

Bijgaand bij het besluit van Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen houdende goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' (Avelgem)

Goedkeuringsbeslissing met ref.:
RP/DEP/08/366, Brugge, 11 december 2008

De Provinciegriffier,
(Get.) Hilaire OST

De gouverneur-voorzitter,
(Get.) Paul BREYNE

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT,
Namens de deputatie,

Stephaan Barbery
De adjunct-adviseur
Dienst Ruimtelijke Planning

Gemeente Avelgem
Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 1.1. Stationsomgeving



december 2008, **besluit**

Colofon

Dit document is een publicatie van:
Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk
tel +32 56 24 16 16 - fax +32 56 22 89 03
stedenbouw@leiedal.be

Stedenbouwkundig ontwerper :
Dhr. Steven Hoornaert (ruimtelijk planner)

Nagelezen door:
Mevr. Griet Lannoo (ruimtelijk planner)

Opdrachtgever:
Gemeente Avelgem

De Burgemeester & Schepen van Ruimtelijke Ordening:
Dhr. Lieven Vantieghem

De Gemeentesecretaris
Dhr. David Claus

Formele procedure

Plenaire vergadering voorontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan:
14 maart 2008

Voorlopige vaststelling van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de
gemeenteraadszitting van: 19 mei 2008

Openbaar onderzoek van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: van 17 juni
2008 t.e.m. 15 augustus 2008

Advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO): 30
september 2008

Definitieve vaststelling van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de
gemeenteraadszitting van: 3 november 2008

Definitieve goedkeuring van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: 11 december 2008

Inhoudsopgave

1. Situering	4
1.1. Ligging & begrenzing van het plangebied	4
1.2. Onderwerp van het RUP	4
2. Feitelijke toestand	6
3. Juridische toestand	10
4. Planningscontext	12
4.1 Relatie met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	12
4.1.1. Gewenste ruimtelijke structuur van de bebouwde kern van Avelgem	12
4.1.2. Gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur	12
4.1.3. Gewenste ruimtelijke verkeer- en vervoersstructuur	12
4.1.4. Maatregelen en acties	12
4.2. Relatie met het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	14
4.3. Relatie met het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen	14
4.3.1. Algemeen	14
4.3.2. Overeenstemming wooninbreidingsproject met gewenste nederzettingsstructuur	14
4.3.3. Overeenstemming selecties van oude spoorwegbedding	14
5. Stedenbouwkundig ontwerp	16
6. Watertoets	20
7. Verordenend grafisch plan en verordenende stedenbouwkundige voorschriften	23
8. Op te heffen stedenbouwkundige voorschriften	27
9. Ruimtebalans	27

Figurenindex

figuur 01: Situering - topografische kaart	5
figuur 02: Feitelijke toestand - percelen en functiekaart	7
figuur 03: Feitelijke toestand - orthofoto	8
figuur 04: Fotoreportage	9
figuur 05: Gewestplan	11
figuur 06: GRS Avelgem - RG figuur nr. 4	13
Gewenste ruimtelijke structuur van de bebouwde kern van Avelgem	13
figuur 07: Stedenbouwkundig ontwerp - overzichtsplan	17
figuur 8: Stedenbouwkundig ontwerp - inrichtingsplan	18
figuur 09: Stedenbouwkundig ontwerp - inrichtingsplan IJzerwegplein	19
figuur 10: Watertoets	21
figuur 11: Verordenend grafisch plan	22

1. Situering

1.1. Ligging & begrenzing van het plangebied

De gemeente Avelgem is gelegen langs de Schelde in het uiterste zuidoosten van de provincie West-Vlaanderen en grenst aan de provincies Oost-Vlaanderen en Henegouwen.

Het plangebied van dit ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) is gelegen palend aan het centrumgebied van Avelgem en wordt doorkruist door de oude spoorlijn nr. 83-87 Kortrijk-Zwevegem-Avelgem-Ronse (met aftakking naar Kluisbergen-Oudenaarde) en de oude spoorlijn nr. 85 Avelgem-Kooigem-Dottignies-Herseaux. Deze spoorlijnen werden in de jaren 1950-1970 stapsgewijs stopgezet (eerst personenvervoer, later goederenvervoer). De verlaten spoorwegbedingen werden pas in de jaren 1990 in gebruik genomen als vrijliggende autonome fietsroutes naar Heestert, Moen, Zwevegem en Kortrijk in noordelijke richting, naar Sint-Denijs en Kooigem in westelijke richting en naar het jaagpad van de Schelde in zuidelijke richting.

- figuur nr. 1: topografische kaart (situering en begrenzing plangebied)

1.2. Onderwerp van het RUP

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Avelgem nr. 1.1. 'stationsomgeving' wordt opgemaakt ter uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Avelgem, dat definitief werd goedgekeurd op 29 juli 2004 door de bestendige deputatie van de provincie West-Vlaanderen.

Met dit RUP wenst de gemeente Avelgem volgende opties uit haar GRS te realiseren:

- De inrichting van de oude spoorwegbedding als een 'groene vinger': een nieuwe groene publieke ruimte die het centrumgebied van Avelgem binnendringt.
- Het bestendigen van de bovenlokale recreatieve fietsroute op deze oude spoorwegbedding door een verzorgde, volwaardige aanleg en het permanent beheer en onderhoud.
- De herinrichting van de Ijzerwegstraat tot een volwaardig plein met openbare parking.
- Het busstation rondom het oude stationsgebouw wordt behouden als een volwaardig lokaal knooppunt van verschillende buslijnen, die het Schelde-Leie interfluvium doorkruisen.
- De realisatie van een wooninbreidingsproject in deze stationsomgeving.

De afbakening van het RUP wordt beperkt tot het plangebied, dat strikt noodzakelijk is ter realisatie van deze opties.



figuur 01: Situering - topografische kaart



schaal: 1:10.000

2. Feitelijke toestand

De feitelijke toestand wordt weergegeven met behulp van:

- Figuur nr. 2: Percelen- en functiekaart
- Figuur nr. 3: Luchtfoto
- Figuur nr. 4: Fotoreportage

Het plangebied ligt ten zuiden van het centrumgebied van Avelgem en bestaat uit volgende onderdelen (codes a-b-c-d: zie percelen- en functiekaart hiernaast én zie ook fotoreeks):

- **a.** De verlaten spoorwegbedding die als recreatieve fiets- en wandelroute fungeert. In de huidige toestand komt deze verlaten spoorwegbedding vooral voor als een groene, maar onbenutte restzone met ruigte, struiken, gras- en hooiland. Aan de achterzijde van de woonpercelen van de Huttegemstraat hebben sommige bewoners een klein deel van deze restzone in gebruik genomen als volkstuintjes.
- **b.** In het verlengde van de Stationsstraat en in het midden van de IJzerwegstraat is het oude stationsgebouw gelegen, dat in de huidige toestand deels wordt gebruikt door de Gemeentelijke Academie voor Visuele Kunsten Avelgem (GAVKA) en deels door het Rode Kruis. Dit stationsgebouw is een architecturaal waardevol gebouw, gekarakteriseerd door helrode bakstenen, oranje-rode dakpannen en het opschrift "Avelghem", en werd beschermd als monument bij M.B. van 09/01/2005. Achter het stationsgebouw, op de hoek van de Stationsstraat, is het voormalig hotel z.g. "du Progrès" of "den Torre" gelegen. Dit is een imposant burgerhuis uit de tweede helft van de 19e eeuw, dat nu enkel nog als woning wordt gebruikt. Aan de zuidzijde van het oude stationsgebouw is de hoofdbusstopplaats van de gemeente Avelgem georganiseerd: diverse openbare busvervoerslijnen (nr. 83a/b, 85, 97 en 65) verknopen zich in deze locatie.
- **c.** Daarnaast fungeert de IJzerwegstraat ook als openbare parking, vlakbij het busstation en op wandelafstand van de centrumstraten van Avelgem. Deze grote versteende vlakte biedt ruimte voor 70 (26+28+16) parkeerplaatsen, maar wordt in de praktijk nauwelijks gebruikt. De bezettingsgraad bedraagt meestal slechts 30%, hoogstens 50%. De IJzerwegstraat is enkel aan de noordzijde bebouwd, met een rijbebouwing van eenvoudige burgerhuizen van twee bouwlagen met een zadeldak. Sommige panden bevatten een handelsactiviteit.
- **d.** Net buiten het plangebied, nl. tussen de Huttegemstraat en de oude spoorwegbedding, is de site van de handelszaak in bouwmaterialen (Holvoet) gelegen. Het is zowel een kleinhandelszaak (voor particulieren) als een groothandelszaak (voor aannemersbedrijven). Deze site omvat naast het administratief handelsgebouw en twee opslaggebouwen ook een grote, verharde oppervlakte voor het stapelen van diverse bouwmaterialen in open lucht. Door een bestaande groenberm is deze achterliggende stapelzone reeds goed afgeschermd van het iets lager gelegen fiets- en wandelpad.

figuur 02: Feitelijke toestand - percelen en functiekaart



schaal: 1:2.000

figuur 03: Feitelijke toestand - orthofoto



schaal: 1:2.000



Zicht op oude verlaten spoorwegbedding met rechts het beschermde stationsgebouw. De spoorwegbedding wordt gebruikt als bovenlokale recreatieve en functionele fietsroute.



Zicht op de recreatieve fietsroute. De aanpalende gronden zijn een groene, maar onderbenutte restzone met ruigte, struiken, gras- en hoiland



Zicht op oude stationsgebouw (beschermd monument) in gebruik door de Gemeentelijke Academie voor Visuele Kunsten Avelgem (GAVKA) en deels door het Rode Kruis. Op de achtergrond staat - op de hoek van de Stationsstraat - het voormalig hotel z.g. "du Progrès" of "den Torre".

figuur 04: Fotoreportage



Zicht op de westzijde van het beschermde stationsgebouw met de hoofdbusstopplaats van de gemeente Avelgem.



De hoofdbusstopplaats bij het stationsgebouw fungeert als een knooppunt voor verschillende openbare busvervoerlijnen (nr. 83a/b, 85, 97 en 65).



Zicht op de oude goederenkoer aan de achterzijde van het stationsgebouw met links ook het voormalig hotel z.g. "du Progrès" of "den Torre".



Zicht op de IJzerwegstraat met centraal de publieke parking en links de rijwoningen aan de noordzijde. Op de achtergrond staat het beschermde stationsgebouw.



Zicht op de kleine, smalle rijwoningen gelegen in de Huttegemstraat. De gesloten wand links maakt deel uit van een opslaggebouw op de site van de Grootte Fabriek. Deze hoge gesloten wand creëert een donker, onaantrekkelijk straatbeeld.

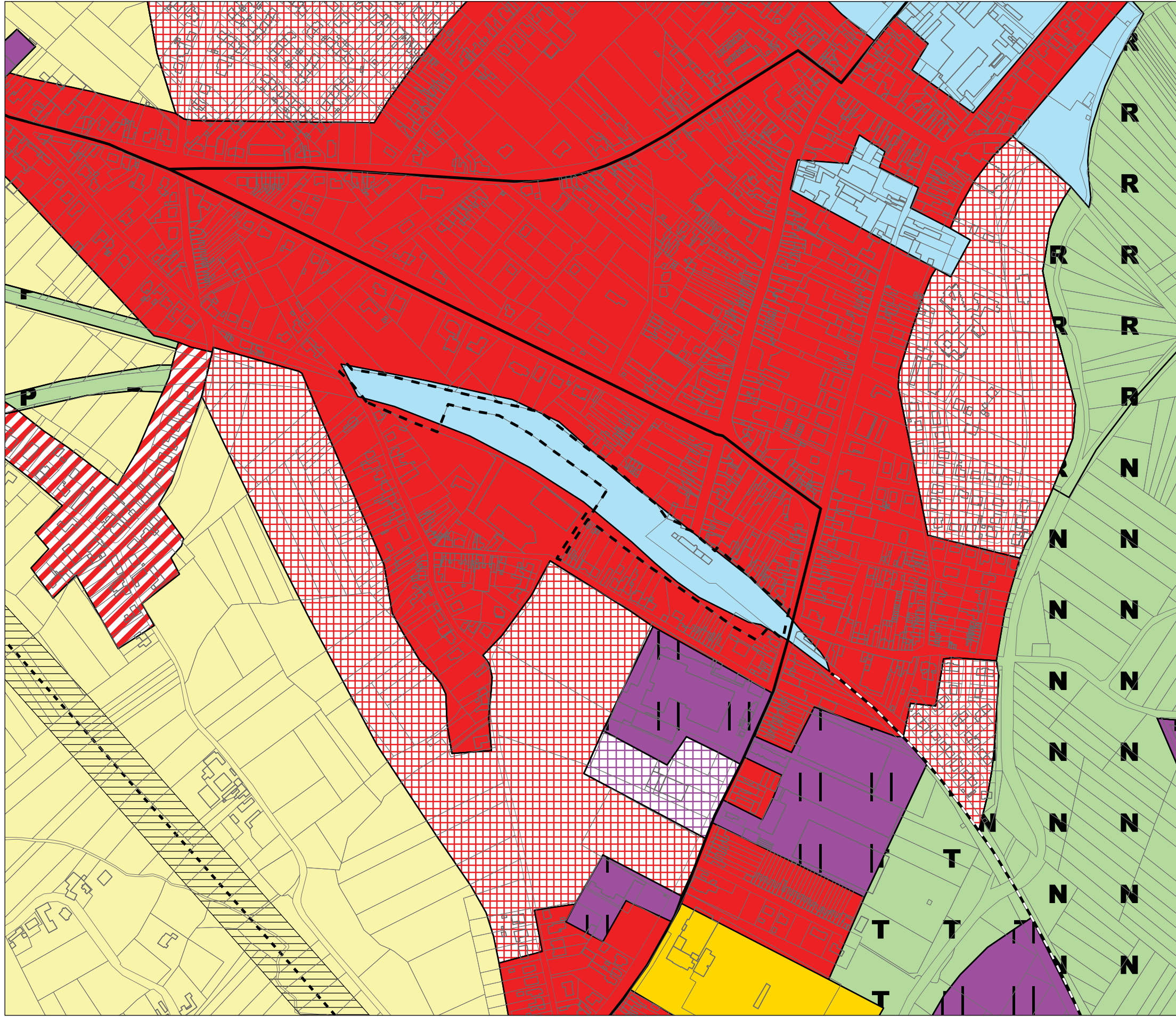


Zicht op de ingang en het administratief hoofdgebouw van Holvoet, een groot- en kleinhandel in bouwmaterialen gelegen langs de Huttegemstraat.

3. Juridische toestand

Type plan	Referentie
Gewestplan	Het gewestplan Kortrijk (K.B. 04/11/1977 en latere wijzigingen) deelt het plangebied grotendeels in onder: <ul style="list-style-type: none">• woongebied• gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
BPA	neen
RUP	neen
Goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen	neen
Milieuvergunningen	neen
Beschermde monumenten, landschappen, beschermde stads- en dorpsgezichten	Ja, het oude stationsgebouw werd beschermd als monument (M.B. 09/01/2005)
Vogelrichtlijngebied Habitatrichtlijngebied	neen
Buurtwegen	voetweg nr. 74 (van Doornstraat naar Vijverhoek)
Waterlopen (categorisering)	neen
VEN-gebied, IVON-gebied	neen
Gemeentelijke verordeningen	neen
Andere	neen

figuur 05: Gewestplan



Legende

-  plangebied
-  woongebieden
-  woongebieden met landelijk karakter
-  woonuitbreidingsgebieden
-  milieubelastende industrieën
-  agrarische gebieden
-  gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
-  parkgebieden
-  natuurgebieden
-  bufferzones
-  natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten
-  gebieden voor recreatie
-  reservatiegebieden



schaal: 1:5.000

4. Planningscontext

4.1 Relatie met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Enkel de relevante elementen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden hieronder weergegeven.

4.1.1. Gewenste ruimtelijke structuur van de bebouwde kern van Avelgem

- Figuur RG nr. 4: Gewenste ruimtelijke structuur van de bebouwde kern van Avelgem

Volgende tekstfragmenten zijn relevant voor de opmaak van dit RUP (RG p. 18-19):

Ruime omgeving van het oud station – Huttegem – Groote Fabrieke – sportcomplex Ter Muncken als nieuwe ontwikkelingspool

De stationsbuurt is historisch gegroeid als een tweede pool bij de bebouwde kern van Avelgem : het gehucht Huttegem en de concentratie van bedrijvigheid langs de Doorniksesteenweg zijn hiervan het resultaat. Toen de spoorweg werd opengebrouwen, verloor deze plek haar dynamiek, die slechts gedeeltelijk is hersteld. De vestiging van het nieuwe sportcomplex Ter Muncken heeft echter een nieuw elan gegeven aan deze omgeving. De ruime omgeving van het oude station, Huttegem, de Groote Fabrieke en het sportcomplex Ter Muncken moet als een nieuwe ontwikkelingspool gaan gelden. Om dit te realiseren kunnen verschillende projecten in verschillende fasen worden uitgevoerd (zie verder : maatregelen en acties). Hierbij zijn volgende inhoudelijke bepalingen richtinggevend :

- De Doorniksesteenweg moet – als verlengde van de ruggengraat van het centrumgebied – opnieuw als structurerende drager voor ontwikkelingen (woningen, bedrijvigheid, verkeer) fungeren.
- De oude spoorwegbedding moet als een groene en recreatieve as fungeren.
- Langs de Doorniksesteenweg wordt een gebied voor gemengde functies aangeduid als een verlenging van de ruggengraat van het centrumgebied. Rond het gehucht Huttegem wordt een verblijfsgebied aangeduid en de omgeving van het oude stationsgebouw behoort tot het centrumgebied.
- De omgeving van het oude stationsgebouw moet opgewaarderd worden. Enerzijds kan deze omgeving nog verdicht worden met een inbreidingsproject en anderzijds kan het openbaar domein op een kwalitatieve manier heraangelegd worden (o.a. herinrichting tot een volwaardig busstation met voldoende accommodatie).

...

Groene vingers als koppelingselementen tussen de bebouwde kern en 'de open ruimte noord'

In het noorden en westen van de bebouwde kern van Avelgem dringen in de huidige toestand vele open en groene ruimtes de bebouwde kern van Avelgem binnen. De onderscheiden 'groene vingers' zijn de oude spoorwegbedding, de gemeentelijke begraafplaats én het gebied nabij de Waffelstraatbeek-Ganzenhofstraat. Het is de bedoeling om deze ongedefinieerde randgebieden uit te bouwen tot koppelingselementen, die een kwalitatieve overgang vormen tussen de bebouwde kern van Avelgem en 'de open ruimte noord'. Net zoals lintbebouwing de open ruimte binnendringt, moet die open ruimte ook de bebouwde kern kunnen binnendringen. Dit betekent niet dat bij nieuwe ontwikkelingen grote zones onbebouwd moeten blijven, maar veeleer dat men vanuit deze 'groene vingers' aanzetten kan vinden om de nieuwe ontwikkelingen te structureren (bvb. met een groene dreef, een buurtparkje, een groene fietsverbinding...). De inplanting van de gemeentelijke begraafplaats moet aanzien worden als een creatieve, ruime interpretatie van het concept van een 'groene vinger'. De oude spoorwegbedding daarentegen vormt – als groene en recreatieve as – een letterlijke, strikte interpretatie van een 'groene vinger'.

4.1.2. Gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur

Volgende tekstfragmenten zijn relevant voor de opmaak van dit RUP (RG p. 36-37):

- ... Binnen de centrumgebieden van de dorpskernen moeten de aanééngesloten

bebouwingsvormen (rijwoningen, patiowoningen, geschakelde woningen...) maximaal gestimuleerd worden en kan stapelbouw ook toegelaten worden.

- ... Om duurzaam om te springen met de beschikbare ruimte, moet men in de eerste plaats focussen op verdichting en inbreiding door het prioritair benutten van de juridisch bestaande effectieve bouwgronden.
- ... Naast het optimaliseren van het bestaande woningpatrimonium kan – op enkele plaatsen – ook de directe omgeving opgewaarderd worden. Door een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein, het voorzien van voldoende groen in of in de nabijheid van de dorpskernen, het bieden van voldoende parkeervoorzieningen, het streven naar een harmonieuze verweving van centrumfuncties, het verhogen van de verkeersleefbaarheid en verblijfsfunctie in de dorpskernen... kan een kwalitatieve woonomgeving gecreëerd worden.
- ... Bij nieuwe woonprojecten dient men kwaliteitsvol, duurzaam en met oog voor diversiteit te werk te gaan. Dit betekent dat inplantingsplannen voor nieuwe verkavelingen moeten steunen op basisprincipes zoals een goede oriëntatie (gericht naar de zon), een optimale ontsluiting en erftoegang, een duidelijke afbakening van de private en openbare ruimte... Tenslotte kan er ook bijzondere aandacht uitgaan naar de architectuur en woonkwaliteit van de woningen zelf.
- ... Er dient een blijvende aandacht uit te gaan naar deze 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. Er moet vooral een voldoende aantal sociale huurwoongelegenheden voorzien worden om gezinnen die geen woning kunnen bouwen of kopen, op te vangen. Om de ruimtelijke sociale segregatie tegen te gaan, zal de verweving van sociale woningen tussen het bestaande woningpatrimonium in alle dorpskernen gestimuleerd worden. Gezien haar bovenlokale, verzorgende en structuurondersteunende rol, dienen nieuwe sociale woningbouwprojecten vooral in het hoofddorp Avelgem te worden voorzien.

4.1.3. Gewenste ruimtelijke verkeer- en vervoersstructuur

Volgende tekstfragmenten zijn relevant voor de opmaak van dit RUP (RG p. 48):

- ... En bovendien moet men ervoor zorgen dat de oude stationslocatie in de centrumgemeente Avelgem als een lokaal knooppunt voor openbaar busvervoer blijft fungeren. Zowel bestaande als nieuwe buslijnen, die het Schelde-Leie interfluvium doorkruisen, moeten op deze stationslocatie geënt blijven. De oude stationslocatie van Avelgem zou ook heringericht moeten worden als een volwaardig busstation met voldoende accommodatie (bushokjes, fietsenstallingen, busperrons, parkeerplaatsen...).

4.1.4. Maatregelen en acties

In het richtinggevend gedeelte (RG p. 62) wordt volgende maatregel bij de bebouwde kern van Avelgem vermeld:

- Opstellen van stedenbouwkundig ontwerp en R.U.P.'s voor de opwaardering van de omgeving van het oude stationsgebouw.

Deze maatregel werd ook in het bindend gedeelte opgenomen (BG p. 6).

Daarnaast kadert dit RUP ook binnen de de volgende maatregelen en acties uit het richtinggevend gedeelte van het GRS Avelgem:

- Opstellen van stedenbouwkundige ontwerpen en/of R.U.P.'s voor wooninbreidingsprojecten (RG p. 63)
- Opstellen van inrichtingsplannen voor de heraanleg van de oude stationslocatie in Avelgem als lokaal knooppunt voor openbaar busvervoer (RG p. 64)
- Stimuleren en ondersteunen van de provincie West-Vlaanderen in het opstellen van een actieplan voor de opwaardering van de oude spoorwegbeddingen Dottignies-Avelgem en Kortrijk-Avelgem als groene en recreatieve assen (RG p. 65).

figuur 06: GRS Avelgem - RG figuur nr. 4
Gewenste ruimtelijke structuur van de bebouwde kern van Avelgem



Legende

-  Centrumgebied van Avelgem
-  Verblijfsgebieden van Avelgem
-  Gebieden voor gemengde functies
-  Woonlinten
-  Industriezone van Avelgem
-  Ruggengraat van het centrumgebied van Avelgem
-  Nieuwe ontwikkelingspool
-  Wooninbreiding op korte termijn
-  Bedrijvigheid
-  Groene vingers
-  Koppelingsgebieden
-  Recreatie en groenzones
-  Gemeenschapsvoorzieningen
-  Secundaire wegen
-  Lokale weg categorie 1
-  Lokale weg categorie 2A
-  Lokale wegen categorie 2B
-  Fiets- en wandelverbindingen
-  Schelde en oude meanders
-  Gemeentegrens Avelgem

Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan



4.2. Relatie met het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) stelt dat het integrale grondgebied van Avelgem gelegen is in het buitengebied; meer specifiek behoort Avelgem tot het grote aaneengesloten gebied van de vallei van de Bovenschelde. Avelgem is in het RSV ook geselecteerd als 'specifiek economisch knooppunt'.

Voor het buitengebiedbeleid stelt het RSV de volgende doelstellingen voorop:

- het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies (landbouw, bos, natuur, wonen en werken op het niveau van het buitengebied) ;
- 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.

Het RUP heeft betrekking op de ontwikkeling van de nederzettingsstructuur in een kern in het buitengebied. Het RUP beoogt geen wezenlijke wijziging van de ordening van dit onderdeel van het woongebied van de kern van Avelgem. Aandacht wordt besteed aan verdichting, inbreiding en de verweving van functies. Bovendien wordt gestreefd naar een voldoende hoge woningdichtheid en naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad met plaats voor sociale woonegelegenheden. Wonen in het centrum wordt gecombineerd met gemeenschapsvoorzieningen en openbaar groen en ruimte voor openbaar vervoer. De bestaande verweving van functies wordt geoptimaliseerd en de stationsomgeving wordt opgewaardeerd. Het RUP beoogt dus de uitvoering van de ruimtelijke principes van het RSV en bevat geen elementen die strijdig zijn met het RSV.

4.3. Relatie met het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

4.3.1. Algemeen

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) situeert de gemeente Avelgem in de interfluviumruimte, dit is het grote open-ruimtegebied in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen tussen de Leie en de Schelde.

De Doorniksesteenweg (N353), die grenst aan het plangebied, werd geselecteerd als secundaire weg II. Het gemeentelijk RUP doet geen uitspraken over deze secundaire weg (de weg ligt net buiten het plangebied). De bestaande aansluiting van de Ijzerwegstraat op deze Doorniksesteenweg wordt behouden, maar het T-kruispunt wordt geoptimaliseerd (zie verder: stedenbouwkundig ontwerp), conform de startnota voor de doortochtherinrichting (conform verklaard in de Provinciale Audit Commissie van 14 februari 2005).

4.3.2. Overeenstemming wooninbreidingsproject met gewenste nederzettingsstructuur

De centrumgemeente Avelgem (zonder de deelgemeentes) is in het PRS-WV geselecteerd als een structuurondersteunend hoofddorp. Dit is een kern die structuurondersteunend is voor wonen en werken in het buitengebied en hierbij een bovenlokale verzorgende rol vervult. De behoefte aan bijkomende woonegelegenheden dient te worden gestaafd met gemeentelijke woonbehoeftestudies.

De gemeente Avelgem heeft een nieuwe woningbehoeftestudie opgemaakt voor de periode 2007-2017. Hierbij werd het inbreidingsproject in deze stationsomgeving, dat voorzien is in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Avelgem, opgenomen binnen de inventaris van het aanbod aan bouwmogelijkheden als een mogelijk 'verdichting- en herbestemmingsproject'. Er werd rekening gehouden met de realisatie van een 25-tal woonéenheden met een realisatiegraad van 100% over 10 jaar.

In het PRS-WV is voorzien dat bij de ontwikkeling van nieuwe woonzones groter dan 1 ha er minstens 25% sociale woningen dienen voorzien te worden. Toegepast op het wooninbreidingsproject in dit gemeentelijk RUP zouden dus minimum 7 sociale woningen moeten worden voorzien (d.i. minimum 25% van een 25-tal nieuwe woonéenheden).

Additioneel kan ook worden verwezen naar de gemeentelijke woningbehoeftestudie 2007-2017 waarin wordt gesteld dat in het voorziene wooninbreidingsproject in de stationsomgeving een nieuw bijkomend aanbod aan sociale woningen zal worden gerealiseerd.

In het gemeentelijk RUP Avelgem nr. 3.1. 'Omgeving Groote Fabriek' wordt bovendien de mogelijkheid gecreëerd om een herbestemming van het beschermde monument 'De Groote Fabriek' met een menging van functies te realiseren. Hierbij wordt ingeschat dat ongeveer een 20-tal nieuwe loftappartementen kunnen worden gerealiseerd. Bij toepassing van de 25%-regel van sociale woningen zouden dus een 5-tal extra sociale woningen moeten worden gerealiseerd.

De gemeente Avelgem stelt voor om dit nieuwe aanbod aan sociale woningen te concentreren bij het wooninbreidingsproject in de stationsomgeving, omdat de gemeente deze gronden reeds zelf in eigendom heeft en omdat bij de herbestemming van de Groote Fabriek nog heel wat onopgeloste knelpunten zijn. In totaal zullen dus minimum 12 sociale woningen (7+5) worden voorzien in RUP stationsomgeving. Dit wordt in de stedenbouwkundige voorschriften verordenend vastgelegd.

4.3.3. Overeenstemming selecties van oude spoorwegbedding

In het PRS-WV is de verlaten spoorwegbedding Kortrijk-Avelgem-Ronse geselecteerd als:

- *Droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang* bij de gewenste natuurlijke structuur. Door haar ecologische verbindingfunctie en samenhang moet deze spoorwegbedding zorgen voor migraties over land (PRS-WV, p. 159).
- *Structurend lineair element* bij de gewenste landschappelijke structuur. Het provinciaal beleid is gericht op het tegengaan van versnippering, zodat de verbindingfunctie van het element gevrijwaard blijft.
- *Toeristisch-recreatief lijnelement* bij de gewenste toeristisch-recreatieve structuur. De aandacht moet vooral uitgaan naar de kwaliteit en de belevingswaarde van het lijnelement en de directe omgeving. Op dit lijnelement worden diverse vormen van bewegingsrecreatie voorzien (i.c. onderdeel van provinciaal fietsroutenetwerk).

Het voorliggend RUP stelt voor om deze oude spoorwegbedding te bestemmen en in te richten als een groene publieke ruimte die het centrumgebied van Avelgem binnendringt. De continuïteit van de bovenlokale functionele en recreatieve fietsroute op deze oude spoorwegbedding wordt in het verordenend plan van het RUP verankerd. Hiermee komt het RUP tegemoet aan de beleidsopties uit het PRS-WV.

5. Stedenbouwkundig ontwerp

In functie van de opwaardering van de omgeving van het oude stationsgebouw werd een stedenbouwkundig ontwerp opgemaakt, die de concrete ruimtelijke vertaling vormt van de beleidsopties uit de ruimtelijke structuurplannen van de drie beleidsniveau's (gemeente - provincie - gewest).

- figuur: overzichtplan – stedenbouwkundig ontwerp

In het stedenbouwkundig ontwerp worden volgende opties genomen:

1. De verlaten spoorwegbedding inrichten als 'groene vinger'

Conform de opties uit het ruimtelijk structuurplan Avelgem wordt het openbaar domein op een kwalitatieve manier heraangelegd. Hierbij wordt de ongedefinieerde en onderbenutte restruimte van de verlaten spoorwegbedding en van de IJzerwegstraat omgebogen naar een éénduidige ruimtelijke structuur. De stationsomgeving vormt de plek waar de oude spoorwegbedding het centrumgebied van Avelgem binnendringt. Er wordt gekozen om deze oude spoorwegbedding binnen deze ruimtelijke bebouwde context vorm te geven als een 'groene vinger'. Deze groene vinger bestaat uit enerzijds (a) de continue lijn van de bovenlokale fietsroute en anderzijds uit drie verschillende polen (b-c-d):

a. De continuïteit van de recreatieve en functionele fiets- en wandelroute op de oude spoorwegbedding wordt behouden, zodat de verlaten spoorwegbedding Kortrijk-Avelgem (ten noorden) optimaal verbonden blijft met de verlaten spoorwegbedding Avelgem-Ronse (ten zuiden) en de Waterhoekroute (via de Meersstraat naar de Scheldemeersen). Daarnaast wordt ook een nieuwe fiets- en wandelverbinding vanaf het kruispunt van de Doornstraat en de Huttegemstraat naar de stationslocatie voorzien langs de site van Holvoet, zodat de voetgangers en fietsers niet steeds via de drukke Doorniksesteenweg naar het centrum van Avelgem dienen te gaan. Deze voetgangers- en fietsersverbinding zorgt ervoor dat de erkende voetweg nr. 74 wordt hersteld (vanaf de Huttegemstraat-Doornstraat naar de Vijverhoek). Dit tracé kan gedeeltelijk ook worden gebruikt als garageweg voor enkele bestaande garageboxen van woningen langs de Huttegemstraat.

b. De eerste, westelijke pool van de groene vinger (ter hoogte van de Pontstraat) wordt geconcipieerd als een groene publieke ruimte met een meer natuurgerichte, ecologische inrichting & beheer.

Aansluitend bij de groot- en kleinhandelszaak in bouwmaterialen (Holvoet) langs de Huttegemstraat is een opslagzone gelegen, die deel uitmaakte van de vroegere spoorwegbundel. Bij stopzetting of herlokalisatie van deze activiteiten kan deze zone ook deel uitmaken van de groene vinger die het centrumgebied van Avelgem binnendringt. Omdat dit niet aan de orde is, wordt deze zone niet meegenomen binnen het plangebied van het RUP.

c. Nabij het oude stationsgebouw en de busstation wordt een nieuw openbaar park aangelegd. Dit nieuwe park fungeert zowel als een recreatieve groenzone op buurtniveau als een groene verblijfsruimte bij het busstation op gemeentelijk niveau. Volkstuinen of wadi's blijven ook mogelijk binnen deze openbare groenzone. De inrichting van de zone moet ook toelaten dat bewoners van de Huttegemstraat als voetganger of fietser kunnen toegang nemen tot hun private achtertuinen.

d. Ter hoogte van de IJzerwegstraat wordt de groene vinger vertaald tot een groen ingericht plein.

2. De IJzerwegstraat transformeren tot het 'IJzerwegplein'

De IJzerwegstraat wordt heringericht als een groen plein met rijbebouwing aan beide zijden. De bestaande parkeeraccommodatie heeft een strategische functie (vlakbij het station en het centrum) en wordt dus maximaal op dit plein behouden. Er blijft een parkeeraanbod van een 60-tal publieke parkeerplaatsen, dwars op de rijweg. De centrale rijweg en de nieuwe bomenrijen accentueren het mooie perspectief op het oude, beschermd stationsgebouw. Voor de verharding van het plein moet gekozen worden voor duurzame kwaliteitsvolle materialen, waarbij de samenhang over de volledige pleinbreedte wordt nagestreefd (niet te veel verschillende texturen en kleuren). Het heraangelegde plein met de nieuwe bomen accentueert het kruispunt van de IJzerwegstraat en de Doorniksesteenweg als een binnenpoort voor de doortocht

van de secundaire weg II 'Doorniksesteenweg' (zie startnota doortochtherinrichting Avelgem).

De bovenlokale fietsroute wordt als dubbelrichtingsfietspad op het plein geïntegreerd (zie doorsnede). Op de centrale rijweg van de IJzerwegstraat worden fietsers gemengd in het verkeer (zone 30). Aan de noordzijde is dus geen fietspad noodzakelijk.

3. Consolideren van de hoofdbusstopplaats rond het oude stationsgebouw

De ruimte rond het stationsgebouw wordt geoptimaliseerd als circulatieruimte en hoofdhalt voor verschillende buslijnen. Het bestaande busstation wordt behouden aan de zuidzijde van het oude stationsgebouw. De bussen draaien rondom het stationsgebouw en rijden enkel via de IJzerwegstraat naar de Doorniksesteenweg terug. In de Stationsstraat wordt éénrichtingsverkeer ingevoerd vanaf de Doorniksesteenweg in functie van de kruispuntherinrichting van de Doorniksesteenweg-Stijn Streuvelslaan (zie startnota doortochtherinrichting Avelgem). Ter hoogte van busstation moet ook voldoende fietsaccommodatie (fietsenstallingen,...) worden voorzien.

4. Realiseren van sociaal wooninbreidingsproject

Conform de opties uit het GRS Avelgem wordt de stationsomgeving verdicht met de realisatie van een nieuw inbreidingsproject. Dit vertaalt zich in twee zones:

- De bestaande rijbebouwing aan de noordzijde van de IJzerwegstraat verkrijgt aan de zuidzijde een spiegelbeeld met circa 10 nieuwe rijwoningen. Gezien de ligging binnen het centrumgebied van Avelgem en omwille van de beoogde pleinvorm wordt gekozen voor de realisatie van aanéengesloten ééngezinswoningen (van 2 bouwlagen + dakverdieping). De achterzijde van deze nieuwe rijwoningen hebben een optimale zonoriëntatie (zuidwesten) en de tuinen zijn volledig afgescheiden van het openbaar domein (optimale privacy). Er wordt gekozen voor brede maar ondiepe rijwoningen (bv. 8m breed en 10m diep) zodat de leefruimtes op het gelijkvloers een goed contact en zicht kunnen krijgen op de brede (ondiepe) tuinen.
- Ten zuiden van het beschermd stationsgebouw wordt een projectzone voorzien voor een 15-tal nieuwe appartementen ingebed in het openbaar groen. Dit ontwerp voorziet drie kleine urban-villa's (van 2 bouwlagen + dakverdieping), die de publieke groenzone ruimtelijk opladen en er de sociale controle verhogen. Om de privacy te waarborgen worden geen zichten genomen naar de achtertuinen van de Huttegemstraat. Er wordt een collectieve ondergrondse parking (1,5 pp per woning) voorzien, die ook voorziet in de parkeerbehoefte van de rijwoningen. De twee in- en uitritten kunnen beperkt worden tot één toegang tot deze ondergrondse parking. Dit ontwerp met drie urban-villa's is indicatief en kan in een architectuuropdracht verder gedetailleerd worden. In het verordenend plan wordt een bestemmingszone voorzien, waarin de appartementen gecombineerd kunnen worden met het openbaar groen.

Conform de opties uit het GRS Avelgem moet men ook oog hebben voor de sociale dimensie van de huisvestingsmarkt. De gemeente heeft de gronden kunnen verwerven van de NMBS en opteert om minimum 12 van de 25 van de nieuw te realiseren wooneenheden op deze strategische locatie te (laten) realiseren als sociale woningen (bvb. voor starters, kleine gezinnen, senioren...). In principe wordt de zone 1 (met rijwoningen) voorbehouden voor de realisatie van het sociaal woonproject, maar de stedenbouwkundige voorschriften zullen ook de flexibiliteit bieden om de 12 sociale wooneenheden te spreiden in de zone 2 (met appartementen).

Door het voorzien van een wooninbreidingsproject in deze stationsomgeving kan het gebruik van alternatieve verkeersmodi (openbaar busvervoer, fietsen, te voet) gestimuleerd worden. Desondanks worden ook voldoende parkeervoorzieningen voor auto's geboden op het plein (als belangrijke centroparking) en ondergronds voor de nieuwe bewoners. Dit alles moet zorgen voor realistische en evenwichtige modal split. De gemeente zal a.h.v. een architectuuropdracht ook laten onderzoeken op welke wijze duurzame energiemaatregelen (bvb. passieve zonne-energie, doorgedreven isolatiemaatregelen, duurzame energiesystemen...) bij dit nieuwe woonproject kunnen worden toegepast.

Op bijgevoegde inrichtingsplan wordt ingezoomd op schaal 1/1.000. Voor het IJzerwegplein wordt een meer gedetailleerde dwarsdoorsnede opgenomen.

- figuur: Inrichtingsplan – stedenbouwkundig ontwerp
- figuur: Inrichtingsplan IJzerwegplein (detail doorsnede)



figuur 07: Stedenbouwkundig ontwerp - overzichtplan

In het stedenbouwkundig ontwerp worden volgende opties genomen:

1. De verlaten spoorwegbedding wordt ingericht als een 'groene vinger', die de kern van Avelgem binnendringt. Deze groene vinger bestaat uit enerzijds (a) de continue lijn van de fietsroute en anderzijds uit drie verschillende polen (b-c-d):

- a. De bovenlokale recreatieve en functionele fiets- en wandelroute op de oude spoorwegbedding
- b. Westelijke gedeelte van de 'groene vinger' = groenzone met een meer natuurgerichte, ecologische inrichting en beheer
- c. Groene vinger nabij stationsgebouw = recreatieve groenzone
- d. Ter hoogte van de IJzerwegstraat wordt de 'groene vinger' vertaald tot een met groen ingericht plein.

2. IJzerwegstraat transformeren tot het IJzerwegplein

3. Consolideren van hoofdbusstopplaats rond oude stationsgebouw

4. Realiseren van sociaal wooninbreidingsproject rond IJzerwegstraat en oude stationsgebouw (meer uitleg: zie inrichtingsplan)

Opmerking: Dit stedenbouwkundig ontwerp is indicatief. Enkel het verordenend grafisch plan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften zijn juridisch bindend.



schaal: 1:2.000

figuur 8: Stedenbouwkundig ontwerp - inrichtingsplan

Het inrichtingsplan bestaat uit volgende componenten:

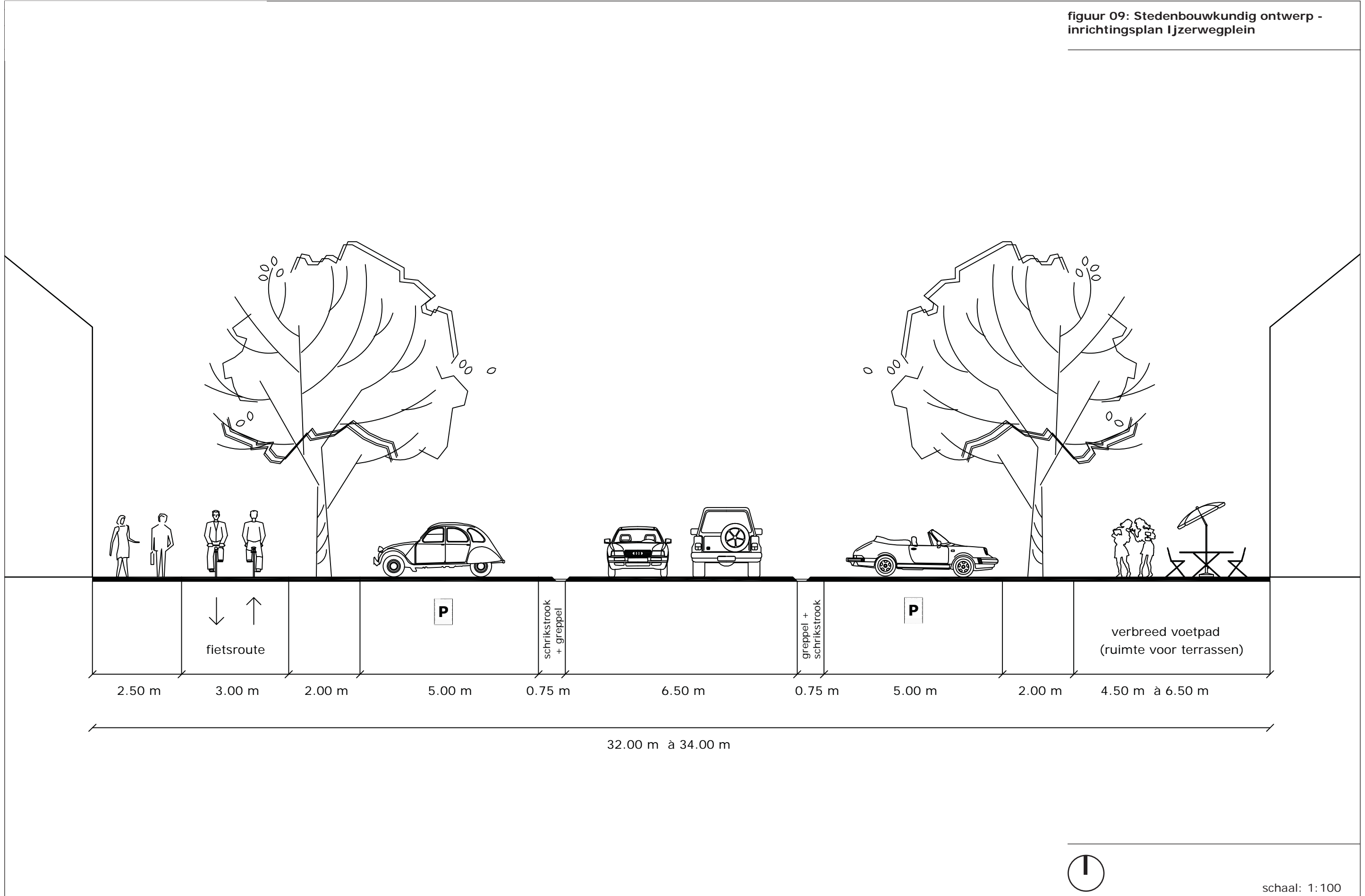
1. De oude spoorwegbedding wordt ingericht als een publieke groenzone met een bovenlokale recreatieve fietsroute.
2. De IJzerwegstraat wordt getransformeerd tot een groen plein met rijbebouwing aan beide zijden. Er blijft een parkeeraanbod van een 60-tal publieke parkeerplaatsen, dwars op de rijweg. De centrale rijweg en de nieuwe bomenrijen accentueren het perspectief op het oude, beschermde stationsgebouw.
3. Het bestaande busstation wordt behouden aan de zuidzijde van het oude stationsgebouw. De bussen draaien rondom het stationsgebouw en rijden enkel via de IJzerwegstraat naar de Doorniksesteenweg terug. In de Stationsstraat wordt éénrichtingsverkeer ingevoerd vanaf de Doorniksesteenweg in functie van de kruispuntherinrichting.
4. Er zijn twee nieuwe woonprojecten:
 - De bestaande rijbebouwing aan de noordzijde van de IJzerwegstraat verkrijgt aan de zuidzijde een spiegelbeeld met 10 nieuwe rijwoningen.
 - Ten zuiden van het beschermde stationsgebouw wordt een projectzone voorzien voor een 15-tal nieuwe appartementen ingebed in het openbaar groen. Dit ontwerp voorziet drie kleine urban-villa's (van 2 bouwlagen + dakverdieping), die de publieke groenzone ruimtelijk opladen en er de sociale controle verhogen. Om de privacy te waarborgen worden geen zichten genomen naar de achtertuinen van de Huttegemstraat. Er wordt een collectieve ondergrondse parking (1,5 pp per woning) voorzien, die ook voorziet in de parkeerbehoefte van de rijwoningen. De twee in- en uitritten kunnen beperkt worden tot één toegang tot deze ondergrondse parking. Dit ontwerp kan in een architectuuropdracht verder gedetailleerd worden.
5. Naast de fietsroute op de oude spoorwegbedding wordt ook een fiets- en voetgangersverbinding tussen de Huttegemstraat en de stationsomgeving voorzien langs de site van Holvoet. De erkende voetweg nr. 74 loopt ook door naar de Vijverhoek. Dit wordt gedeeltelijk ook gebruikt als garageweg voor enkele bestaande garageboxen van woningen langs de Huttegemstraat.

Opmerking: Dit stedenbouwkundig ontwerp is indicatief. Enkel het verordenend grafisch plan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften zijn juridisch bindend.



schaal: 1:1.000

figuur 09: Stedenbouwkundig ontwerp - inrichtingsplan Ijzerwegplein



schaal: 1:100

6. Watertoets

Hiernaast worden 4 relevante kaartbladen van de watertoets opgenomen (bron Geo-Vlaanderen).

- figuur: Watertoets

1. Het plangebied van het RUP is niet overstromingsgevoelig.

Opmerking: De winterbedkaart en de kaart met de grondwateroverstromingsgevoelige gebieden zijn hier niet weergegeven. Het plangebied van het RUP ligt niet in een winterbedding en is ook niet gevoelig voor grondwateroverstromingen.

2. De hellingenkaart geeft aan dat het terrein hoofdzakelijk vlak is, met uitzondering van de groene taluds (bermen) langs het fiets- en wandelpad op de oude spoorwegbedding.

3. Op de erosiekaart worden deze taluds aangeduid als erosiegevoelig.

4. De bodem is infiltratiegevoelig.

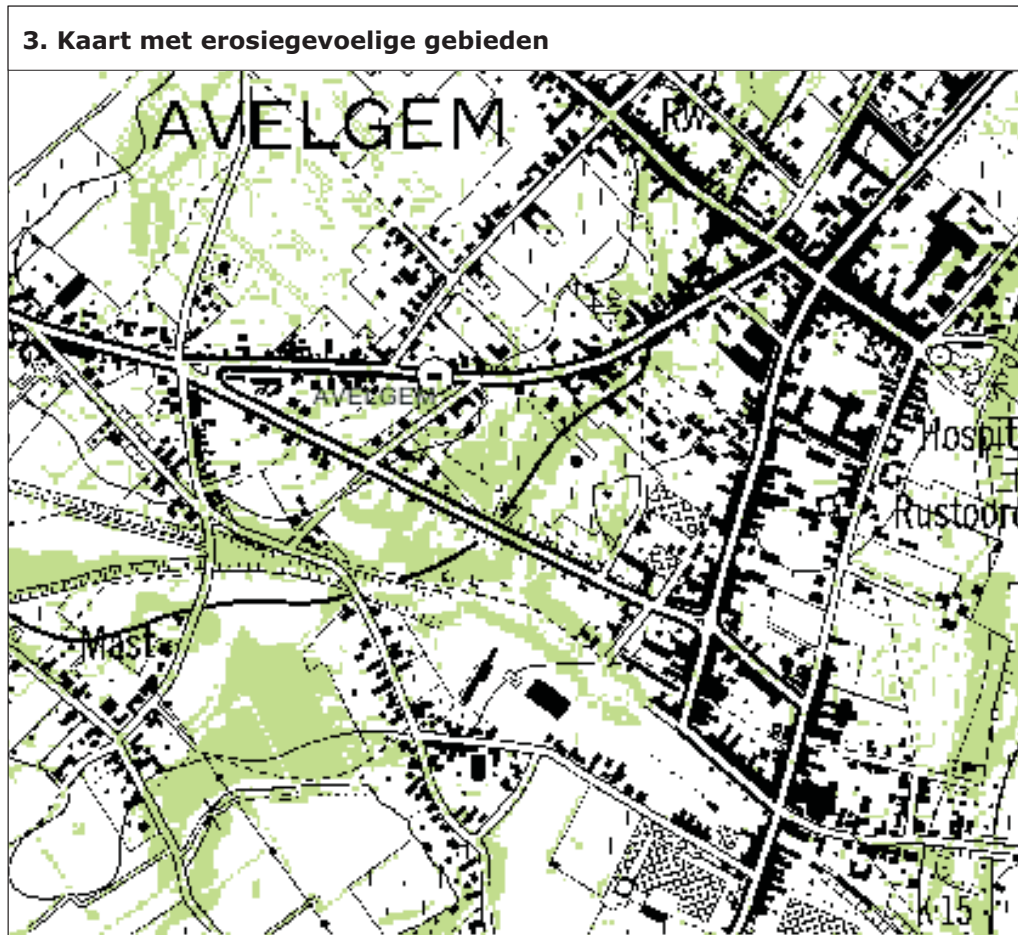
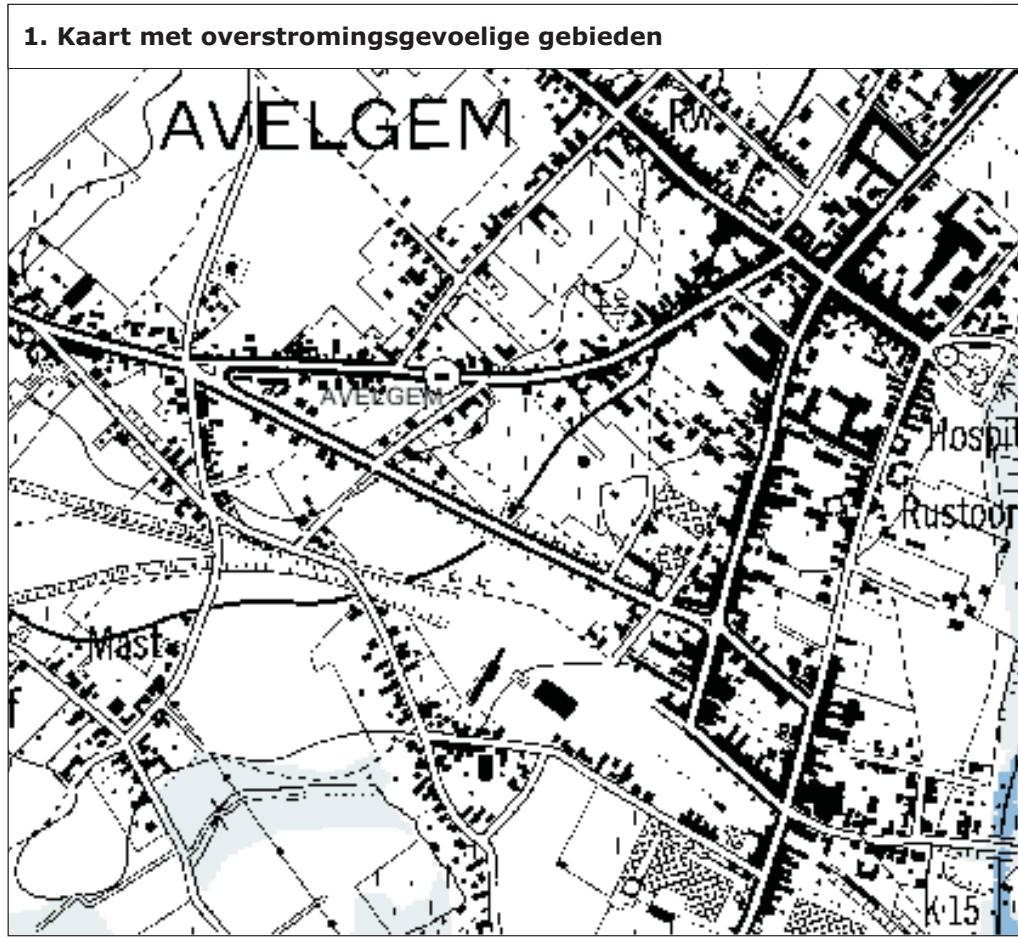
Conclusie watertoets:

Rekening houdende met deze gegevens kan in alle redelijkheid geoordeeld worden dat het schadelijk effect van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling (met wooninbreidingsproject) beperkt is. Enkel wordt door de beperkte toename van de bebouwde en/of verharde oppervlakte de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. Dit zal moeten worden gecompenseerd overeenkomstig de normen vastgelegd in de geldende gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-voorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (besluit van de Vlaamse regering van 1 oktober 2004).

Diverse maatregelen die zorgen voor een optimale hemelwaterinfiltratie (bv. met groendaken of wadi's), het hergebruik (met hemelwaterputten) en/of een vertraagde afvoer van het hemelwater kunnen bij de nieuwe woonprojecten worden toegepast.

Dit wordt niet in het RUP verordenend vastgelegd, omdat dit reeds wettelijk is geregeld door de geldende gewestelijke stedenbouwkundige verordening.

figuur 10: Watertoets



www.leiedal.be

bedrijventerreinen
stedenbouw
milieu
informatie- en communicatietechnologie
mobiliteit
herbestemmingsprojecten

intergemeentelijke samenwerking
projectontwikkeling
streekontwikkeling