan de Gullegemstraat. Bovendien kan sluipverkeer of ongewenst doorgaand verkeer worden geweerd door op enkele strategische punten de Bieststraat door te knippen voor gemotoriseerd verkeer. Bijgevolg wordt deze straat veiliger voor fietsers zonder dat er fietspaden moeten worden aangelegd. Concreet wordt de Bieststraat onderbroken voor gemotoriseerd verkeer bij de aansluiting met de Gullegemstraat én ter hoogte van de centrale groenzone Molendries. Ondanks deze onderbrekingen blijven alle bestaande (en nieuwe) woningen in de Bieststraat en van het Mollegat bereikbaar met de auto.



figuur 29: Type-wegprofielen erftoegangswegen in woongebied

- lokale erftoegangswegen in woongebied = lokale wegen categorie 3
- snelheidsregime 30 km/u of woonerfstatuut (20 km/u)
- principe van gemengd verkeer: fietsers & auto's gemengd in twee rijrichtingen
- rijwegloper van 4,5 à 5m breed
- wegverharding liefst in kleinschalige materialen (bv. betonstraatstenen)
- verhoogde voetpaden en parkeerstrook OF woonerf karakter: gelijkgrondse aanleg rijweg-voetpad
- ook ruimte voorzien voor verlichting & allerlei straatmeubilair
- alle afmetingen zijn slechts indicatief en dienen bij de opmaak van definitieve wegenisplannen opnieuw te worden geëvalueerd.

figuur 30: Inrichtingsstudie Kleine Molen - detailplan stedelijk woongebied

1. Zone voor stedelijke functies:

- bruto-oppervlakte = 1,37 ha
- 44 wooneenheden, waarvan 12 aanéengesloten ééngeslotten ééngeslotten + 32 appartementen
- woningdichtheid = 32 woningen per ha

2a. Zone voor stedelijk wonen (drie centrale bouwblokken):

- bruto-oppervlakte = 4,47 ha
- 188 wooneenheden, waarvan 108 aanéengesloten ééngeslotten ééngeslotten + 80 appartementen
- woningdichtheid = 42 woningen per ha

2b. Zone voor stedelijk wonen (poortproject):

- bruto-oppervlakte = 0,4 ha
- 20 appartementen
- woningdichtheid = 50 woningen per ha

3a. Zone voor tuinwijk (deel zuid):

- bruto-oppervlakte = 3,35 ha
- 82 wooneenheden, waarvan 55 aanéengesloten ééngeslotten ééngeslotten + 27 ééngeslotten in open/halfopen bebouwing
- woningdichtheid = 25 woningen per ha

3b. Zone voor tuinwijk (deel noord):

- bruto-oppervlakte = 4,19 ha
- 105 wooneenheden, waarvan 69 aanéengesloten ééngeslotten ééngeslotten + 36 ééngeslotten in open/halfopen bebouwing
- woningdichtheid = 25 woningen per ha

3c. Zone voor tuinwijk (deel west):

- bruto-oppervlakte = 0,70 ha
- 19 wooneenheden, waarvan 17 aanéengesloten ééngeslotten ééngeslotten + 2 ééngeslotten in open bebouwing
- woningdichtheid = 27 woningen per ha

4a. Zone voor hofwoningen (deel zuid):

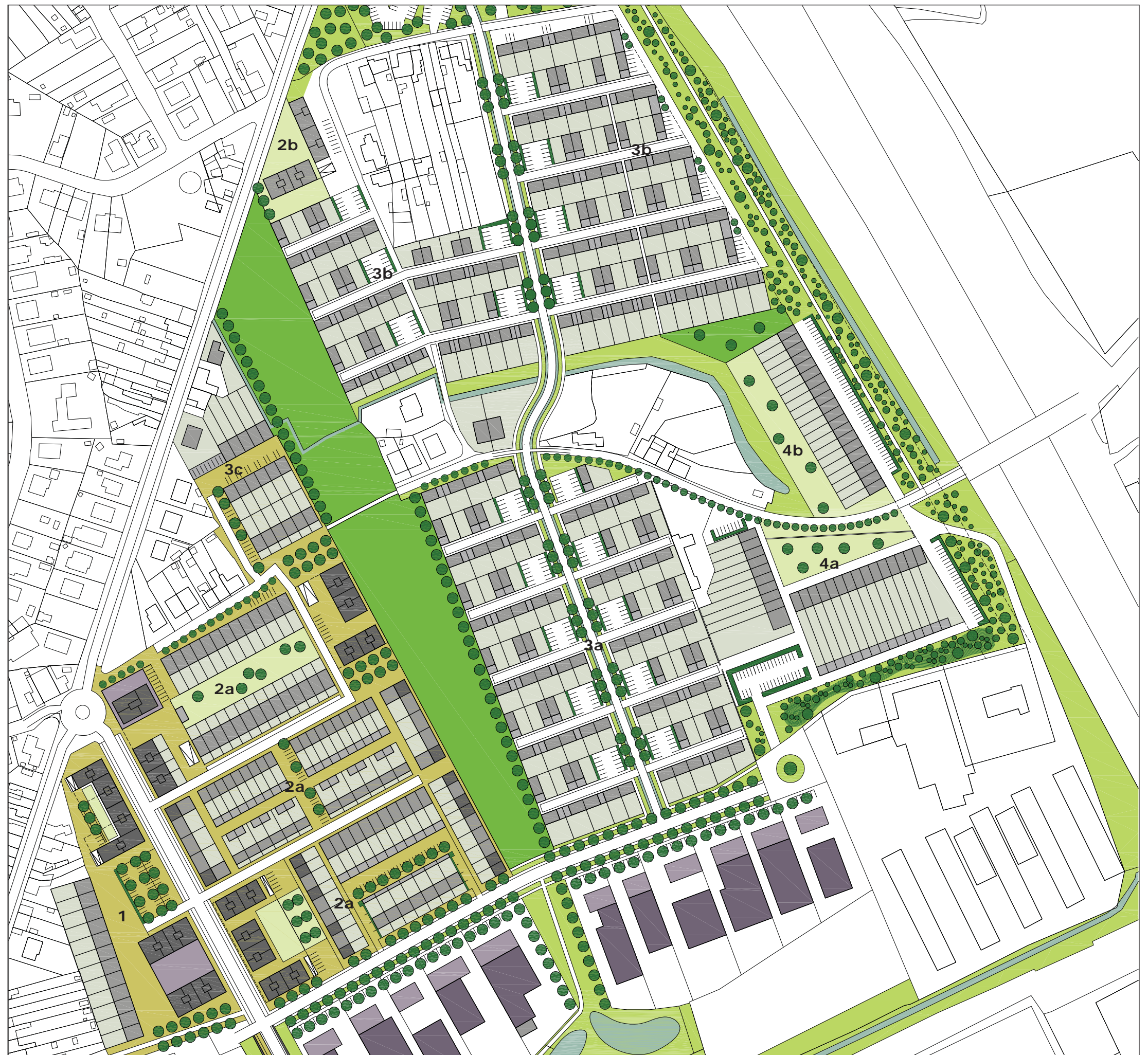
- bruto-oppervlakte = 1,64 ha
- 25 aanéengesloten ééngeslotten ééngeslotten
- woningdichtheid = 15 woningen per ha

4b. Zone voor hofwoningen (deel noord):

- bruto-oppervlakte = 0,84 ha
- 20 aanéengesloten ééngeslotten ééngeslotten
- woningdichtheid = 24 woningen per ha

Totaal: 503 nieuwe wooneenheden

Opmerking: De cijfers zijn gebaseerd op de inrichtingsstudie. De bruto-oppervlakte werd bepaald per deelzone, inclusief openbaar domein inherent aan de zone, maar exclusief het centrale wijkpark en exclusief de 30m bouwrijke strook.



schaal: 1:2.500