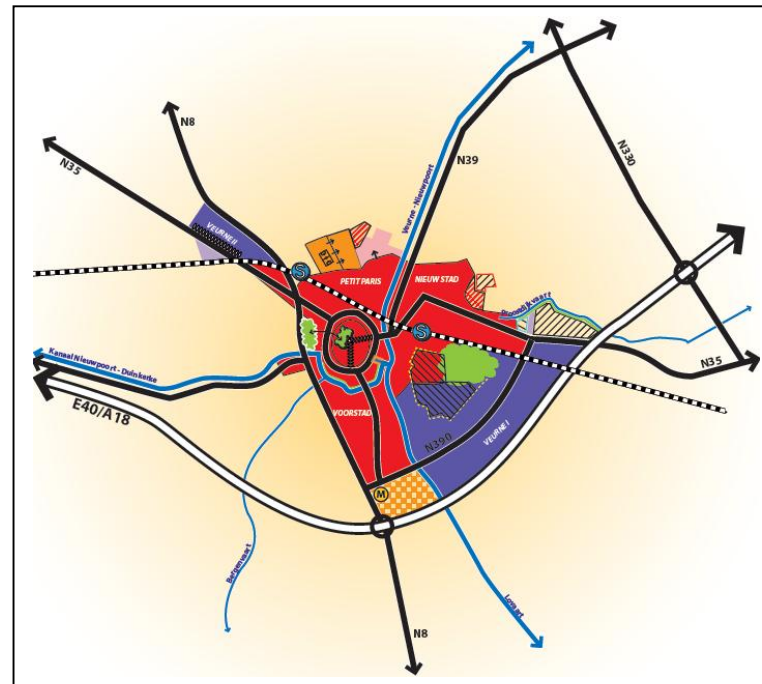


Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan

AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED VEURNE

Stad Veurne



ONTWERP – juni 2012

TOELICHTINGSNOTA / STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED VEURNE

Stad Veurne

ONTWERP – juni 2012

TOELICHTINGSNOTA / STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Plan_id: RUP_30000_213_00082_00001

Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid
en Onroerend Erfgoed

NR. 213/38025/163.1

Brussel,
Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk
Ruimtelijke Ordening en Sport

12 OKT 2012

Philippe MUYTERS

Gezien en definitief vastgesteld door de provincieraad van West-Vlaanderen in de zitting van 28/06/2012

De provinciegriffier, De voorzitter,
(Get.) Geert ANEHIJRENS (Get.) Jean de Bethune

VOOR EENSLUJDEND AFSCHRIFT
Namens de provinciegriffier
Stephaan Barbery

De adviseur
Dienst Ruimtelijke Planning



VOOR EENSLUJDEND
VAN DE SPIEGELERS

Inhoudsopgave

Deel 1: Algemeen deel	6
1 Algemeen kader van het afbakeningsproces.....	7
1.1 Relatie met RSV en PRS-WV	7
1.2 Doel van de afbakening.....	7
2 Relatie met de ruimtelijke structuurplannen	9
2.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	9
2.1.1 Richtinggevend gedeelte	9
2.1.1.1 Stedelijk-gebiedbeleid'	9
2.1.1.2 Stedelijk netwerk van de kust op Vlaams niveau.....	9
2.1.1.3 Veurne als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	10
2.1.1.4 Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid	10
2.1.2 Bindende bepalingen.....	11
2.1.2.1 Overzicht relevante beleidselementen uit het RSV.....	12
2.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen	13
2.2.1 Visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio.....	13
2.2.2 Taakstelling wonen.....	13
2.2.3 Taakstelling bedrijven.....	14
2.2.4 Overige relevante elementen uit het PRS	14
2.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Veurne	17
2.3.1 Visie van de gemeente op de gewenste ontwikkeling.....	17
2.3.2 Visie van de gemeente op de gewenste deelstructuren.....	18
2.3.3 Visie op de deelentiteit de stad.....	21
2.3.4 Visie van de gemeente op de afbakening.....	23
2.3.5 Goedkeuringsbesluit van de Deputatie van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.....	23
3 Synthese van het visiedocument.....	25
3.1 Synthese van de planningsopgave	26
3.2 Grensbepalende elementen.....	27
3.2.1 Synthese van de grensbepalende elementen.....	27
3.2.2 Bepalen van de harde grenzen vanuit de open ruimte.....	28
3.3 Voorstel van gewenste ruimtelijke structuur	29
3.3.1 Uitgangspunten voor de ontwikkelingen: positionering	29
3.3.2 Ruimtelijke vertaling in concepten.....	29
3.3.3 Vertaling naar prioriteiten.....	30
3.4 Ruimtelijke invulling van de programma-elementen.....	31
3.4.1 Invulling taakstelling wonen 2007-2017.....	31
3.4.2 Invulling taakstelling bedrijvigheid	34
3.4.3 Kleinhandel	35
3.4.4 Invulling taakstelling groen.....	36
3.4.5 Hoogwaardige projectzone Gasthuisstraat.....	36
3.4.6 Randparking en autokampeerterrein.....	37
4 Synthese bijkomende onderzoeken	38
4.1 Masterplan Suikerfabriek	39
4.1.1 Inleiding.....	39
4.1.2 Evolutie programma Suikerfabriek	39
4.1.3 Ontwikkelingstraject.....	41
4.2 PlanMER.....	45
4.2.1 Suikerfabrieksite.....	45
4.2.2 Proostdijkvaart.....	48
5 Bijsturing van het visiedocument.....	52
5.1 Bijsturing invulling van de programma-elementen	53
5.1.1 Invulling taakstelling wonen 2007-2017	53
5.1.2 Invulling taakstelling bedrijvigheid	54
5.1.3 Kleinhandel	55

5.1.4	Invulling taakstelling groen	56	2.2	VERORDENEND DEEL.....	87
5.1.5	Hoogwaardige projectzone Gasthuisstraat.....	56	2.2.1	Verordenend grafisch plan.....	87
5.1.6	Randparking en autokampeertrein.....	57	2.2.2	Onteigeningsplan.....	87
5.2	Bijsturing voorstel van gewenste ruimtelijke structuur	58	2.2.3	Stedenbouwkundige voorschriften	87
5.3	Bijsturing voorstel van afbakening	60	3	DeelRUP Gasthuisstraat.....	103
5.4	Bijsturing maatregelen en acties.....	61	3.1	TOELICHTEND DEEL	103
Deel 2: DeelRUP's	62		3.1.1	Relatie met het afbakeningsproces	103
1	DeelRUP Afbakeningslijn.....	63	3.1.2	Bestaande feitelijke toestand	103
1.1	TOELICHTEND DEEL.....	63	3.1.3	Bestaande juridische toestand	105
1.1.1	Relatie met het afbakeningsproces.....	63	3.1.4	Gewenste ruimtelijke structuur	105
1.1.2	Bestaande feitelijke toestand.....	63	3.1.5	Watertoets.....	106
1.1.3	Bestaande juridische toestand.....	63	3.1.6	Buurtwegentoets	107
1.1.4	Ruimtebalans	63	3.1.7	PlanMER.....	107
1.2	VERORDENEND DEEL	64	3.1.8	Planschade, planbaten, compensatievergoeding	108
1.2.1	Stedenbouwkundige voorschriften	64	3.1.9	Opgave van voorschriften die opgeheven worden	109
1.2.2	Verordenend grafisch plan.....	64	3.1.10	Ruimtebalans	109
2	DeelRUP bedrijventerrein Proostdijkvaart	65	3.2	VERORDENEND DEEL.....	110
2.1	TOELICHTEND DEEL.....	65	3.2.1	Verordenend grafisch plan.....	110
2.1.1	Relatie met het afbakeningsproces.....	65	3.2.2	Stedenbouwkundige voorschriften	110
2.1.2	Relatie met andere planningsprocessen	65			
2.1.3	Bestaande feitelijke toestand.....	68			
2.1.4	Bestaande juridische toestand.....	71			
2.1.5	Gewenste ruimtelijke structuur.....	72			
2.1.6	Watertoets.....	79			
2.1.7	Buurtwegentoets	81			
2.1.8	Ruimtelijk veiligheidsrapport	81			
2.1.9	Plan-MER	81			
2.1.10	QuickLER.....	82			
2.1.11	Ruimtebalans.....	83			
2.1.12	Planschade, planbaten, compensatievergoeding	84			
2.1.13	Opgave van voorschriften die opgeheven worden.....	85			
2.1.14	Motivatie onteigeningsplan	86			

Kaarten

Kaart 1: Synthese grensbepalende elementen	27
Kaart 2: gewenste ruimtelijke structuur	59
Kaart 3: Voorstel van afbakening gewestplan	60
Kaart 4: Voorstel van afbakening topokaart	60
Kaart 0.1: situering deelgebieden en planuitsnedes	62

Plannen

Plan 1.1: Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart.....	63
Plan 1.2: bestaande feitelijke toestand: orthofoto	63
Plan 1.3: bestaande juridische toestand: gewestplan	63
Plan 1.4: bestaande juridische toestand: andere plannen	63
Plan 1.5: verordenend grafisch plan	64
Plan 1.6: verordenend grafisch plan (aparte vouwkaart op schaal 1/5000)	64
Plan 2.1: Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart.....	69
Plan 2.2: Bestaande feitelijke toestand: orthofoto.....	69
Plan 2.3: bestaande juridische toestand: gewestplan	71
Plan 2.4: bestaande juridische toestand: andere plannen	71
Plan 2.5: DeelRUP bedrijventerrein Proostdijkvaart: overzicht planschade, planbaten of compensatie.....	84
Plan 2.6: verordenend grafisch plan Proostdijkvaart.....	87
Plan 2.7: onteigeningsplan	87
Plan 3.1: Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart.....	103
Plan 3.2: bestaande feitelijke toestand: orthofoto	103
Plan 3.3: bestaande juridische toestand: gewestplan	105
Plan 3.4: bestaande juridische toestand: andere plannen	105
Plan 3.5: DeelRUP Gasthuisstraat: overzicht planschade, planbaten of compensatie.....	108
Plan 3.6: Verordenend grafisch plan.....	110

Deel 1: Algemeen deel

Voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Veurne bestaat er al een **visiedocument**, dat werd goedgekeurd door de deputatie in zitting van 7 mei 2009.

Op basis van dit document werd een **planMER** opgemaakt voor het afbakeningsvoorstel die de te verwachten milieu-effecten inschat. Daarnaast werd een **masterplan voor de suikerfabrieksite** opgestart om de mogelijkheden van deze site beter te kunnen inschatten.

Uit beide studies zijn een aantal elementen naar voor gekomen die een verfijning of bijsturing van de visie vragen.

In het algemeen deel van deze toelichtingsnota wordt in eerste instantie een samenvatting van de visie uit het document van 2009 gegeven. Daarna worden de relevante bevindingen uit boven aangehaalde studies uiteengezet. Tot slot wordt aangegeven welke bijstellingen van de visie dit tot gevolg heeft.

Het algemeen deel is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 1: algemeen kader van het afbakeningsproces

Hoofdstuk 2: relatie met de ruimtelijke structuurplannen RSV, PRS en GRS

Hoofdstuk 3: Samenvatting visiedocument

- Synthese van de planningsopgave uit de visienota
- Synthese grensbepalende elementen uit de visienota
- Synthese gewenste ruimtelijke structuur uit de visienota
- Synthese invulling programma-elementen volgens de visienota

Hoofdstuk 4: Samenvatting bijkomend onderzoek

- Masterplan Suikerfabrieksite
- PlanMER afbakening
- Mobiliteitsscreening masterplan Suikerfabriek

Hoofdstuk 5: Bijsturing visiedocument

- Bijsturing invulling programma-elementen
- Bijsturing voorstel van afbakening
- Bijsturing maatregelen en acties

1 Algemeen kader van het afbakeningsproces

1.1 Relatie met RSV en PRS-WV

Het afbakeningsplan voor het kleinstedelijk gebied Veurne wordt opge maakt als een **provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan** volgens de Codex Ruimtelijke Ordening.

De opmaak van dit ontwerp van afbakeningsplan geeft uitvoering aan de bindende bepaling 2 van het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)**. Deze bindende bepaling, in verband met de stedelijke gebieden, stelt:

‘De structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau worden in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend of op voorstel en op vraag van de betrokken provincies en in samenspraak met de betrokken bestuursniveaus door het Vlaams Gewest in gewestplannen afgebakend’ (RSV, p. 582)

De selectie van Veurne als stedelijk gebied wordt bindend in het RSV vastgelegd¹. Delen van de gemeente Veurne worden hierbij geselecteerd als **kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau** (kleine steden van niveau 3b – behoorlijk uitgeruste kleine stad).

¹ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, p 581.

Veurne maakt tevens deel uit van het stedelijk netwerk op Vlaams niveau ‘De Kust’.

De selectie vormt de basis voor de ontwikkelingsvisie in het ruimtelijk structuurplan van de **provincie West – Vlaanderen (PRS-WV)**². De uitwerking van deze visie en de afbakening van het kleinstedelijk gebied gebeurt in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, in nauw overleg met het Vlaams Gewest en de betrokken gemeente.

1.2 Doel van de afbakening

De afbakening van kleinstedelijke gebieden heeft tot doel aan te duiden in welke gebieden een beleid van groei, concentratie en verdichting van toepassing is. Dit beleid wordt hard gemaakt via de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Stedelijke gebieden zijn gebieden waar vandaag al een omvangrijke woonfunctie, een relatief hoge bouwdichtheid en een belangrijke concentratie aan stedelijke voorzieningen en economische activiteiten aanwezig zijn. Doel is om nieuwe ontwikkelingen op het gebied van wonen, voorzieningen en economische activiteiten zoveel mogelijk te bundelen in deze stedelijke gebieden.

Hierbij dient benadrukt te worden dat het leggen van een grens helemaal niet duidt op het begrenzen van de groei. De grens trekt wél een lijn tussen gebieden waar stedelijke ontwikkeling gestimuleerd wordt en het buitengebied waar de bebouwingvormen, natuur, landbouw en bos hun eigen groeiritme bezitten binnen de ontwikkelingsperspectieven geschetst in het RSV en het PRS. De grens van het stedelijk gebied heeft dus een beleidsmatige betekenis: een stedelijk gebiedbeleid versus een buitengebiedbeleid.

Bij het vastleggen van de grens tussen buitengebied en stedelijk gebied wordt niet enkel rekening gehouden met bijkomende stedelijke activiteiten. De grenzen worden mee bepaald vanuit de omringende open ruimte.

² Goedgekeurd bij Ministerieel Besluit op 6 maart 2002.

Het afbakeningsproces is méér dan het afbakenen van een gebied of het trekken van een lijn. Het vormt ook de basis voor acties van provinciaal niveau die in het stedelijk gebied worden opgenomen. Voorbeelden zijn de realisatie van renovatieprogramma's, bijkomende woningbouwprojecten, aanleg van een bedrijventerrein, enz. Het gaat hierbij niet enkel om de thema's wonen en werken, ook randstedelijke groengebieden, gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, recreatie enz. komen aan bod.

2 Relatie met de ruimtelijke structuurplannen

Zoals de inleiding aangeeft, kadert de opmaak van dit RUP in de uitvoering van het RSV en het PRS. Dit hoofdstuk vat de beleidsvisies over het kleinstedelijk gebied Veurne in beide beleidsdocumenten samen. Daarnaast komt ook de beleidsvisie van het stadsbestuur aan bod. Hiervoor baseren we ons op het goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS).

2.1 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Zowel de bindende bepalingen als het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen³ bevat elementen die relevant zijn bij het afbakeningsproces en de opmaak van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor het kleinstedelijk gebied Veurne.

³ De bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden door het Vlaams Parlement bij decreet van 17.12.1997 bekrachtigd. De herziening van de bindende bepalingen werden door het Vlaams Parlement bekrachtigd bij decreet van 19 maart 2004. Op 21 april verscheen de herziening in het Belgisch Staatsblad.

2.1.1 Richtinggevend gedeelte

2.1.1.1 Stedelijk-gebiedbeleid'

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt het streven naar openheid én stedelijkheid voorop, uitgedrukt in de metafoor "Vlaanderen: open en stedelijk". De metafoor is ingegeven vanuit het streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling (RSV p. 317).

Met het streven naar openheid én stedelijkheid wenst het RSV een trendbreuk te realiseren in het ruimtelijke beleid. Deze trendbreuk beoogt het versterken van het buitengebied en het tegengaan van de versnippering door een beter gebruik en beheer van de stedelijke structuur. Om die reden wordt het principe van gedeconcentreerde bundeling vooropgesteld (RSV, p. 321). Deze bundeling streeft een selectieve concentratie na van de groei van het wonen, het werken en de andere maatschappelijke functies in de stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied. Vanuit dit concept moeten de stedelijke gebieden worden versterkt waarbij activiteiten er worden geconcentreerd en gestimuleerd.

In de stedelijke gebieden wordt een stedelijk-gebiedbeleid gevoerd waar ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn, maar steeds met respect voor de draagkracht van het gebied. Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen, ...) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Dit 'aanbodbeleid' is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildegroei van allerhande activiteiten in het buitengebied te vermijden. (RSV, p 330)

2.1.1.2 Stedelijk netwerk van de kust op Vlaams niveau

Naast de regionaalstedelijke gebieden Brugge en Oostende, het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Knokke-Heist en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Blankenberge en Veurne, maken de gemeenten Nieuwpoort, De Panne, Koksijde, Middelkerke, De Haan en Zuienkerke er deel van uit. Het is de taak van het Vlaams Gewest om ontwikkelingsper-

spectieven uit te werken voor het stedelijk netwerk zowel voor de stedelijke gebieden als voor het buitengebied. Een afstemming met het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Veurne door de provincie is aangewezen.

2.1.1.3 *Veurne als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau*

In de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen wordt Veurne aangeduid als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. In tegenstelling tot de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden (zoals Ieper, Waregem, Tielt en Knokke-Heist) kennen de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau een minder uitgesproken stedelijke morfologie en voorzieningenapparaat. Hierdoor treden deze steden vaak in concurrentie met omringende, sterk uitgeruste kernen.

Het beleid is erop gericht de bestaande morfologische structuur van de stad en het stedelijk functioneren terug voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. Op die manier kan de stad zijn positie ten aanzien van de omringende, goed uitgeruste kernen in het buitengebied handhaven en versterken. Dit is slechts mogelijk door enerzijds een doorgedreven kernversterkend beleid met alle prioriteit naar inbreiding en het valoriseren van de bestaande stedelijke potenties en anderzijds door een complementair beleid in de aangrenzende, goed uitgeruste kernen van het buitengebied. Hierbij gaat vooral aandacht uit naar de **kwantitatieve** verbetering van het woningenbestand, de stedelijke voorzieningen en de stedelijke economische structuur, veeleer dan naar een ruimtelijke ontwikkeling met alleen een kwantitatieve uitbreiding die opnieuw de stedelijke kern beconcurrereert (RSV, p. 341-342).

Volgende ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden staan voorop (RSV, p. 354-373):

- Realiseren van een groter aandeel bijkomende woongelegenheden;
- Streven naar een minimale woningdichtheid;
- Differentiëren en verbeteren van de woningvoorraad;
- Versterken van de multifunctionaliteit;
- Concentreren van kantoren aan knooppunten van het openbaar vervoer (station, ...);

- Inplanten van (stedelijke) voorzieningen afgestemd op het belang van het kleinstedelijk gebied;
- Bundelen van kleinhandel op binnenstedelijke locaties en op kleinhandelszones;
- Optimaliseren van de aanwezige recreatieve en toeristische voorzieningen;
- Verzorgen van collectieve en openbare ruimten;
- Behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden;
- Bieden van waarborgen voor stedelijke landbouw;
- Behouden en uitbouwen van cultureel – maatschappelijke en historisch waardevolle elementen;
- Stimuleren van een stedelijk mobiliteit- en locatiebeleid.

2.1.1.4 *Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid*

Om stedelijke gebieden leefbaar te houden, dient het mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen te worden afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Dit vereist o.a.:

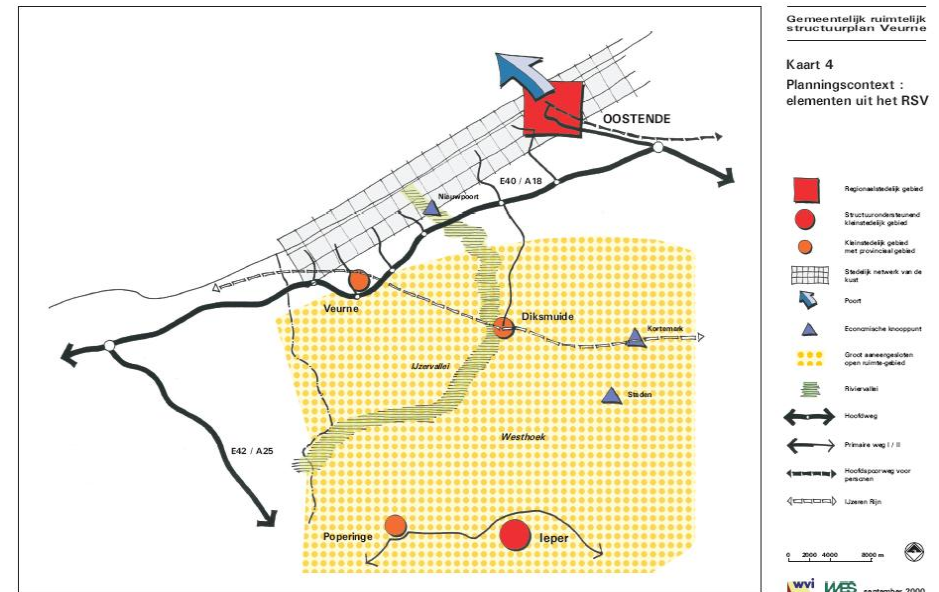
- Een specifiek locatiebeleid, waarbij nieuwe mobiliteitsgenererende activiteiten voorzien worden op locaties die multimodaal ontsloten zijn, zowel voor personen- als voor goederenverkeer.
- Het aanmoedigen van zachte vormen van verkeer (te voet en per fiets).
- Efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer.
- Een gericht ruimtelijk gedifferentieerd parkeerbeleid.

Er dient te worden gestreefd naar een grote uitwisseling tussen de verschillende vervoersmodi. Dit kan onder meer door het voorzien van randparkings, P&R, Kiss-and-Ride en Bike-and-Ride aan knooppunten van auto en openbaar vervoer. De bereikbaarheid van kleinhandel moet gegarandeerd blijven. Kleinhandelszones worden gesitueerd binnen het stedelijk gebied, op goed ontsloten plaatsen, ook met het openbaar vervoer. Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen dient aandacht te worden besteed aan het multifunctioneel karakter en de aanwezigheid van hoogwaardige verkeers- en vervoersinfrastructuur, waaronder openbaar vervoer.

2.1.2 Bindende bepalingen

Als kleinstedelijk gebied vervult Veurne een belangrijke rol op vlak van **wonen**. In de provincie West-Vlaanderen dient minimum **67%** van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren te worden gerealiseerd (RSV, p. 582). Wat betreft de ruimtelijke verdeling van de geraamde behoefte aan bijkomende woonegelegenheden, moet de verdeling anno 1991 in het woonegelegenhedenbestand tussen gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren en de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren (herziening 2004), tenminste gehandhaafd worden. Dit betekent dat een minimum aantal moet gerealiseerd worden in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren. Het kleinstedelijk gebied Veurne is als stedelijk gebied ook een **economisch knooppunt** (RSV, p. 585). De behoefte aan uit te rusten bedrijventerreinen in Vlaanderen wordt vastgelegd op 10.000 ha tot 2007 (6000 ha effectief, 4000 in reserve) (RSV, p. 587). De oppervlakte aan bestemde industrieterreinen in plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen kan ten opzichte van de in de plannen van aanleg op 1.1.1994 bestemde industrieterreinen toenemen met een maximum van 7000 ha tot een totaal van 62.000ha (herziening RSV, 2004).

De bindende bepalingen in verband met de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur zijn niet gekoppeld aan de afbakening van de stedelijke gebieden.



Figuur 1: planningscontext – elementen uit het RSV

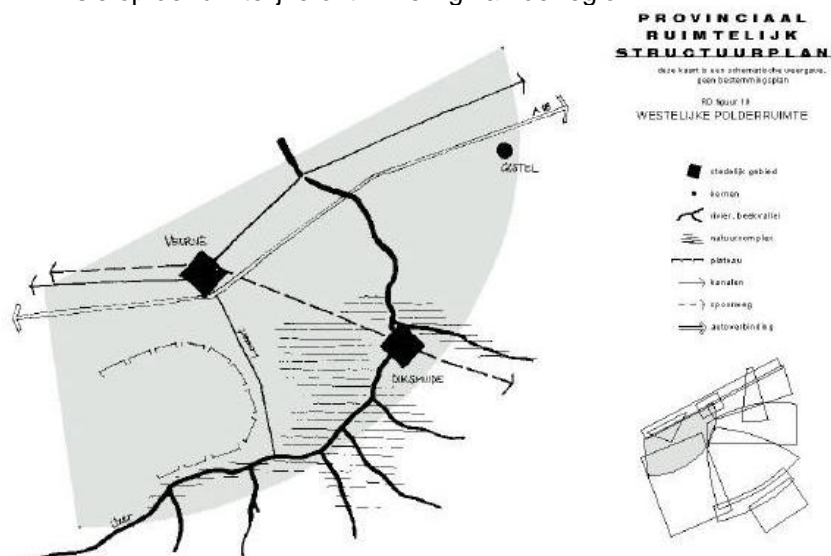
2.1.2.1 Overzicht relevante beleidselementen uit het RSV

Onderstaande tabel vat de relevante beleidselementen uit het RSV samen.

Element	Selectie	Beleid
1. Nederzettingsstructuur (RSV, p 337, 341-343, 581)		
Veurne	Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	Belangrijke rol op vlak van wonen en voorzieningen
2. Ruimtelijk economische structuur (RSV, p 431-436, 585)		
Veurne	Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau (economisch knooppunt)	Belangrijke rol op vlak van economische activiteiten
3. Open ruimte structuur (RSV, p 385-386, 391-392, 412)		
	Planningsprocessen voor landbouw, natuur en bos – Regio Kust – Polders – Westhoek BVR 31 maart 2006	herbevestiging van elementen van de agrarische structuur omvattende quasi volledig landbouwgebied van Veurne met uitzondering van zone tussen Petit Paris en militair domein.
4. Lijninfrastructuur (RSV, p. 485, 490 - 492, 498)		
A18	Hoofdweg	<ul style="list-style-type: none"> ● Internationale en gewestelijke verbindingfunctie
N8 (A18 – Koksijde)	Primaire II	<ul style="list-style-type: none"> ● Staat in voor de ontsluiting van het stedelijk netwerk van de kust
N330 (A18 – Oostduinkerke)		<ul style="list-style-type: none"> ● Inrichting is gericht op het optimaliseren van de ontsluiting naar de A18: <ul style="list-style-type: none"> ○ Scheiden van de verkeersmodi ○ Vermijden van rechtstreekse toegangen tot particulier terrein ○ Reguleren van verkeer op kruispunten

2.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen ⁴

2.2.1 Visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio



Figuur 2: Gewenste ruimtelijke structuur voor de Westelijke Polderruimte (PRS West-Vlaanderen)

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan situeert het stedelijk gebied van Veurne binnen de gewenste ontwikkeling voor de **Westkustruimte en de Westelijke Polderruimte**.

Veurne heeft een verzorgende rol voor de Westkustruimte en vormt tevens de schakel tussen de badplaatsen van de Westkust en de achterliggende Westelijke polderruimte. Het kleinstedelijk gebied Veurne is het belangrijkste tewerkstellings- en verzorgingscentrum van de Westkustruimte. De stad heeft een stevige industrieel-economische structuur. In complementariteit

⁴ Op vandaag is de provincie West-Vlaanderen bezig met de herziening van het PRS-WV. Op 5 en 7 maart 2012 werd hieromtrent een plenaire vergadering georganiseerd.

Het ontwerp PRS wordt momenteel voorbereid en de voorlopige vaststelling is voorzien op 28 juni 2012 waarna een openbaar onderzoek zal worden georganiseerd.

met de opties voor toerisme in de Kustruimte, kan Veurne een belangrijke rol spelen in de versterking van de bedrijvigheid. In verhouding tot de draagkracht van het stedelijk gebied wordt in Veurne een aanbodbeleid gevoerd voor bedrijven dat zowel de economische dynamiek ondersteunt als de rol van Veurne voor de omgevende regio versterkt. In Veurne is er ook plaats voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen voornamelijk gebaseerd op de bestaande potenties (o.a. historisch centrum, jachthaven, bakkerijmuseum) en in complementariteit met de kustbadplaatsen (PRS, p 200-201).

De ontwikkelingsperspectieven voor de Westelijke Polderruimte zijn vooral ingegeven door zijn bovenlokale verzorgende rol samen met Diksmuide in een overwegend agrarische ruimte, alsook door de positionering ten aanzien van belangrijke natuurlijke waarden.

De Westelijke Polderruimte is van belang voor de agrarische structuur op Vlaams niveau. Verwevenheid van grootschalige grondgebonden landbouw met toeristisch recreatief medegebruik versterkt de openheid in deze ruimte. De IJzer-Handzamevallei vormen samen met de kanalenstructuur en de komgronden van Lampernisse de natuurlijke dragers meteen recreatief medegebruik. Gezien het belang van toerisme en recreatie voor de kust en de druk die daardoor ontstaat naar het hinterland wordt in de strook tussen de kust en de A18 de toeristisch recreatieve ontwikkeling beperkt.

De dynamische activiteiten worden geconcentreerd in de kleinstedelijke gebieden Veurne en Diksmuide. Op basis van hun cultuurhistorisch karakter opent dit perspectieven voor toeristisch recreatieve voorzieningen met inbegrip van verblijfsaccommodatie. (PRS, p. 205-206).

2.2.2 Taakstelling wonen

Voor de provincie West – Vlaanderen krijgt vanuit het RSV (actualisatie en herziening d.d. 17/12/2010) de taakstelling voor het opvangen van 69.248 woningen voor de periode 1991 – 2007, met een verdeelsleutel van min. 67 % in de stedelijke gebieden en max. 33% in de hoofddorpen en de kernen van het buitengebied (RSV, p. 355). Bij de herziening en actualisatie van het RSV d.d.17/12/2010 is de behoefte aan bijkomende woningen voor de pro-

vincie West-Vlaanderen geraamd tussen 15.134 (op basis van een zwakke gezinsverdunning) en 21.263 (op basis van een sterke gezinsverdunning).

Rekening houdend met de herziening van het RSV, opteert de provincie ervoor minimum 67% te realiseren in fusiegemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren en maximum 33% in gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren.

De provincie hanteert voor de fusiegemeente Veurne een taakstelling van **525 bijkomende wooneenheden voor de periode 1991 – 2007** als richtcijfer. Deze taakstelling moet verder verdeeld worden over het deel van de gemeente dat tot het stedelijk gebied behoort en de kernen van het buitengebied. De in 1991 bestaande verhouding van het inwonersaantal van beide delen fungeert hierbij als richtlijn. Voor Veurne betekent dit een verhouding van minimaal 95% binnen het **stedelijk gebied (499 wooneenheden)** tot maximaal 5% in het **buitengebied (26 wooneenheden)**.

De taakstelling is richtinggevend voor de afbakening van het stedelijk gebied.

2.2.3 Taakstelling bedrijven

In het RSV wordt voor West – Vlaanderen 2 037 ha bijkomende ruimte voor economische activiteiten voorzien voor de periode 1994 – 2007, waarvan 60% in af te bakenen bedrijventerreinen en 40% in reserveterreinen. De economische knooppunten vangen minimaal 76% van de bijkomende ruimte voor economische activiteiten op, met name 1.548ha. Bij de herziening en actualisatie (d.d. 17/12/2010) wordt theoretisch de bijkomende bestemming geraamd op 1.215ha voor de provincie West Vlaanderen.

Veurne draagt als taakstelling **27,5 ha** bijkomende ruimte voor economische activiteiten in de periode 1/1/1994 – 2007. In 1994 beschikte de gemeente over 13 ha beschikbaar aanbod en 10 ha bestemd aanbod. Rest nog **4,5 ha** als taakstelling voor de periode 1999 – 2007 (PRS, p. 136).

De taakstelling geldt als richtlijn, zowel voor lokale als provinciale planningsinitiatieven betreffende bedrijvigheid binnen de gemeente. Het uitzetten van de ontwikkelingsmogelijkheden voor regionale bedrijven behoort hierbij tot de planningstaken van de provincie. Lokaal functionerende bedrijven zijn gemeentelijke bevoegdheid.

2.2.4 Overige relevante elementen uit het PRS

Element	Selectie	Beleid
1. Nederzettingsstructuur (PRS, p 150-151, 219)		
* Beauvoorde en Bulskamp	* Woonkern	Structurerend voor wonen in buitengebied
2. Verkeer en vervoer (PRS, p. 228)		
* N8 (A18 – Ieper)	Secundaire I	Ontsluitende functie voor het zuidelijk deel van het stedelijke gebied richting hinterland
* N330 (A18 tot N35)		
* N35 (van N330 tot Pervijze)		Ontsluitende functie voor de regio ten zuiden van Veurne naar de A18 toe.
* N35 (van N39 tot N330 Veurne)	Secundair II	Verzamelfunctie.
*Kanaal Nieuwpoort-Duinkerke	Secundaire waterweg	Ontsluitende functie naar het hoofdwaterwegennet
*Lokanaal		
3. Natuur (PRS, p 221, 158)		
* Lokanaal (1)	Natuurverbindingsgebied	● Behoud en versterken van de natuurverbindende functie
* Kanaal Nieuwpoort – Veurne (1)	Of ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	● Ondersteunen integraal waterbeheer
* Bergenvaart (1)		
* Kanaal Veurne – Duinkerke (1)		(1) Deel van de natuurlijke structuur in het stedelijk gebied
* Ringsloot		
* Langgeleed		
* Steengracht		

Element	Selectie	Beleid
---------	----------	--------

4. Landschap (PRS, p 233, 158)

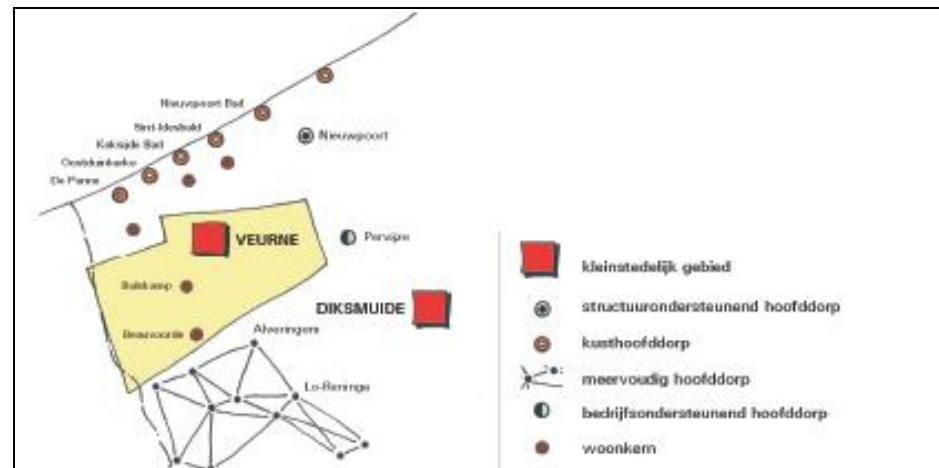
* Poldergebied westelijk Oud-land Steenkerke	Gaaf landschap	<ul style="list-style-type: none"> Behoud en versterken van de traditionele kenmerken en relicten
* Poldergebied Oostduinkerke Wulpen		<ul style="list-style-type: none"> Maximaal behoud van de open ruimte en structuurkenmerken van het gebied
* Lokanaal kanaal Veurne – Duinkerke	Structurerend lineair element	<ul style="list-style-type: none"> Behoud en versterken van de visuele kwaliteit en herkenbaarheid van het element
* Bergenvaart – kanaal Nieuwpoort-Veurne		<ul style="list-style-type: none"> Tegengaan van versnippering
* Moeren	Ankerplaats	<ul style="list-style-type: none"> Behoud en versterken van de ideaaltypische landschapskenmerken
* Houtem		<ul style="list-style-type: none"> Tegengaan van versnippering, verandering of toevoeging van storende elementen die de originele samenhang bedreigen.
* Zwaantje		

5. Toerisme en recreatie (PRS, p 176)

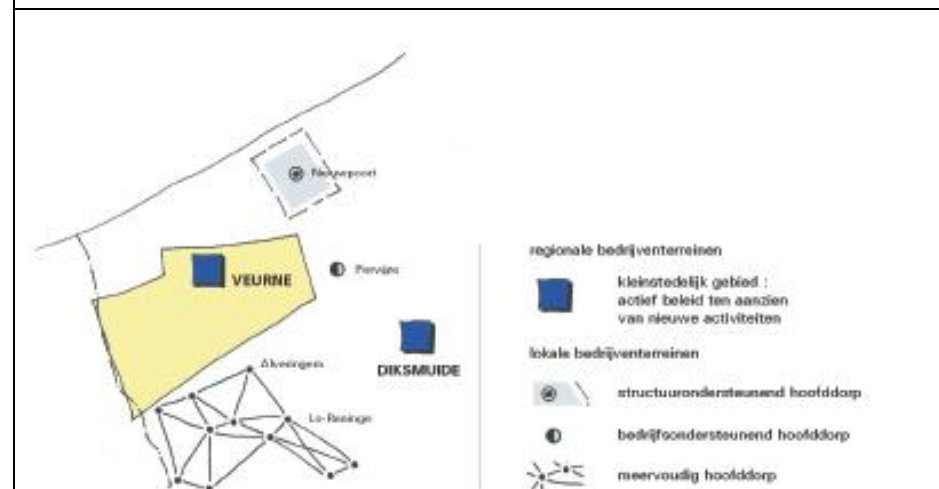
* Stedelijk gebied	<ul style="list-style-type: none"> Binnen het stedelijk gebied kan ruimte voorzien worden voor nieuwe toeristisch – recreatieve activiteiten. Specifiek voor de deelruimten parallel aan het netwerk van de kust geldt dat het onmiddellijk achterliggend poldergebied complementeert door zijn open ruimte en dient als buffer tegen de verstedelijkte vorm van kusttoerisme. In de IJzerstreek zijn Diksmuide en Veurne de belangrijkste toeristisch recreatieve knooppunten.
--------------------	--

6. Landbouw (PRS, p 160-162)

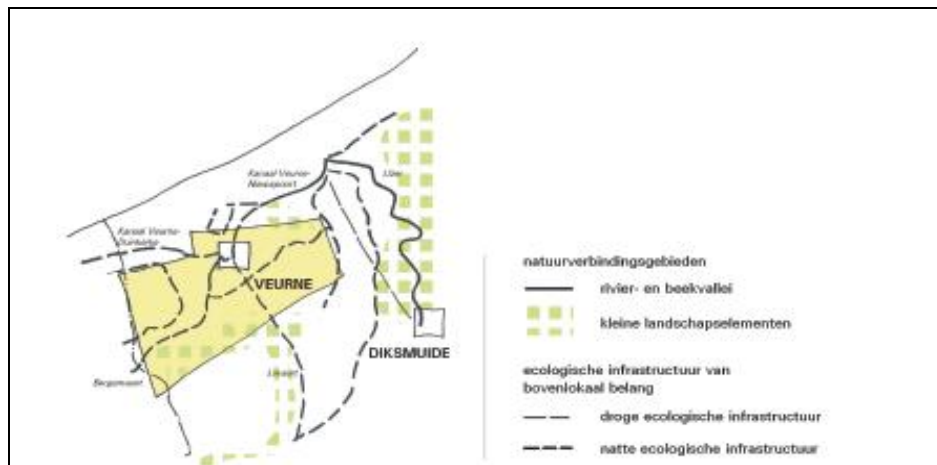
* Grondgebonden agrarische structuur	Behouden en versterken van grotere aaneengesloten gebieden met grondgebonden landbouw en afbakenen van bovenlokale bouwvrije zones (Polderruimten)
--------------------------------------	--



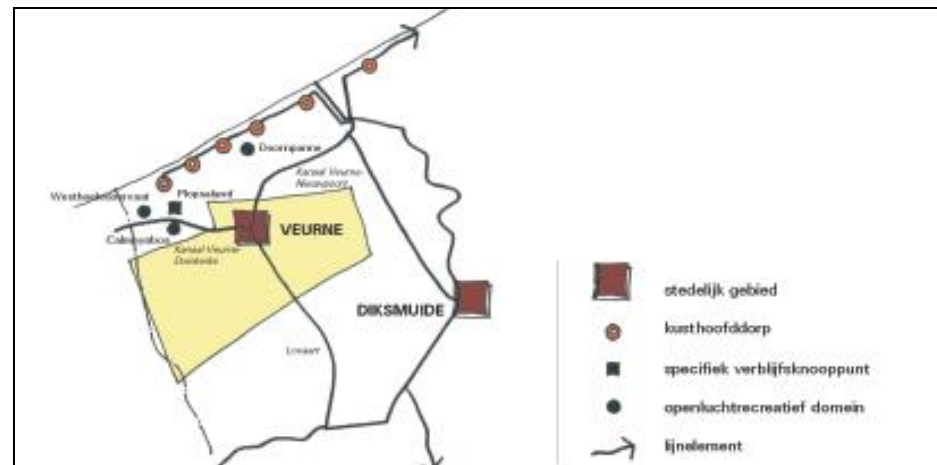
Figuur 3: vertaling PRS – kerneselectie



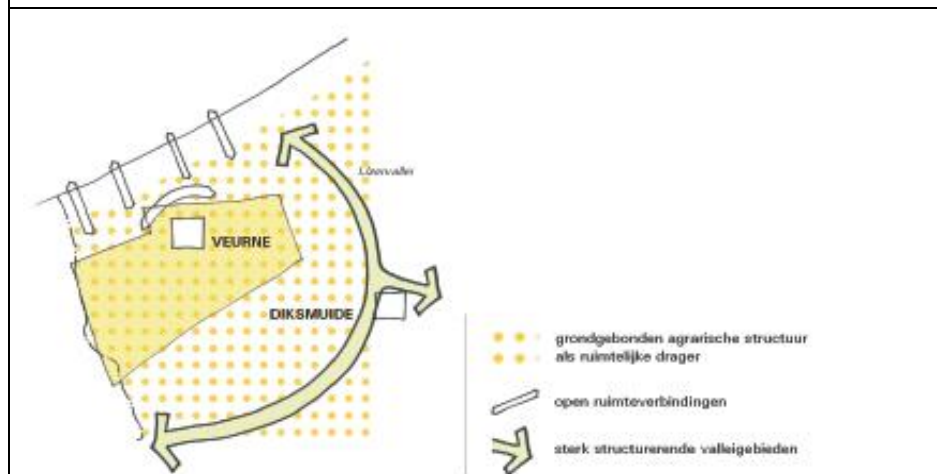
Figuur 4: vertaling PRS - bedrijvigheid



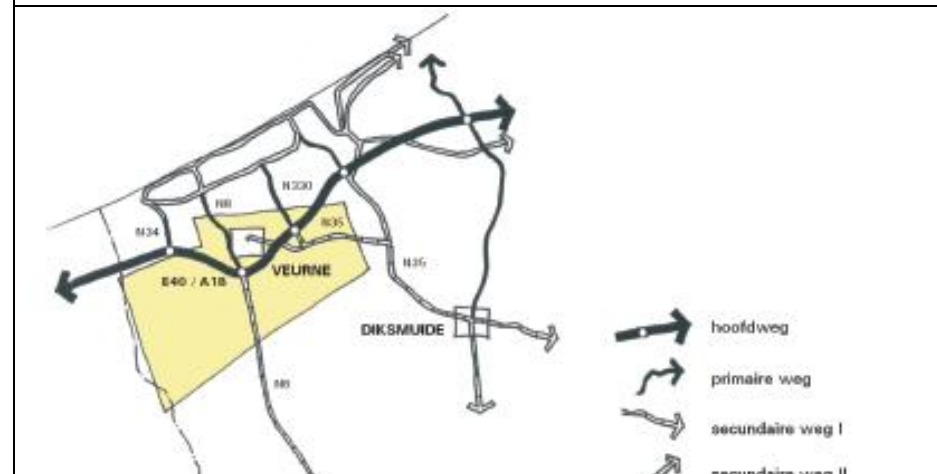
Figuur 5: vertaling PRS – natuurlijke structuur



Figuur 7: vertaling PRS – toerisme en recreatie



Figuur 6: vertaling PRS agrarische structuur



Figuur 8: vertaling PRS – verkeersstructuur

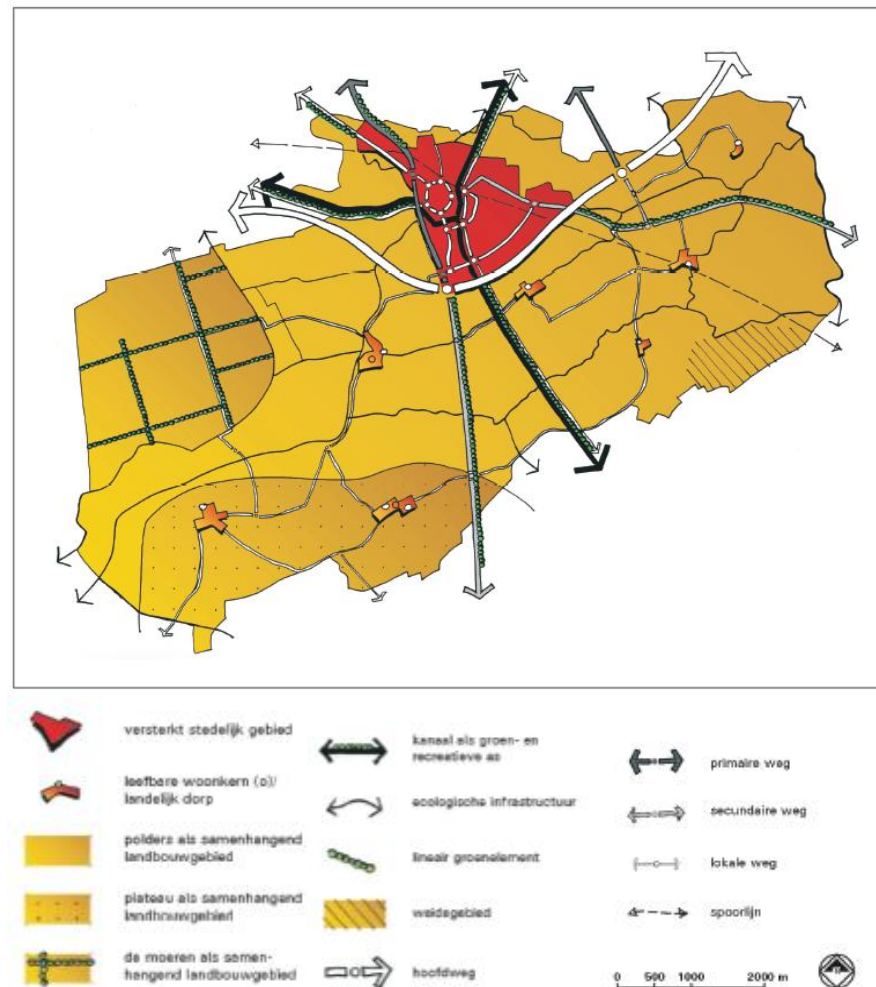
2.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Veurne

2.3.1 Visie van de gemeente op de gewenste ontwikkeling

De visie van de gemeente op de ruimtelijke ontwikkeling wordt kernachtig verwoord als 'een verzorgend centrum voor de regio in een aantrekkelijke open ruimte. Deze visie vertaalt zich in volgende basisdoelstellingen (GRS, richtinggevend gedeelte, p. 122 e.v.):

- Stedelijk gebied als versterkte woonomgeving;
- Leefbare dorpen met een eigen identiteit en profiel;
- Voorzieningen gebundeld in het stedelijk gebied;
- Bedrijvigheid gebundeld in het stedelijk gebied;
- Kanalen als drager van een toeristisch-recreatief netwerk;
- Uitbouw van een hiërarchische wegenstructuur;
- Samenhangend langzaam verkeernetwerk tussen stad en ommeland;
- open ruimtegehlen als samenhangende landbouwgebieden;
- Eigenheid en landschappelijke kwaliteit open ruimtegehlen versterkt.

Bij de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan was de problematiek van de suikerfabrieksite nog niet aan de orde.



Figuur 9: gewenste ruimtelijke structuur (GRS Veurne)

2.3.2 Visie van de gemeente op de gewenste deelstructuren

Programmatie van woonomgevingen

In het informatief gedeelte wordt volgende behoefte aan ruimte voor nieuwe woonomgevingen in het stedelijk gebied buiten het huidig juridisch aanbod naar voor geschoven. Er wordt daarbij gewerkt met scenario 1 en 2 volgens het PRS-WV. Scenario 1+ en 2+ betreffende behoefte rekening houdend met een open prognose.

	2000-2007	2008-2015
Scenario 1	5,0 ha	5,0 ha
Scenario 2	3,9 ha	4,0 ha
Scenario 1+	13,0 ha	11,7 ha
Scenario 2+	12,0 ha	10,8 ha

Om de woningbehoefte in te vullen stelt de gemeente in het richtinggevend gedeelte volgende woonprogrammatie voorop: de gebieden Burgweg en Proostdijkstraat met respectievelijk 11 en 14 ha. Dit volstaat om de behoefte aan nieuwe te bestemmen woonomgevingen in te vullen volgens alle scenario's. Beide gebieden worden als evenwaardig beschouwd. Er is met andere woorden geen verschil in prioriteit voor de ontwikkeling ervan als stedelijke woonomgeving. De afbakeningen op onderstaande figuur zijn indicatief. De concrete afbakening zal gebeuren in het kader van het afbakeningsproces voor het kleinstedelijk gebied Veurne. In dit proces zal ook de keuze voor een ontwikkelingsscenario op het vlak van wonen uitgeklaard worden.



Figuur 10: invulling woonprogrammatie volgens GRS

De behoefte aan meergezinswoningen wordt ingevuld door verdichting in de binnenstad, langs de invalswegen en langs het water en in het strategisch stedelijk projectgebied.

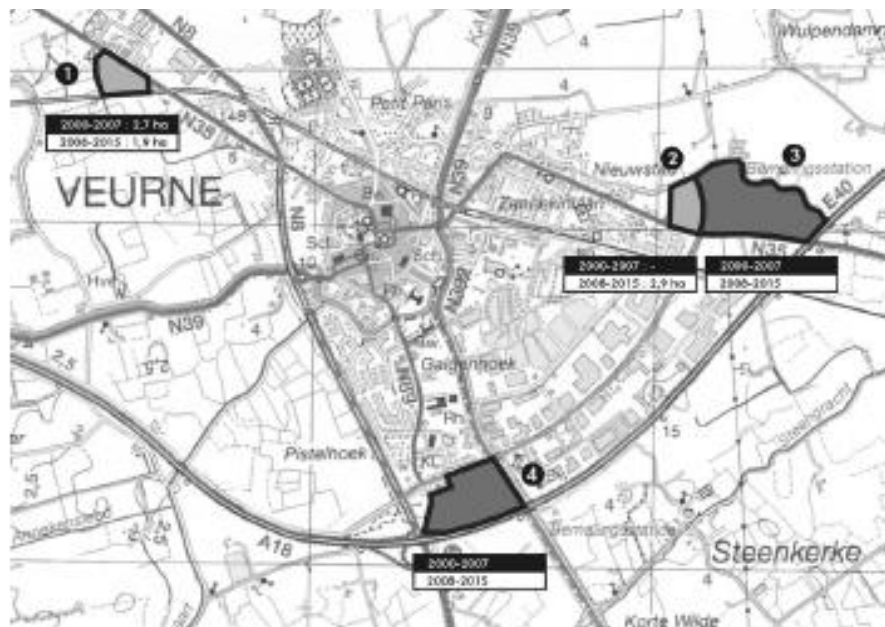
De behoefte aan aangepaste woningen voor bejaarden kan ingevuld worden in het strategisch stedelijk projectgebied alsook in nieuw te ontwikkelen woonomgevingen. Daarnaast kunnen kleinschalige projecten ontwikkeld worden in het woonweefsel.

De behoefte aan sociale woningen zal vooral gerealiseerd worden in nieuw te ontwikkelen woonomgevingen of in het strategisch stedelijk projectgebied. Er wordt gestreefd naar gemengde projecten. De realisatie van ten minste een derde sociale wooneenheden nieuwe stedelijke woonomgevingen wordt nagestreefd.

Invulling van de behoefte aan regionale en lokale bedrijvigheid

Voor regionale bedrijvigheid wordt de locaties Brugsesteenweg en Gasthuisstraat gesuggereerd.

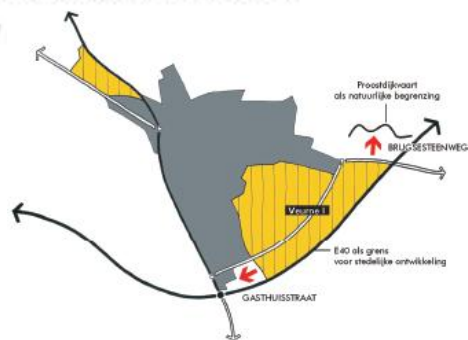
Voor lokale bedrijvigheid komen na afweging de locaties Pannestraat (4,6 ha tussen 2000-2015) en Brugsesteenweg (2,9 ha in de periode 2008-2015) als beste optie naar voor.



Lokaal bedrijventerrein | Regionaal bedrijventerrein (suggestie naar de provincie)

- 1 Pannestraat
- 2 Brugsesteenweg (L)
- 3 Brugsesteenweg (R)
- 4 Gasthuisstraat

Figuur 11: invulling bedrijvigheid volgens GRS



Stedelijke voorzieningen

Stedelijke voorzieningen in de binnenstad

Het dicht historisch stadsweefsel laat weinig uitbreidingsmogelijkheden toe. Voorzieningen buiten de kleine ring hebben wel nog beperkte uitbreidingsmogelijkheden. De school Annuntiata kan beperkt uitbreiden. De uitbreiding wordt ingepast in de wallensite.

Stedelijke voorzieningen langs het water

Hier wordt gestreefd naar een sterkere band met het water. Voor de technische school en het ziekenhuis bestaan langs de Lovaart nog mogelijkheden voor uitbreiding.

Sport- en recreatiedomein

Er wordt gestreefd naar een versterking van het sport- en recreatiedomein. Rekening houdend met de bereikbaarheid is in westelijke richting vooral een versterking met zachte recreatieve elementen in een parkachtige omgeving aangewezen. Meer hoogdynamische ontwikkelingen worden aan de oostelijke zijde voorzien en geïntegreerd in de nieuwe stedelijke woonomgeving. Ook de uitbreiding van andere stedelijke voorzieningen, zoals de stedelijke werkplaats, kan ingepast worden in de nieuwe stedelijke woonomgeving.

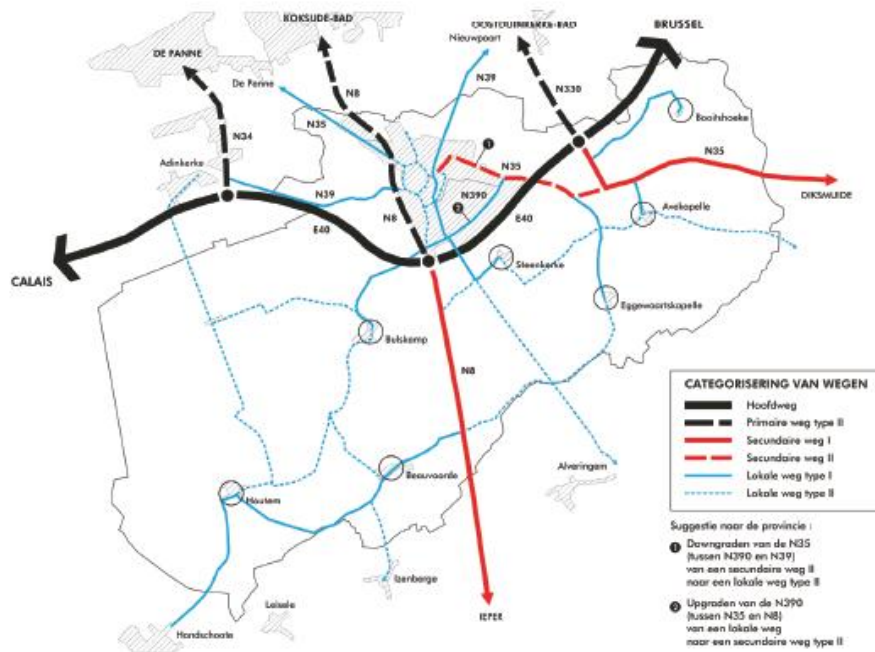
Nieuwe voorzieningen voor stad en regio

Voor de ontwikkeling van nieuwe stedelijke voorzieningen wordt het stedelijk projectgebied aan het station aangeduid. De ruimtelijke mogelijkheden voor stedelijke voorzieningen in het stedelijk projectgebied zijn relatief beperkt. Voorzieningen die goed kunnen ingepast worden in het bestaand stedelijk weefsel en die een relatief laag mobiliteitsgenererend karakter hebben, kunnen er ingepast worden. De nadruk ligt op handelsfuncties, woonfuncties en kantoren. Stedelijke voorzieningen kunnen ingepast worden in het beschermd en gedeeltelijk leegstaande stationsgebouw (museum, woonfunctie, ...). Verder onderzoek is aangewezen.

Voor grootschaliger en mobiliteitsgenererende functies vormt de hoogwaardige locatie nabij de N8-E40 een geschikte locatie. Het GRS Veurne vermeldt geen concrete elementen ter invulling van dit gebied. Mogelijke functies zijn hier een evenementenhal, ondersteunende voorzieningen voor be-

drijvigheid (hotel, restaurant) en congresfaciliteiten. Ook grootschalige ruimtebehoefte ter ondersteuning van de dynamiek aan de Westkust kunnen hier ingeplant worden. De locatie is goed bereikbaar vanaf het regionaal wegennet en vanuit het stedelijk gebied. De fietsvoorziening langs de Lovaart zorgt voor een goede verbinding voor zwakke weggebruikers met de binnenstad.

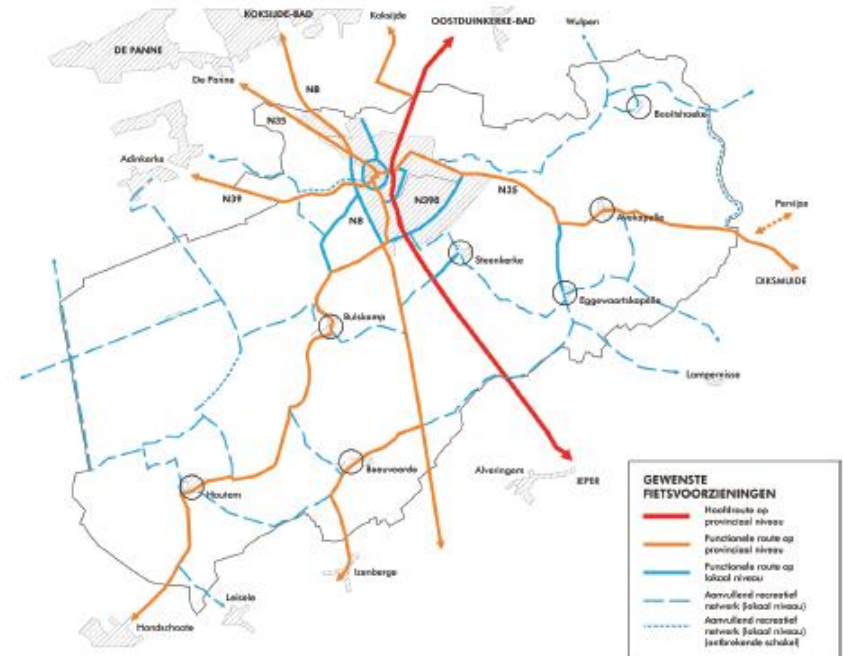
Categorisering van de wegen



Figuur 12: categorisering wegen volgens GRS

Er wordt gesuggereerd om de categorisering van de N35 (tussen N390 en N39) te verlagen naar lokaal II en van de N390 (tussen N35 en N8) te verhogen naar secundair II.

Uitwerken van een hoogwaardig netwerk van fietsverbindingen

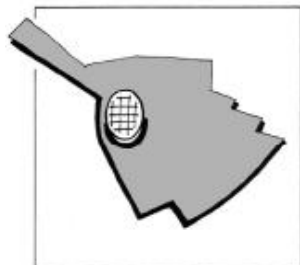


Figuur 13: gewenste fietsstructuur volgens GRS

Het netwerk van functionele en recreatieve fietsverbindingen is sterk uitgewerkt. In functie van toerisme en recreatie worden een aantal suggesties geformuleerd.

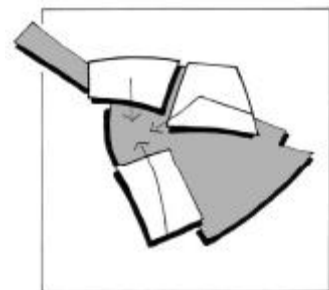
2.3.3 Visie op de deelentiteit de stad

De gemeente werkt de algemene visie verder uit in de gewenste ruimtelijke structuur van de stad (GRS, richtinggevend gedeelte, p. 160 e.v.):



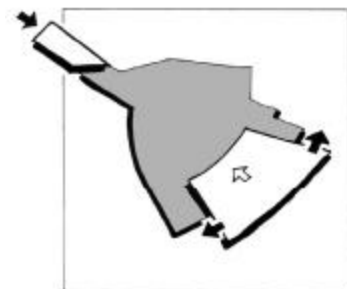
Binnenstad als gemengde woonomgeving en regionaal centrum

De binnenstad wordt verder ontwikkeld als gemengde woonomgeving en drager van gemeenschapsvoorzieningen op stedelijk en regionaal niveau. Nieuwe wooneenheden worden ingepast in het kleinschalig weefsel met respect voor de cultuur-historische waarde van de omgeving.



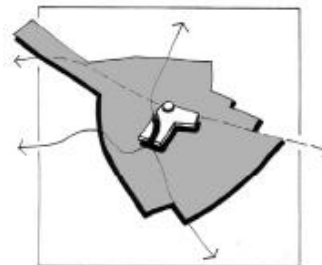
Versterking 3 stedelijke woonomgevingen (Petit Paris, Voorstad en Nieuwstad) tot aantrekkelijke gemengde buurten.

De woonomgevingen worden verder verdicht waarbij een vermenging van woningtypes in een stedelijke dichtheid voorop staat. Petit Paris en Nieuwstad worden ruimtelijk uitgebreid, respectievelijk in noordelijke en oostelijke richting.



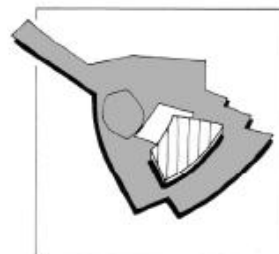
Bedrijventerreinen geoptimaliseerd en versterkt.

Bijkomende ruimte voor bedrijvigheid wordt ontwikkeld, aansluitend op de bestaande bedrijventerreinen. Veurne II wordt beperkt uitgebreid in zuidelijke richting tot aan de spoorlijn als een lokaal bedrijventrein. Veurne I wordt uitgebreid in noordelijke richting tot aan de Proostdijkvaart als een regionaal bedrijventrein. Aansluitend hierop wordt een lokaal bedrijventrein ontwikkeld als overgang naar de stedelijke woonomgeving. In zuidelijke richting wordt ruimte gereserveerd voor hoogwaardige bedrijvigheid en diensten.



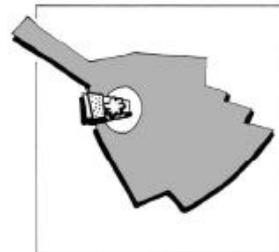
Kanaal en stationsomgeving als strategisch stedelijk projectgebied

Het gebied wordt ontwikkeld als een gemengde stedelijke woonomgeving die een brede waaier van stedelijke ontwikkelingen kan opnemen (wonen, grootwinkelbedrijven, verblijfsaccommodatie, randparking, ...).



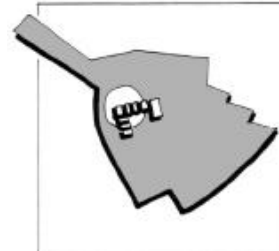
Omgeving suikerfabriek als schakel tussen stedelijk projectgebied en bedrijventerrein

Bijzondere aandacht gaat naar de randen van het gebied. Aansluitend op het stedelijk projectgebied wordt gestreefd naar een betere benutting van de parking langs het kanaal (randparking) en wordt een passende buffering tussen de bedrijvenfuncties en de stedelijke woonomgeving nagestreefd.



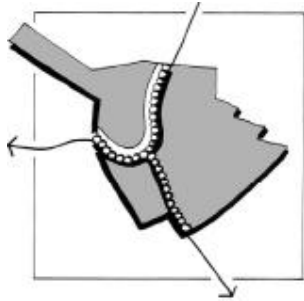
Stadspark en wallensite als groene wig

Het stadspark wordt ruimtelijk opgewaardeerd. De band tussen stadspark en wallensite wordt versterkt door een wandelroute vanaf de markt tot het kanaal. Het stadspark vormt een echt stadspark, de wallensite krijgt een eerder educatieve en recreatieve functie met een band naar het kanaal als toeristisch-recreatieve as.



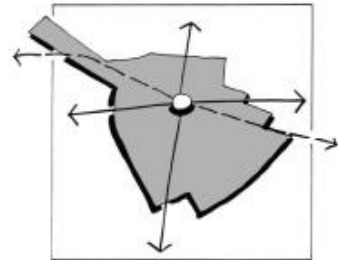
Regionaal handelscentrum met 2 goed uitgebouwde handelsassen

De assen Zuidstraat en Ooststraat blijven samen met de Markt de commerciële assen van Veurne.



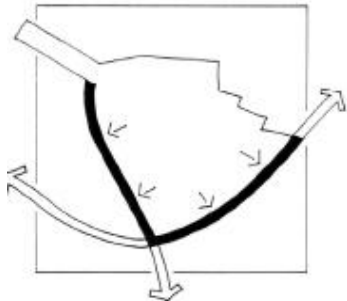
Kanalen als groene assen in de stedelijke woonomgeving

De kanalen vormen een stedelijk natuurelement, zijn drager van langzaam-verkeersassen en doorgaande recreatieve routes. De band met het water wordt waar nodig hersteld. De jachthaven wordt uitgebouwd als een toeristisch-recreatief knooppunt.



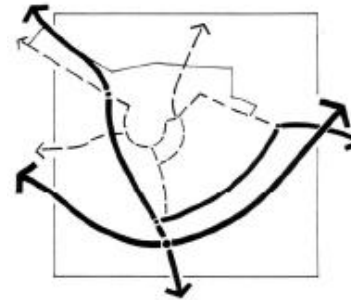
Stationsomgeving als knooppunt van openbaar vervoer

De stationsomgeving wordt een verdichte woonomgeving met mogelijkheden voor kantoren. Ze is het knooppunt van openbaar vervoer.



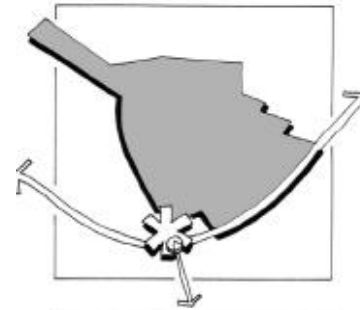
Infrastructuren als grens van het stedelijk gebied

De N8 en de E40 blijven een scherpe en duidelijke begrenzing van het stedelijk weefsel.



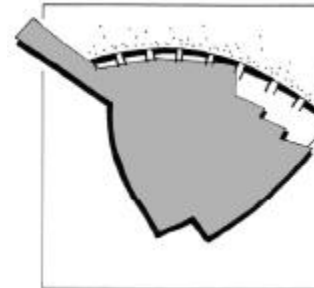
Economisch/toeristisch verkeer gescheiden van lokaal verkeer

De ontsluiting van de bedrijventerreinen gebeurt via de N8, de N35 en de N390. Doorgaand toeristisch verkeer naar de kust wordt geconcentreerd op de N8. Op andere wegen in de stedelijke omgeving primeert het leefbaarheidsaspect.



Knooppunt als poort tot de stad

Het knooppunt E40/N8 wordt ontwikkeld als poort tot de stad. De omgeving van het bakkerijmuseum wordt opgewaardeerd. De ruimte tussen de N8, N390, E40 en Lovaart krijgt een invulling met hoogwaardige functies met een hoge beeldwaarde.



Stedelijk gebied met duidelijk afgewerkte randen

De stedelijke woon- en werkomgeving wordt scherp afgelijnd ten opzichte van de open ruimte. De randen van het stedelijk weefsel worden met zorg afgewerkt zodat een kwalitatieve overgang naar de open ruimte ontstaat. Een scherpe en heldere begrenzing van het stedelijke weefsel vormt het uitgangspunt.

2.3.4 Visie van de gemeente op de afbakening

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is op basis van de gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied een voorstel van afbakening uitgewerkt.

De lijninfrastructuren E40 en N8 vormen duidelijke grenzen in het zuidoosten en het zuidwesten. In het noorden wordt het stedelijk gebied begrensd door de nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

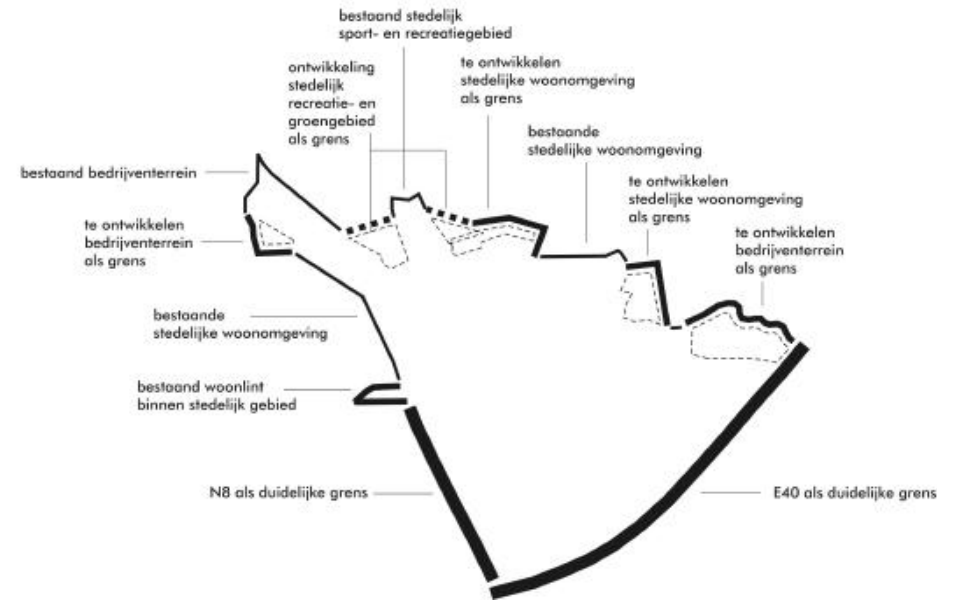
- bedrijventerrein Veurne II, met uitbreiding tot aan de spoorlijn als lokaal bedrijventerrein;
- stedelijke sport- en recreatiedomein
- stedelijke woonomgeving Burgweg en Proostdijk;
- bedrijventerrein Veurne I, met uitbreiding tot aan de Proostdijkvaart als regionaal bedrijventerrein.

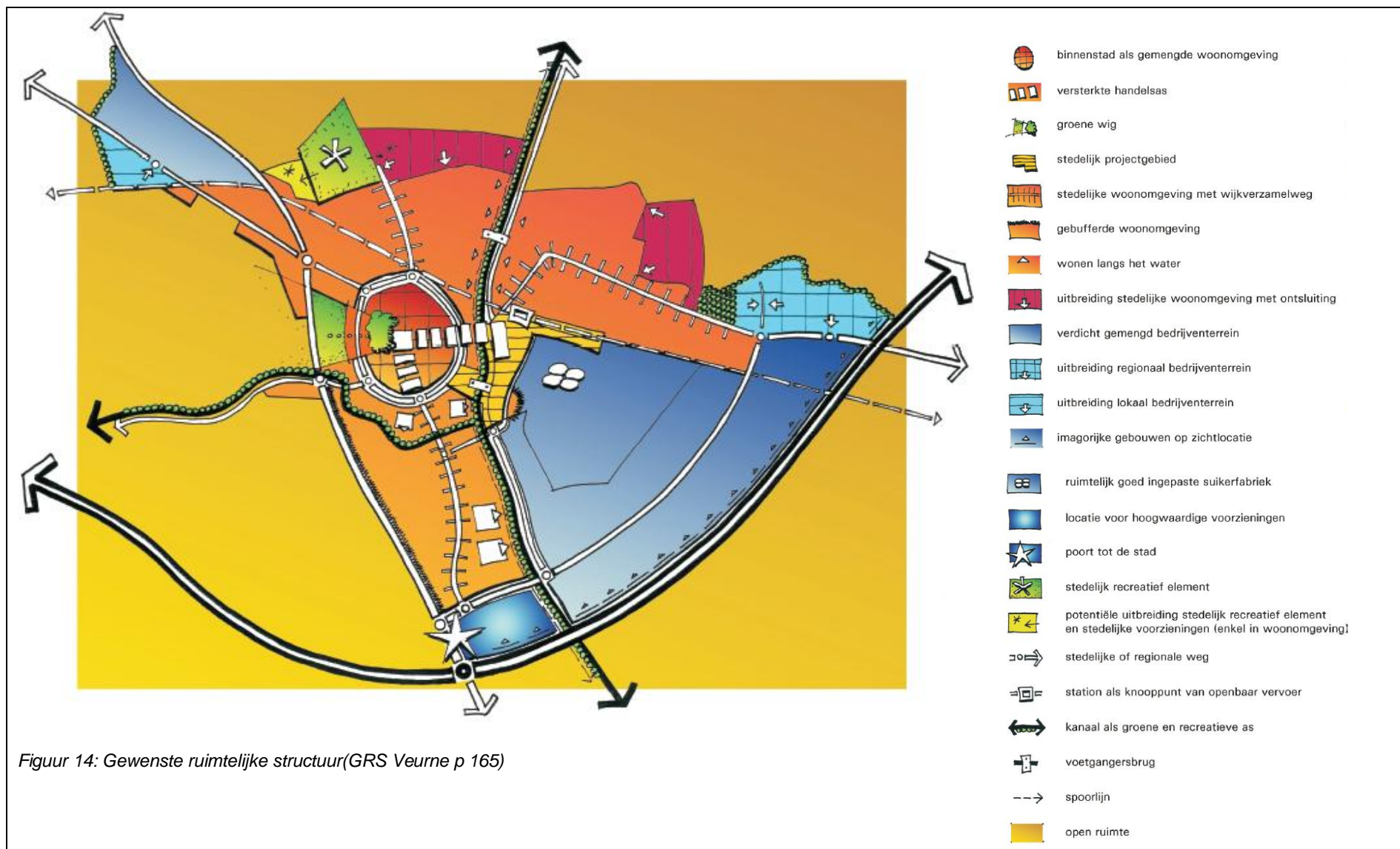
Bij de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan was de problematiek van de suikerfabrieksite nog niet gekend.

2.3.5 Goedkeuringsbesluit van de Deputatie van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Onderstaande elementen zijn relevant voor het afbakeningsproces:

De ruimtelijke kernbeslissingen die betrekking hebben op de afbakening zijn op basis van het subsidiariteitsprincipe uitgesloten.





Figuur 14: Gewenste ruimtelijke structuur(GRS Veurne p 165)

3 Synthese van het visiedocument

3.1 Synthese van de planningsopgave

Op basis van de beschrijving van programma-elementen (kwalitatieve en kwantitatieve) en de confrontatie tussen taakstelling/behoefteberekening en aanbod voor wonen en bedrijvigheid kan voor deze elementen een (kwantitatieve en kwalitatieve) planningsopgave worden geformuleerd. De planningsopgave kan beschouwd worden als belangrijke aandachtspunten en onderzoeksvragen die in het afbakeningsproces aan bod komen en waarop een antwoord moet geformuleerd worden.

	Kwantitatief	Kwalitatief
Wonen	Er dient buiten het bestaande juridische aanbod ongeveer 12 ha ruimte voor wonen te worden aangeduid om de behoefte aan 279 extra wooneenheden op te vangen.	Creëren van een gedifferentieerd aanbod, voldoende mogelijkheden voor sociale woningbouw, het voorzien van voldoende dichtheid in functie van een gemiddelde dichtheid van 25 WE/ha en een kwaliteitsvolle ontwikkeling van strategische locaties, aandacht voor specifieke doelgroepen als bejaarden en jonge gezinnen.
Bedrijvigheid	In principe moet er buiten het bestaande juridische aanbod op de vrijgekomen suikerfabrieksite geen gebied worden aangeduid voor de invulling van de taakstelling voor regionale bedrijvigheid. Gezien de zeer strategische ligging van de suikerfabrieksite aansluitend bij de binnenstad en de aanwezige natuurwaarden is het mogelijk dat de site in aanmerking komt voor het opvangen van andere programma-elementen. In dat geval dient een gebied aangeduid te worden waar het bestaande juridische aanbod kan gecompenseerd worden.	Aandacht voor een vlotte en multimodale ontsluiting van het bedrijventerrein naar het hoger wegennet, zuinig ruimtegebruik, een kwalitatieve aanleg, faseringsmogelijkheden in de tijd en herlocatisatiemogelijkheden voor hinderende transportgerichte activiteiten (tankstation) op het bestaande bedrijventerrein
Kleinhandel	Bovenop de behoefte aan regionale bedrijventerreinen bestaat er een behoefte aan 4,5 ha specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel die omwille van zijn omvang of mobiliteitsprofiel niet (meer) in de binnenstad kunnen ingepast worden.	Aandacht voor een vlotte ontsluiting naar de woonomgevingen
Stedelijke groengebieden	Er dient bijkomend 5 à 8 ha toegankelijk groen voor de stad aangeduid te worden, bovenop het nieuwe initiatief van het Vaubanpark.	Aandacht voor het creëren van een divers aanbod aan stedelijke groenvoorzieningen die goed bereikbaar zijn vanuit de stedelijke woonomgevingen.
Stedelijke functies	Het vrijwaren van de hoogwaardige locatie nabij het aansluitingscomplex met de E40 voor de ontwikkeling van bovenlokale voorzieningen dient overwogen te worden. Er dient gezocht naar een geschikte invulling voor deze locatie. Het is niet wenselijk hier dienstverlenende zaken te voorzien die in concurrentie treden met de diensten en voorzieningen in de binnenstad. Een opwaardering van de stationsomgeving wordt naar voor geschoven als een strategisch project op stedelijk niveau. Een goede afstemming met de nieuwe invullingen van de suikerfabrieksite is een aandachtspunt.	

3.2 Grensbepalende elementen

3.2.1 Synthese van de grensbepalende elementen

Kaart 1: Synthese grensbepalende elementen





Op basis van bovenstaande analyse kunnen we een synthese maken van alle elementen met een grensbepalend karakter zowel vanuit natuur (N), landbouw (LB) als landschap (LS). Het gaat om volgende elementen:

Deelgebied		Grensstellende elementen
1	N	Een gedeelte van het stedelijk sport- en recreatiegebied is biologisch waardevol.
2	LB	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied is grensstellend voor deze ruimte.
3	LB	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied is grensstellend voor deze ruimte.
4	LB	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied is grensstellend voor deze ruimte.
5	LB, LS	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied en het poldergebied westelijk Oudland Steenkerke is grensstellend voor deze ruimte.
6	LB	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied is grensstellend voor deze ruimte.
7	LB, LS, N	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied met biologisch waardevolle weilanden in de relictzone van het poldergebied Oostduinkerke – Adinkerke is grensstellend voor deze ruimte. Dit is ook een risicozone voor overstromingen.
8	LB, LS	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied in de relictzone van het poldergebied Oostduinkerke – Adinkerke is grensstellend voor deze ruimte.

9	LB, LS, N	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied met biologisch waardevolle weilanden in de relictzone van het poldergebied Oostduinkerke – Adinkerke is grensstellend voor deze ruimte.
10	LB, LS	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied in de relictzone van het poldergebied Oostduinkerke – Adinkerke is grensstellend voor deze ruimte.
11	LB, LS, N	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied met biologisch waardevolle weilanden in de relictzone van het poldergebied Oostduinkerke – Adinkerke is grensstellend voor deze ruimte.
12	LB, LS	Een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied en de ankerplaats duinpolderovergang Ten Bogaerde is grensstellend voor deze ruimte.

Het stedelijke gebied van Veurne wordt voor het grootste deel omgeven door grensstellende elementen vanuit de landbouw. Ten westen van de N8 wordt dit nog ondersteund vanuit natuur en landschap. In de omgeving van de sportterreinen is natuur grensbepalend.



- LEGENDE :**
-  Grensbepalend vanuit landschap
 -  Grensbepalend vanuit natuur
 -  Grensbepalend vanuit landbouw
 -  Risicozones overstromingen


AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED VEURNE


**Kaart 1 :
Synthese
grensbepalende elementen**

Datum : februari 2011

Opdrachtgever : Provincie West-Vlaanderen

Bron :

 **Schaal : 1/50.000**

 Grontmij

P:\240207_GILLY\OELCHINGEN\01A\240207 - In grensstedenplan_PDR_03.21

3.2.2 Bepalen van de harde grenzen vanuit de open ruimte

Op basis van de kaart van de grensbepalende elementen kunnen de harde grenzen vanuit de open ruimte worden bepaald. Gebieden die vanuit meer dan één open ruimte functie (natuur, landbouw en landschap) grensbepalend zijn, worden beschouwd als duidelijke grenzen voor de stedelijke ontwikkelingen in het kader van dit afbakeningsproces. Ze zijn grensstellend.

Het gaat daarbij om:

- de grens met de E40, voor het grootste deel zowel vanuit landbouw als landbouw grensbepalend;
- de grens met de N8, zowel vanuit landbouw en landschap en op meerdere plaatsen ook vanuit natuur grensbepalend.
- De grens met de N35 ter hoogte van het bedrijventerrein Veurne II, zowel vanuit landbouw, landschap als natuur grensbepalend.
- De noordelijke grens van het bedrijventerrein Veurne II, zowel vanuit landbouw als vanuit landschap grensbepalend.

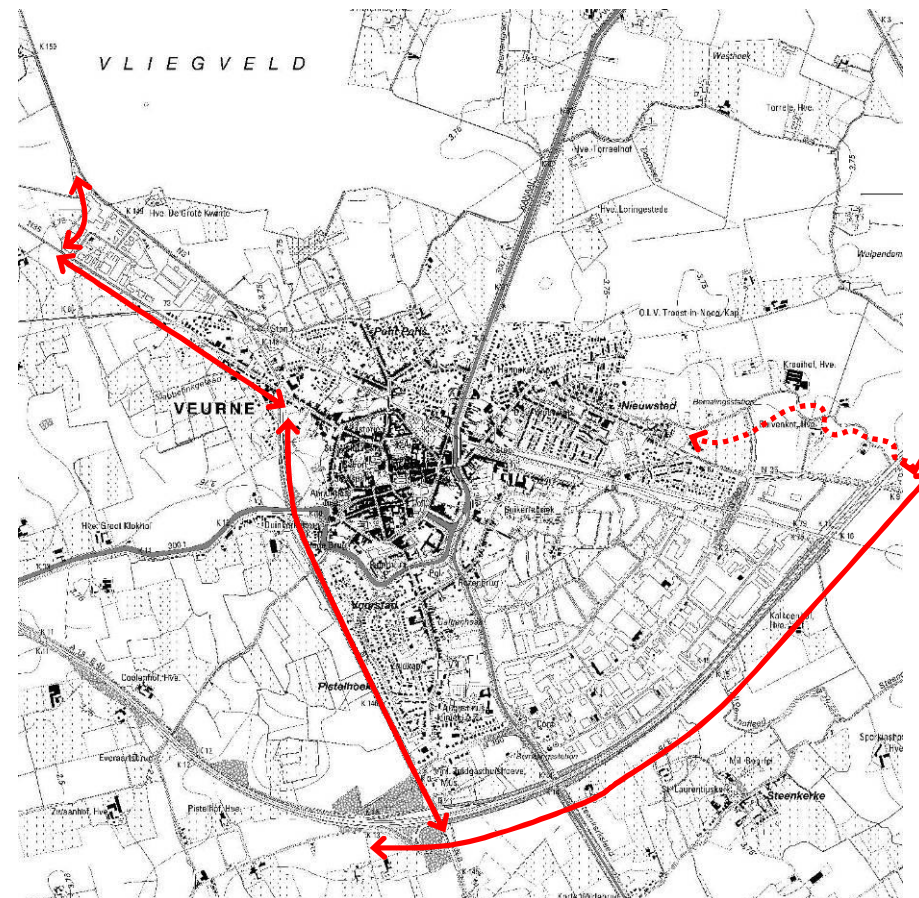
Grensstellende elementen voor de stedelijke ontwikkeling zijn aldus:

- de E40;
- de N8 (tussen de E40 en de N35);
- de N35 (tussen de N8 en het noorden van bedrijventerrein Veurne II);
- de noordelijke grens van het bedrijventerrein Veurne II.

Gans het noorden en noordoosten van de open ruimte rond Veurne is slechts grensbepalend vanuit één van de open ruimte elementen. Deze grenzen worden dan ook niet als harde grenzen of grensstellend beschouwd.

In de omgeving van de Proostdijkvaart is de landbouw grensbepalend tot aan de N35. Ter hoogte van de Proostdijkvaart wordt dit mede ondersteund vanuit het landschap. De Proostdijkvaart is aangeduid als lijnrelict. Op deze hoogte is de grens met de Proostdijkvaart dus eveneens grensstellend vanuit de open ruimte functies.

De overige grenzen in het noorden worden nergens op grondgebied Veurne verder ondersteund door meerdere open ruimte functies. Deze zijn dus niet grensstellend voor het afbakeningsproces.



Figuur 15: grensstellende elementen voor de stedelijke ontwikkelingen op basis van de grensbepalende open ruimte elementen

3.3 Voorstel van gewenste ruimtelijke structuur

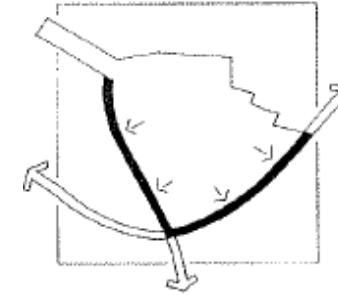
Het afbakeningsproces stelt een voorstel van gewenste ruimtelijke structuur voor op het kleinstedelijk gebied Veurne. Hieraan worden de programmatische indicaties getoetst. Uit het voorstel van gewenste ruimtelijke structuur moet blijken of en hoe de taakstellingen van provinciaal niveau in het stedelijk gebied op een kwalitatieve manier kunnen worden gerealiseerd.

3.3.1 Uitgangspunten voor de ontwikkelingen: positionering

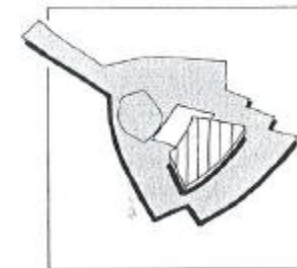
- Een compacte stad in de open ruimte
- Kwalitatieve stedelijke woonomgeving op maat van Veurne
- Benutten strategische ligging van de voormalige Suikerfabriek nabij de stadskern
- Benutten van toeristisch-recreatieve mogelijkheden
- Een economische pool op maat van de regio
- Respecteren van de aanwezige ecologische waarden en voorzien van stadsgroen binnen de stedelijke grenzen

3.3.2 Ruimtelijke vertaling in concepten

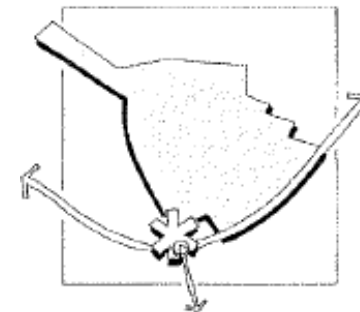
- Verkeersinfrastructuur als duidelijke grenzen aan het stedelijk gebied



- Nieuwe impulsen met strategische projectgebieden en de stationsomgeving



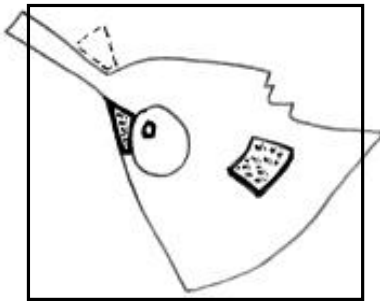
- Knooppunt als poort tot de stad



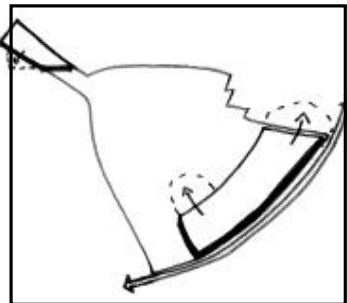
- Creëren van een stedelijke woongordel rond de binnenstad



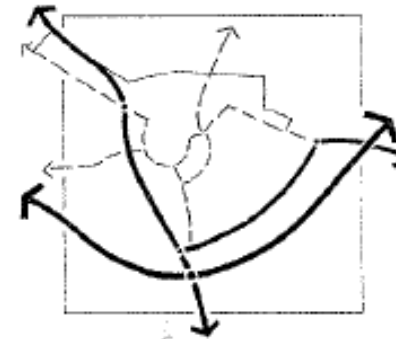
- Stedelijke groenvoorzieningen verder uitbouwen



- Gedifferentieerde uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen



- Scheiding economisch/toeristisch en lokaal verkeer



3.3.3 Vertaling naar prioriteiten

Op basis van de uitgangspunten en de ruimtelijke concepten worden volgende prioriteiten naar voor geschoven voor het invullen van de programma-elementen:

1. Benutten van de strategische locaties (suikerfabriek, stationsomgeving, Gasthuisstraat);
2. Versterken van de woonfuncties nabij de stadskern en station;
3. Bewaren van bestaande ecologische potenties en voorzien van groen voor de stadsbewoners;
4. Bedrijvigheid aan de rand van stad.

3.4 Ruimtelijke invulling van de programma-elementen

3.4.1 Invulling taakstelling wonen 2007-2017

Een inschatting van de behoefte tot 2017 toont een vraag naar 476 bijkomende woonegelegenheden. Een deel hiervan kan binnen het bestaande juridische aanbod (na toepassing van de realisatiegraden) en via verdichting opgevangen worden.

Realisatiegraden bestaand juridisch aanbod

Op de verschillende categorieën van het geïnventariseerde aanbod worden realisatiegraden toegepast omdat slechts een deel van het bestaand juridisch aanbod kan ingezet worden voor de invulling van de behoefte.

	Totaal	Inzetbaar
Onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen	29	80% op 10 jaar = 23 40% op 5 jaar = 12
Onbebouwde percelen langs uitgeruste weg	20	30% op 10 jaar = 6 15% op 5 jaar = 3

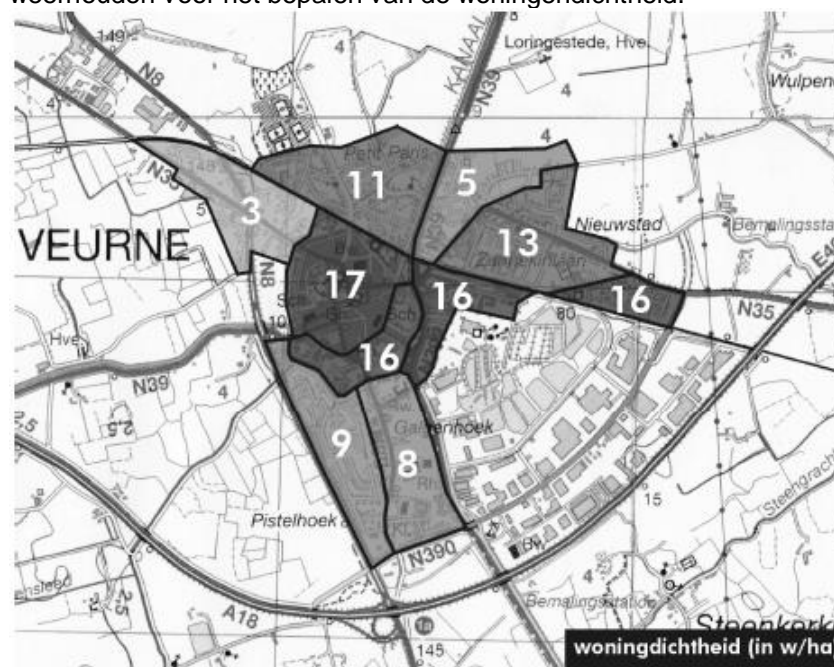
Verdichtingsmogelijkheden

De herbestemming van leegstaande panden of panden waarvan de functie achterhaald is biedt nog verdichtingsmogelijkheden in het centrum.

Project	Aantal wooneenheden
1 Brugsesteenweg 2 (Coutteau)	16
2 Brugsesteenweg 41 (Frigilunch)	15
3 D. Dehaenelaan 2 (vroegere Profi)	29 (stedenbouwkundig attest geweigerd)
Totaal	31 wooneenheden

Rekening houdend met de trend naar appartementsbouw uit het verleden (38% van het aanbod sinds 1991) en de mogelijkheden op korte en middellange termijn, op basis van verdichtingsaanvragen voor bijvoorbeeld de stationsomgeving, Vaartstraat-Zuidburgweg, Dehaenelaan en Brugsesteenweg, wordt aangenomen dat ongeveer 35% van de woningbehoefte kan worden ingevuld door verdichting.

Een overzicht van de bestaande woningdichtheden in de stadskern per statische sector anno 2005 is weergegeven op onderstaande figuur. Het betreft bruto-dichtheden: dichtheden met inbegrip van openbaar domein, groenvoorzieningen op wijkniveau, handelsfuncties, ... Enkel grootschaliger stedelijke voorzieningen (scholen, ziekenhuizen, stadspark) zijn niet weerhouden voor het bepalen van de woningdichtheid.



De gemiddelde woningdichtheid voor de stedelijke kern bedraagt 11 WE/ha. Wijken met de grootste woningdichtheid zijn de binnenstad en de wijken hierop aansluitend in de omgeving van het station en de jachthaven. De gemiddelde woningdichtheid bedraagt er 16-17 WE/ha. In de andere stedelijke woonomgevingen varieert de dichtheid tussen 3 en 16WE/ha. Het aandeel sociale woonwijken is sterk bepalend voor de gemiddelde woningdichtheid. (GRS Veurne, p 74-75)

Uit de analyse blijkt dat er mogelijkheden zijn op korte en middellange termijn om verder te verdichten binnen het stadscentrum, dit enerzijds door nieuwe projecten te realiseren, anderzijds door reconversie van leegstaande panden. Algemeen dient gestreefd naar een kwalitatieve verdichting van het woningenbestand, met respect voor de bestaande ruimtelijke context. Op strategische locaties, aanleunend bij de binnenstad, kan de woningdichtheid mogelijks hoger liggen dan 25WE/ha, wat toelaat een differentiatie door te voeren. De dichtheid van woonprojecten op de overgang naar de open ruimte (omgeving Petit Paris en Nieuwstad) kan in dat geval iets lager liggen dan 25 WE/ha.

Aansnijden nieuwe woongebieden

Daarna resten nog 279 extra woningen die gerealiseerd moeten worden. Bovendien worden, in afstemming met het project van de verbinding Ieper – Veurne, 16 woningen die onteigend worden door de N8 op het grondgebied van Veurne opgevangen binnen het kleinstedelijk gebied. Dit brengt de totaalsom op **295 wooneenheden, of 12 ha aan 25WE/ha.**

Voor het opvangen van de behoefte voor wonen **tussen 2007-2012** wordt geopteerd om deze behoefte te spreiden over de twee locaties. Naast de uitbreiding voorzien op zeer korte termijn van 4 ha aan de **Burgweg** voor het opvangen van de behoefte tot 2007, wordt geopteerd om aansluitend tussen de nieuwe woonontwikkeling en de sportvoorzieningen nog een zone van 2,5 ha aan te snijden om een deel van de behoefte 2007-2012 op te vangen. Ter hoogte van de **Proostdijkstraat** wordt 4,5 ha ingevuld.

Om de behoefte **na 2012** op te vangen wordt maximaal op de **suikerfabrieksite** ingezet. Er wordt geopteerd om hier **5 ha** in te zetten voor wonen. Deze site zal ten vroegste in 2012 bouwrijp zijn omwille van het langdurige plannings- en ontwikkelingstraject. De effectieve inrichting werd uitgewerkt in een stedenbouwkundig masterplan dat door de provincie in de loop van 2009 werd opgestart (zie verder). Pas nadien wordt gestart met een provinciaal RUP voor de volledige site.

In de visienota werd volgende kanttekening gemaakt:
Indien in 2012 blijkt dat de voorgestelde ontwikkeling op de suikerfabrieksite voor de periode 2012-2017 niet haalbaar is door de sanering en de behoefte van 7 ha uit de vorige planperiode volledig is verkocht dan kan voor deze periode ter hoogte van Proostdijk bijkomend 5 ha aangesneden worden. Op dat moment wordt bovendien een evaluatie doorgevoerd en zal op basis van geactualiseerde woningbehoeftecijfers gekeken worden of er nood is aan bijkomende woongelegenheden. Indien gebruik gemaakt wordt van deze uitwijkmogelijkheid kan maximaal 5 ha worden aangesneden, aansluitend op de reeds ontwikkelde woonzone.

*Deze flexibiliteit wordt ingebouwd omdat de ontwikkeling voor wonen op de suikerfabriek voor de periode 2012-2017 onzeker is. **Het is wel zo dat de prioriteiten voor de periode 2012-2017 op de suikerfabrieksite liggen en dat maximaal op deze site wordt ingezet.** Zowel de stad als de provincie zullen aandringen bij de eigenaar om het bodemonderzoek zo snel mogelijk op te starten zodat snel meer duidelijkheid komt omtrent de invullingsmogelijkheden voor wonen in de periode 2012-2017.*

De concrete invulling van deze taakstelling zal door de gemeente gebeuren voor wat betreft de gebieden die buiten het plangebied van de suikerfabriek vallen. De suikerfabriek zal een planmatige aanpak kennen middels een provinciaal RUP voor de volledige site gezien haar rol als strategisch projectgebied.

Bij de opmaak van de gemeentelijke RUP's voor de woongebieden in het Noorden (Petit Paris en de Burgweg) stelt de provincie volgende inhoudelijke randvoorwaarde:

- Het algemeen principe is dat de gemiddelde dichtheid in de nieuwe woongebieden minimaal 25 WE/ha dient te zijn. Hiervan kan afgeweken worden indien door de stad een visie op een differentiatie aan dichtheden wordt opgemaakt waarbij wordt aangetoond dat de gemiddelde dichtheid voor alle nieuwe projecten samen minimaal 25WE/ha bedraagt. Dit op voorwaarde dat de dichtheid in de nieuwe woongebieden minstens 15 WE/ha bedraagt en dat wanneer de dichtheid in een nieuw woongebied lager dan 25 WE/ha bedraagt, er tegelijkertijd een actie komt voor het realiseren van een hogere dichtheid op een andere plaats zodat gemiddeld toch de dichtheid van 25 WE/ha wordt gehaald.

Opvangen woonbehoefte 2007-2017 ⁵			
Fase 1: 2007-2012	4,5 ha	Proostdijk	Aansluitend bij Nieuwstad
	2,5 ha	Burgweg	Aansluitend bij Petit Paris
Fase 2: 2012-2017	5 ha	Brikkerijstraat	Suikerfabrieksite
Fase 3: Na 2017	5 ha	Zuidburgweg	Suikerfabrieksite



⁵ de aangeduide zone op de suikerfabrieksite is hier nog indicatief en wordt verder verfijnd na toelichting van het stedenbouwkundig ontwerp (zie verder)

3.4.2 Invulling taakstelling bedrijvigheid

In de periode 2007-2017 is er ongeveer 35 ha bijkomend regionaal bedrijventerrein nodig om een aanbodbeleid te kunnen voeren. Daarnaast wordt in het programma een ontwikkeling van **2,9 ha** lokale bedrijvigheid voorzien **aan de Brugsesteenweg voor de periode 2008-2015**. Deze behoefte werd aangetoond in het goedgekeurde GRS Veurne en werd verder meegenomen in dit afbakeningsproces.

Er wordt dus gezocht naar een gebied van **35 ha voor regionale bedrijvigheid om de behoefte voor de periode 2007 - 2017 op te vangen**.

Op basis van de huidige inschattingen lijkt een invulling voor bedrijvigheid op de suikerfabrieksite mogelijk **in de periode 2012-2017**. We gaan er van uit dat ongeveer **15 ha van de voormalige suikerfabrieksite** kan ingezet worden voor het opvangen van een deel van de behoefte aan regionaal bedrijventerrein. De omgeving van de **Proostdijkvaart** wordt aangeduid om de resterende behoefte van **20 ha** hier op te vangen.

Voor (de herlokalisatie van) verkeersgenererende activiteiten is de zone aan de Proostdijkvaart erg geschikt gezien de directe aansluitingsmogelijkheden op de N35 richting E40. Dit om tegemoet te komen aan de herlokalisatiebehoefte van een aantal bedrijven op het bestaande bedrijventerrein Veurne I.

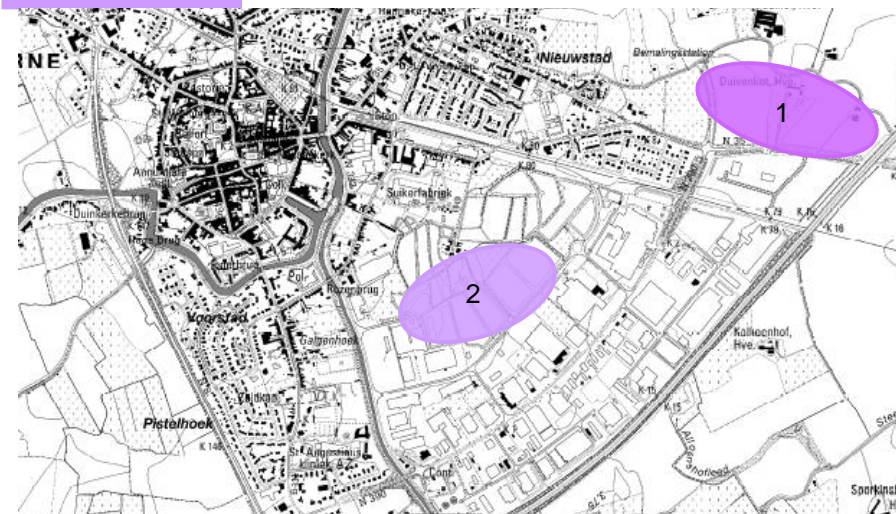
De voormalige suikerfabrieksite is minder geschikt voor transportgenererende bedrijvigheid en milieubelastende regionale bedrijvigheid gezien bedrijvigheid hier gecombineerd wordt met een stedelijke woonomgeving en een zone voor stadsgroen. Overlast door transport of milieuhinder is hier te vermijden. Deze locatie heeft wel potenties voor derdelijns watergebonden bedrijvigheid. Dit zal verder bekeken worden bij de opmaak van het RUP voor de suikerfabrieksite.

Onder transportgenererende bedrijvigheid wordt hier geen logistieke bedrijvigheid bedoeld. Bedoeling is enkel om bedrijvigheid die veel verkeer genereert of een zwaardere belasting betekent voor het milieu op een zone te lokaliseren die vlot ontsluitbaar is naar het hogere wegennet en geen

zware overlast genereert ten opzichte van het woonweefsel. Zone Proostdijkvaart is hiervoor het meest geschikt. Daarom wordt deze **differentiatie** op basis van milieu- en mobiliteitskenmerken doorgevoerd.

Opvangen behoefte regionale en lokale bedrijvigheid 2007-2017⁶

Fase 1: 2007-2017	15 ha	Brugsesteenweg	Proostdijkvaart - regionaal
	2,9 ha	Brugsesteenweg	Proostdijkvaart - lokaal
Fase 2: 2012-2017	15 ha	Nijverheidsstraat	Suikerfabrieksite - regionaal
	5 ha	Brugsesteenweg	Proostdijkvaart - regionaal



⁶ de aangeduide zone op de suikerfabrieksite is indicatief en wordt verder verfijnd in een op te maken stedenbouwkundig ontwerp en RUP

3.4.3 Kleinhandel

Een versterking van de bestaande kleinhandel in het kerngebied van de stad staat voorop. Hier zal ook de vernieuwing van de stationsomgeving toe bijdragen. De opwaardering van dit stukje openbare ruimte geeft een nieuwe impuls aan het stedelijke kerngebied.

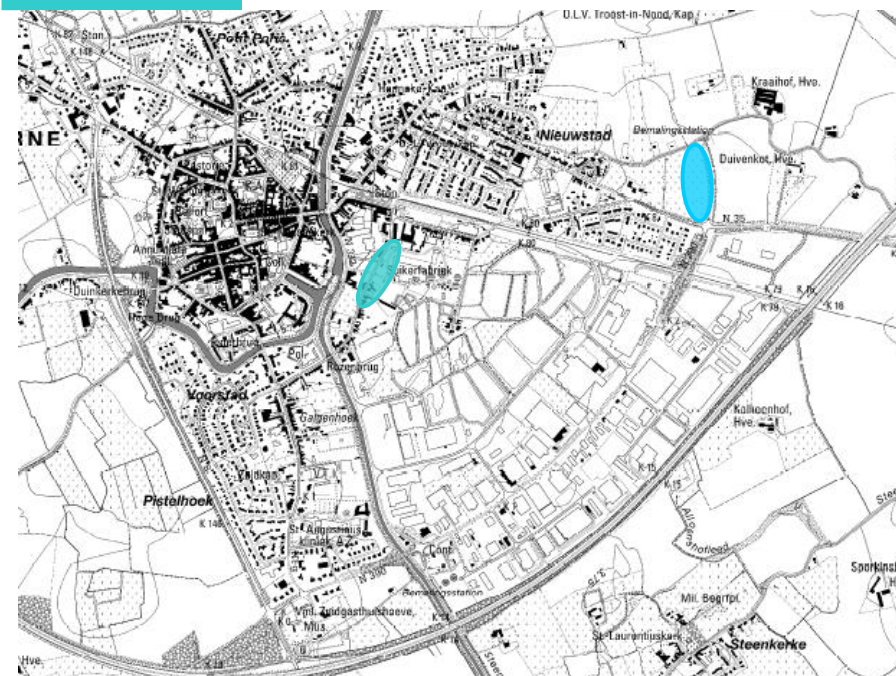
Daarnaast zijn er een aantal grootschalige kleinhandelszaken verweven in de binnenstad die kampen met ruimtegebrek. Zij wensen te herlokaliseren naar een plaats die vlot ontsluitbaar is en waar voldoende ruimte is. Er wordt ingeschat dat er ongeveer 4,5ha nodig is.

In de visienota werd geopteerd om een beperkt gedeelte (2 ha) te verweven in het woongebied op de suikerfabrieksite, aansluitend bij de huidige handelsconcentraties. Dit voorstel werd meegenomen in het planMER en in het op te maken stedenbouwkundig ontwerpplan. Binnen het MER werden hierop een aantal bedenkingen geformuleerd waardoor de inplanting op de suikerfabrieksite niet weerhouden werd. Deze wijziging worden verder in deze nota behandeld.

Aansluitend bij het bedrijventerrein Proostdijk wordt ruimte aangesneden voor de herlokalisatie van de meest verkeersgenererende kleinhandelszaken alsook om de handelszaken met een zeer dringende herlokalisatiebehoefte een oplossing te kunnen aanbieden.

Opvangen behoefte kleinhandel 2007-2017

Fase 1: 2007-2017	2,5 ha à 4,5 ha	Brugsesteenweg	Proostdijk
Fase 2: 2012-2017	2 ha	Burgweg	Suikerfabrieksite



3.4.4 Invulling taakstelling groen

Er is nood aan **5 à 8 ha** toegankelijk groen⁷ dat aansluit bij het stedelijk gebied en functioneert op bovenlokaal niveau. Er zijn mogelijkheden om de ecologisch-waardevolle waterplassen op de **site van de suikerfabriek** aan te wenden voor deze behoeften op te vangen. Op die manier kunnen de waardevolle waterplassen gevrijwaard worden en kan een meerwaarde voor het stedelijk gebied gecreëerd worden door een deel uit te bouwen als randstedelijk groengebied.

De site ten Westen van de Brikkerijstraat is gezien de bestaande ecologische kenmerken ideaal om verder in te richten als randstedelijk groengebied maar is momenteel niet toegankelijk of ingericht voor recreatief medegebruik. Deelzones van dit gebied die belangrijk zijn voor de fauna kunnen zeer beperkt toegankelijk zijn voor het publiek via wandelpaden op de randen. Dit kan enkel als het gebied voldoende groot is, zodat de druk door wandelaars op het gebied de draagkracht niet gaat overschrijden. Op basis van diverse onderzoeken is een minimum van 12,5 ha wenselijk in functie van het ecologisch functioneren. Aansluitend kan een gebied van +/- 5 ha voorzien worden dat intensiever door de recreant kan gebruikt worden en dat specifiek voor recreatie is bestemd. In totaal wordt de zone voor het **natuurpark ongeveer 17,5 ha**.

In principe is er ook nog onvoldoende toegankelijk bos in de omgeving van het stedelijk gebied dat als regio-groen kan functioneren. Het gebied van de suikerfabrieksite leent zich niet om te bebossen. De waardevolle fauna is gericht op open waterplassen met weinig opgaande groenelementen. Er wordt geen stadsrandbos voorzien nabij het stedelijk gebied Veurne, gelet op de ligging van de stad nabij de Kust en de omvangrijke duingebieden in Koksijde en De Panne.

⁷ Gebaseerd op planologische kengetallen (Tjeen willink, 1976 en geactualiseerd). Dit bevat groen op verschillende niveaus en van verschillende aard.

3.4.5 Hoogwaardige projectzone Gasthuisstraat

Het knooppunt E40/N8 wordt ontwikkeld als poort tot de stad. Door de strategische ligging wordt deze zone, waarvan nog ongeveer 11 ha onbebouwd is, gevrijwaard van klassieke bedrijvigheid en wonen. Door de belangrijke zichtlocatie vraagt dit gebied om een invulling met hoogwaardige functies van bovenlokaal niveau met een hoge beeldwaarde. Dit gebied wordt niet opgenomen binnen de behoeften aan bedrijvigheid (35ha).

Gezien Veurne als stedelijk gebied voor de Westkust onderdeel uitmaakt van het stedelijk netwerk van de kust op Vlaams niveau, kan de plek een bovenlokale invulling krijgen in functie van de activiteiten en dynamiek van de Westkust, hetzij in functie van zijn verzorgende rol voor het noordelijk gedeelte van de Westhoek, Westelijke Polderruimte.

Mogelijke functies zijn hier een evenementenhal, ondersteunende regionale voorzieningen voor bedrijvigheid (hotel, restaurant) en congresfaciliteiten. Ook grootschalige ruimtebehoeften complementair met de dynamiek aan de Westkust, die door hun omvang niet in de binnenstad kunnen ondergebracht worden, kunnen hier voorzien worden. Daarbij moet een duidelijke link zijn met het functioneren van het stedelijke gebied van Veurne zelf.

Rekening houdend met de vraag van het ziekenhuis AZ Sint-Augustinus werd de haalbaarheid van de site Gasthuisstraat als herlocalisatiemogelijkheid onderzocht. Uit deze studie blijkt dat de site heel geschikt is gezien de ligging en de ontsluitingsmogelijkheden. Dit was toen het besluit:

De site van het toekomstige ziekenhuis in de Gasthuisstraat is optimaal gelegen; binnen de grenzen van het stedelijk gebied, en nabij het hoofd- en primaire wegennet. De bijkomende verkeersgeneratie door de uitbreiding van het ziekenhuis veroorzaakt met de nieuwe verkeersinfrastructuur geen structurele problemen wat betreft de afwikkeling van het verkeer. Er zijn mogelijkheden om de site vlot en veilig (weinig conflictpunten met autoverkeer) te bereiken met de fiets. Betreffende het openbaar vervoer is

een verlegging van de halte naar de nieuwe site aangewezen en is een optimalisatie van de bedieningsfrequentie aangewezen.

De site is vrij centraal gelegen in de regio die het ziekenhuis bedient en is zeer vlot bereikbaar vanuit deze regio door de ligging nabij de E40.

Het gebied komt echter prioritair in aanmerking voor grootschalige verkeersgenererende activiteiten die op bovenlokaal niveau functioneren en een hoogwaardig karakter bezitten. Momenteel is er geen concrete behoefte/programma naar imagorijke bovenlokale functies.

Wanneer zich projecten aandienen die in aanmerking komen voor deze zone, moet onderzocht worden wat op dat moment prioriteit krijgt. Het toelaten van andere projecten in het gebied hypothekeert in principe de herlokalisatie van het ziekenhuis, in die zin dat de beschikbare ruimte ontoereikend wordt. Het kan echter zijn dat de plannen/behoefte/middelen van het ziekenhuis ondertussen gewijzigd zijn en dat bijvoorbeeld slechts een deel van het ziekenhuis moet geherlokaliseerd worden of dat het ondergronds aanleggen van de parkeervoorzieningen haalbaar wordt waardoor minder ruimte nodig is. Er zal dus een afweging moeten gebeuren op basis van de concrete gegevens op dat moment.

Momenteel is er geen concrete behoefte naar imagorijke bovenlokale functies. De provincie wil in het kader van de afbakening deze plek reserveren, zonder er nu reeds een concreet RUP aan te koppelen. Mogelijke rol van dit gebied en toegelaten functies zijn verder te omschrijven. Verder onderzoek is nodig om te komen tot een concreet programma van invulling. Dit kan bijvoorbeeld in een masterplan dat een ontwerp voor de site uitwerkt. Een eventueel RUP zal enkel die zones bestemmen waarvoor een concrete behoefte kan worden aangetoond.

3.4.6 Randparking en autokampeerterrein

De stad is op dit moment op zoek naar een geschikte site voor een randparking voor bezoekers. Door het vrijkomen van de suikerfabrieksite zijn er mogelijkheden om een dergelijke randparking aan te leggen geïntegreerd in het stedelijk weefsel. Locaties in de buurt van het station of de Zuidburgweg nabij de toekomstige voetgangersbrug kunnen hiervoor in aanmerking komen.

4 Synthese bijkomende onderzoeken

4.1 Masterplan Suikerfabriek⁸

4.1.1 Inleiding

Met de opmaak van dit masterplan wenst het provinciebestuur West-Vlaanderen een visie te formuleren omtrent de site van de voormalige suikerfabriek te Veurne. Dit impliceert het ontwerpen van een stedenbouwkundig toekomstbeeld voor dit strategisch gelegen gebied van om en bij de 47ha. Gezien het belang en de omvang van de site in relatie tot de binnenstad, wordt in dit masterplan - op basis van het Afbakeningsvoorstel Kleinstedelijk Gebied Veurne (Deputatie 7 mei 2009) - een gemengde ontwikkeling onderzocht die bestaat uit een nieuw aanbod woningen, bedrijvigheid en het behoud van een substantieel aandeel natuur in functie van het opvangen van de groenbehoeften in Veurne. Het masterplan is de eerste stap in de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel, het scheidt een toekomstbeeld van de gewenste structuur van de wijk.

Na de opmaak van dit masterplan is het startschot gegeven voor een gefaseerde en in de tijd uitgesponnen ontwikkelingstraject waar dit masterplan een rode draad moet voor vormen. Het op te maken RUP (één van de eerste vervolgstappen) zal vervolgens de essentiële componenten van dit masterplan doorvertalen in een juridische raamwerk.

In navolgende paragrafen wordt dieper ingegaan op de relevante elementen van het masterplan voor het afbakeningsproces, meer bepaald het programma⁹ dat kan gerealiseerd worden en de ontwikkelingsperspectieven die in afstemming met de technische studies als haalbaar naar voor worden geschoven.

⁸ Studiegroep Omgeving, 2009-2011

⁹ Het programma voor wonen dat in volgende paragrafen naar voor wordt geschoven voor de suikerfabrieksite is exclusief de 0,9 ha bestaande bebouwing aan de Brikkerijstraat.

4.1.2 Evolutie programma Suikerfabriek

Het was **initieel** de ambitie om **vanuit de visienota (mei 2009)** binnen het plangebied de volgende functies te huisvesten.

Invulling suikerfabrieksite 20012-2017		
Wonen	5 ha	Ten vroegste in de periode 2012-2017
Wonen	5 ha	Reserve na 2017
Kleinhandel	2 ha	Periode 20012-2017
Groen en recreatie	17,5 ha	Periode 2012-2017
Bedrijvigheid	15 ha	Periode 2012-2017

Samengevat was dit 22,4% (10 ha) nieuw woongebied, 39,2% (17.5 ha) natuur/park en 43,8% bedrijvigheid (15+2 ha). Dit programma werd gebruikt als uitgangspunt voor het ontwerpend onderzoek en de stedenbouwkundige visie.

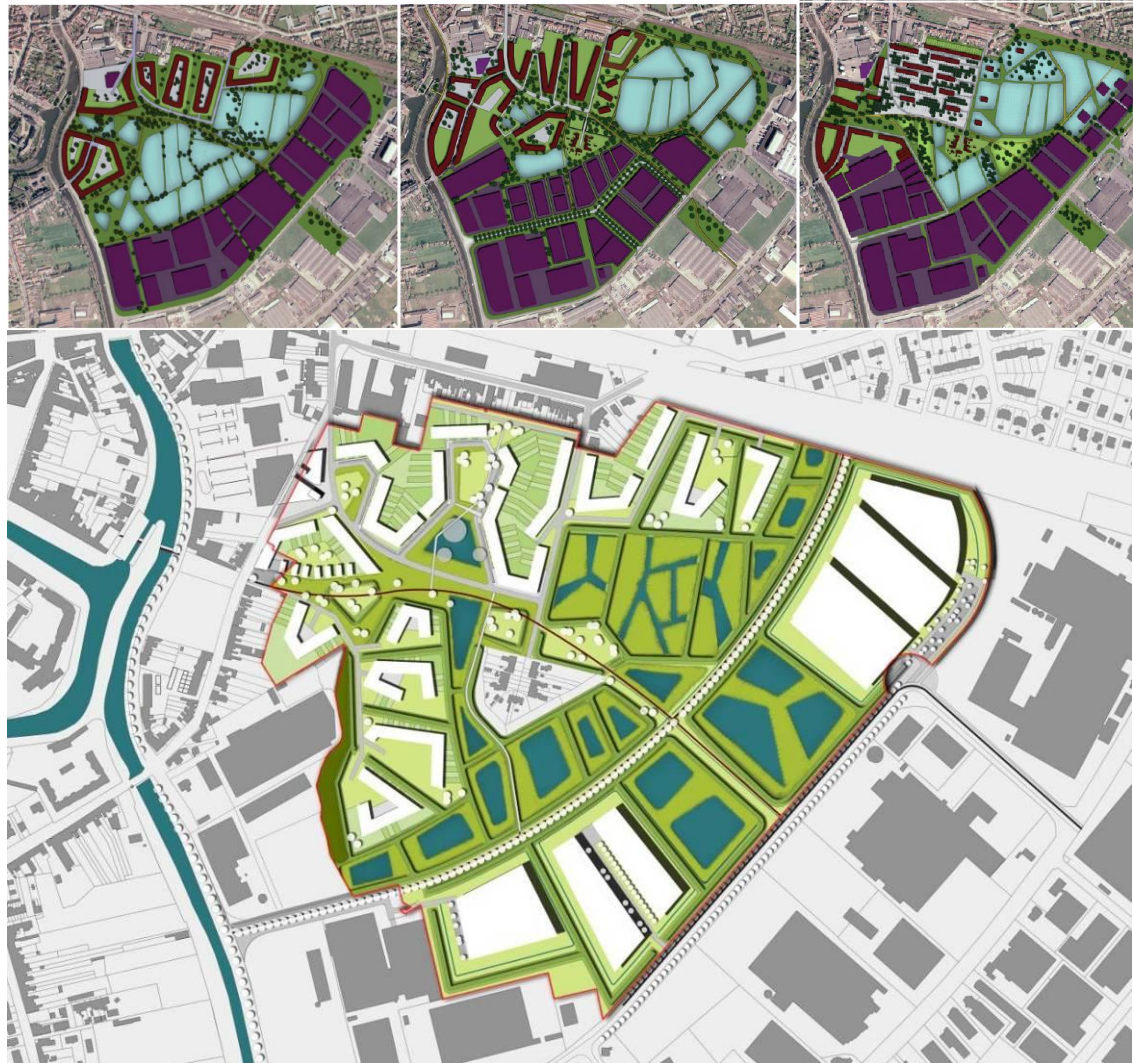
- Voor de bedrijvenzone zijn de Nijverheidsstraat - N390 geselecteerd als ontsluitingsroute richting autosnelweg. Bijgevolg is het logisch dat de nieuwe bedrijvigheid zo goed mogelijk aansluit op de bestaande bedrijvigheid en zo optimaal gebruik kan maken van bestaande infrastructuur.
- De mogelijke woonfunctie zal dus zo veel als mogelijk aansluiten op het bestaande woonweefsel van de binnenstad en de stationsomgeving en kan dus nabij de huidige Zuidburgweg gesitueerd worden. Aangezien er een bodemsaneringdossier zal volgen, zal ten vroegste vanaf 2010 - 2013 met de ontwikkeling kunnen gestart worden.
- Afhankelijk van de bestaande natuurwaarden, het gewenste stedenbouwkundig ontwerp en de mate van recreatief medegebruik zal de groenzone in meer of mindere mate een natuurgebied worden of eerder in de richting van een natuurpark evolueren. De specifieke verdeelsleutel wordt bepaald in het masterplan.

Op basis van dit programma werd een visie op het gebied uitgezet en werden drie scenario's binnen een ontwerpend onderzoek uitgewerkt: 'eilandenrijk, parkboulevard en wonen op de betonplaat'. Het ontwerpend onderzoek en de visievorming zijn ontstaan vanuit een doorgedreven en breed gedragen ontwerpproces dat door een multidisciplinair team is uitgevoerd. Het ontwerpend onderzoek vormde de schakel tussen de visie en het uiteindelijke toekomstbeeld.

De ontwikkeling van twee ha kleinschalige detailhandel bleek in de loop van het ontwerpproces moeilijk verzoenbaar met een kwalitatieve woonomgeving. Bovendien blijkt uit berekeningen in het planMER dat 70 % van het verkeer tijdens de avondspits afkomstig van die kleinschalige detailhandel, wat het lokale wegennet te veel zou belasten. Vooral ter hoogte van de aansluiting Vaartstraat - Albert I laan bleken bijkomende vervoersintensiteiten de doorstroming te bemoeilijken. **Ruimtelijk en mobiliteitstechnisch onderzoek heeft dus aangegeven dat grootschalige detailhandel niet verzoenbaar is op deze site.** Uiteindelijk werd tot volgende verdeelsleutel gekomen:

Invulling suikerfabrieksite 2012 - 2017

Wonen	5 ha op KT + 8,5 ha in functie van aanbodbeleid en behoeften na 2017
Kleinhandel	0 ha
Groen en recreatie	18,5 ha
Bedrijvigheid	15 ha



Figuur 16: scenario's en toekomstbeeld (bron: Omgeving)

4.1.3 Ontwikkelingstraject

In de fasering is de aanwezige vervuiling op de fabriekssite en de daaraan gekoppelde saneringsproblematiek een belangrijk aandachtspunt. Een aantal delen is niet vervuild en kan op heel korte termijn ontwikkeld worden. Tegelijk moet een sanering zo weinig mogelijk hinder opleveren voor de ontwikkeling van de aanwezige niet vervuilde 'greenfields'. Vanuit aannames, randvoorwaarden en wensen, maakt het masterplan een hypothese van fasering met de huidige kennis van randvoorwaarden en opportuniteiten. Het aangegeven ontwikkelingstraject is dus indicatief en toont aan dat de ontwikkeling in fases zal moeten gebeuren.

Stap 1

- het fysiek en mentaal toegankelijk maken van de site door de realisatie van een fietsverbinding tussen de evenementenhal in Veurne I en de Kaaiplaats in de binnenstad van Veurne.
- het inrichten van het recreatief park wat ervoor zorgt dat de gebruiker van het fietspad zich door een aangename en aantrekkelijke ruimte beweegt. Bovendien zorgt dit voor een kwaliteitsimpuls voor de bestaande omliggende woningen, de nieuwe woningen en bedrijven.
- het oprichten van een uitkijktoren in het park een bijzondere attractie voor Veurne.

Stap 2

Start realisatie van de driedeling: de realisatie van het wonen, de natuur en de bedrijvigheid.

- realisatie van het wonen en de bedrijvigheid verplicht voorafgegaan door het herstellen van minstens de helft van het natuurgebied. Na realisatie van het oostelijke natuurgebied kunnen de aanliggende ontwikkelingszones voor wonen en bedrijvigheid ontwikkeld worden.
- Voor wonen zal gezocht worden naar **een relatieve greenfield**. De nieuwe wooncluster dient afgewerkt te worden als een volwaardig en compleet nieuw woonweefsel.

- Ook voor de verdere ontwikkeling van de overige woonenclaves geldt het principes van volledig afgewerkte gehelen te realiseren van ongeveer 30 – 50 woningen per fase. Deze woonenclaves kunnen bijgevolg volledig autonoom functioneren en hoeven de nog niet ontwikkelde zones of werfzones niet te betreden.
- Bij het **ontwikkelen van het deel bedrijvigheid** zal vooral het dempen van de waterbassins en het herprofileren van de taluds de belangrijkste uitdagingen vormen voor het bouwrijp maken van de zone.

Stap 3

Verder zetten van stap 2.

- Hierbij wordt opnieuw een deel van het natuurgebied heringericht.
- Daarna kan de ontwikkeling van bedrijvigheid in westelijke richting worden verder gezet.
- Het wonen evolueert verder in noordelijke richting op de site van de voormalige fabriek. Ondertussen zal het saneren van deze plek beëindigd zijn en kan ook de heraanleg van Zuidburgweg geschieden. Hierdoor kan ook de Suikertoren worden gerealiseerd.

Stap 4

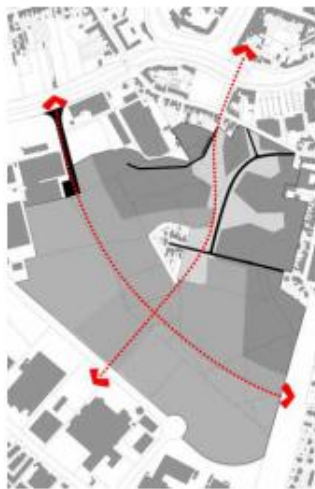
Een voorlopig laatste stap in de ontwikkeling situeert zich in het westelijk segment van de site. Het betreft het ontwikkelen van de laatste zones voor wonen aan de natuur.

Doorvertaling masterplan in uitvoeringsplan

In een laatste hoofdstuk van het masterplan werd een doorvertaling gemaakt naar de 3 functies die binnen het RUP worden vastgelegd. Op onderstaande figuur is duidelijk te zien hoe de behoeften uit de visienota verder ontwerpmatig werden uitgewerkt en doorvertaald worden in de functies wonen, bedrijvigheid en groen.



PARK



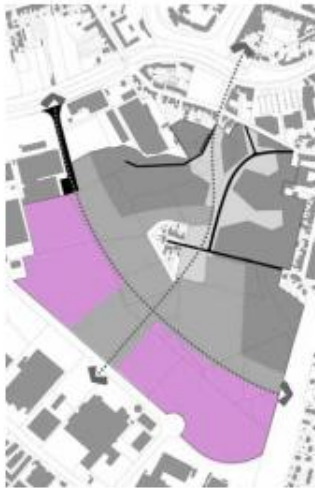
TRAGE VERBINDINGEN



ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER



WONEN



BEDRIJVIGHEID



NATUUR



TOTAALBEELD



Figuur 17: Invulling Suikerfabrieksite, versie april 2011 (bron: Omgeving)



4.2 PlanMER

In onderstaande tekst wordt een samenvatting van de milieu-effecten weergegeven per discipline voor zowel de suikerfabrieksite als voor de Proostdijkvaart.

4.2.1 Suikerfabrieksite

Mobiliteit

Bij een volledige ontsluiting van het wonen en de kleinhandelszone via de Zuidburgweg naar het zuiden (richting Vaartstraat) is er voldoende restcapaciteit. Ook afwikkeling van het verkeer voor de helft via de Zuidburgweg in de richting van de Vaartstraat en de andere helft via de Statieplaats, is mogelijk. Afwikkeling via de Statieplaats kan tot minder vlotte verkeersafwisseling en extra hinder voor omwonenden leiden.

Ook richting N35 Brugsesteenweg is er voldoende restcapaciteit. Er moet dan echter rekening gehouden worden met wachttijden aan de spoorweg bij sluiting ervan. De theoretische wachtrijlengte tijdens het avondspitsuur neemt slechts beperkt toe in vergelijking met de huidige situatie. Voertuigen die vanuit de Suikerfabrieksite via Zuidburg noord richting N35 Brugsesteenweg rijden, zullen de werking van het Statieplein belemmeren. Bovendien zijn de basisintensiteiten naar het noorden (omgeving Statieplein) veel hoger dan de basisintensiteiten naar het zuiden (Vaartstraat). **Afwikkeling van de woonzone en kleinhandelszone richting Vaartstraat is aangewezen.**

Rekening houdend met de huidige verkeersintensiteiten op de Albert I-laan blijkt er nog voldoende restcapaciteit te zijn indien het bedrijventerrein verder wordt ontwikkeld.

De relatief belangrijke verkeerstoename door wonen en kleinhandel leidt echter tot **significante afname van de verkeersleefbaarheid en – veiligheid**. Rekening houdend met de minder vlotte verkeersafwikkeling via de Statieplaats heeft dit een negatieve impact op de verkeersleefbaarheid voor omwonenden. Bovendien is de Statieplaats een openbaar vervoersknooppunt waardoor het niet opportuun is daar bijkomend verkeer door te sturen ivf verkeersleefbaarheid.

Voor alle ontsluitingsscenario's is het belangrijk **geen handelszaken met grote verkeersgeneratie zoals warenhuizen toe te laten**, infrastructuurmaatregelen om verkeer doorheen het planellement te ontmoedigen te voorzien, de maatregelen uit het mobiliteitsplan uit te voeren (herinrichting kruispunt Zuidburgweg x Vaartstraat, verkeersveilige inrichting kruising van de fietsas met de Vaartstraat, ontsluiting via zuidelijke kruispunt Zuidburgweg en minder richting station, belbushalte in het gebied) en aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid van de kruispunten, vooral kruispunt N390-N35. **Ontsluiting via de Zuidburgweg betekent een vermenging tussen het verkeer van het woongebied en van de kleinhandelszone, met afname van de verkeersleefbaarheid.** De inrichting van de Zuidburgweg zal dan ook aangepast moeten worden.

Het is aangewezen de geparkeerde vrachtwagens in de Nijverheidsstraat te clusteren op een speciaal ingericht parkeerterrein zodat opnieuw tweerichtingsverkeer kan ingevoerd worden en de bereikbaarheid van de bedrijven verbetert.

In het masterplan wordt een fiets- en voetgangersverbinding gesuggereerd. Aandacht is nodig voor de verkeersveiligheid van kruispunten, (Vaartstraat en N392). Een herziening van het traject van buslijn 50 dringt zich op zodat de site beter bediend wordt door het openbaar vervoer. Een bedrijfsvervoerplan kan duurzame verplaatsingen bevorderen.

Een deel van de woningen zal over een eigen garage beschikken. Rekening houdend met de mogelijkheden tot multimodale ontsluiting lijken 150 parkeerplaatsen realistisch en haalbaar. De parkeerbehoefte van de bedrijven dient op eigen terrein te worden opgevangen.

Geluid

Bij de exploitatie van het regionaal bedrijventerrein is het belangrijk te vermelden dat elke Vlarem II ingedeelde inrichting aan de meest nabijgelegen woningen of op 200 m van de perceelsgrens van de inrichting moet voldoen aan de bepalingen conform VLAREM II voor nieuwe inrichtingen, met andere woorden 45 dB(A) overdag en 40 dB(A) tijdens avond – en

nachtperiode. Bij luidruchtige activiteiten is een geluidsstudie aangewezen, zeker als men ook tijdens de nachtperiode zou werken.

Het extra verkeer dat gegenereerd wordt door de ontwikkeling van het deelplan doet het omgevingsgeluid slechts beperkt stijgen.

Lucht

Het extra verkeer dat ontstaat zal niet leiden tot overschrijdingen van de luchtkwaliteitsdoelstellingen voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. **De bijdrage van het verkeer voor NO₂ leidt tot significant negatieve effecten langs de Zuidburgweg, Vaartstraat en Brugsesteeuweg bij ontsluiting via Zuidburgweg en Vaartstraat (planhorizon 2010) (ontsluiting zoals aanbevolen in de discipline mobiliteit).** Daarom wordt een vlotte ontsluiting aanbevolen. Zo worden de effecten gereduceerd tot matig negatief. Bij ontsluiting via Zuidburgweg en Statieplein zijn de effecten matig negatief. Wanneer het jaar 2020, de planhorizon voor de Suikerfabrieksite, beschouwd wordt, stellen we vast dat aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen zal worden voldaan en de bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde luchtkwaliteit zeer beperkt zal zijn.

De bijdragen van het bedrijventerrein aan de immissieconcentraties voor NO₂ en PM₁₀ zijn beperkt. Er wordt aangeraden milieubelastende industrie zoveel mogelijk te beperken en ze bij voorkeur centraal in het gebied onder te brengen. Nieuwe milieubelastende bedrijven dienen onderworpen te worden aan een schoorsteenhoogteberekening.

Bodem

Er moet gestreefd worden naar een gesloten grondbalans met een maximaal hergebruik van uitgegraven gronden. Gezien het ondiep voorkomen van klei en lokaal veen, vormt bodemzetting een potentieel significant tot zeer significant negatief effect. Een dimensionering van de funderingen op basis van sonderingsresultaten is nodig. Indien bemaling vereist is, is een onderzoek van de bodemopbouw en –stabiliteit van de gronden in de onmiddellijke omgeving noodzakelijk om het zettingsrisico in kaart te brengen. Indien hieruit blijkt dat veen ontwaterd kan worden, is het wenselijk te kiezen voor een uitvoeringstechniek die geen bemaling vereist (vb gesloten bouwput) om het zettingsrisico te minimaliseren.

Grondwater

Hoewel de toegenomen verharde oppervlakte slechts matig negatief wordt beoordeeld, is aandacht voor het maximaliseren van infiltratiemogelijkheden wenselijk. De impact van eventuele bemaling op het zoetzoutwater-evenwicht en het verspreiden van aanwezige grondwaterverontreinigingen is een potentieel knelpunt. Technieken waarbij geen bemaling vereist is (vb. gesloten bouwput) zijn aangewezen. Zoniet, dan is minimaal monitoring vereist van de grondwaterkwaliteit dmv peilbuizen en van het bemalingswater zodat verspreiding van verontreinigingen tijdig wordt opgespoord.

Oppervlaktewater

Bij bemaling is de kans reëel dat het opgepompte water in zekere mate verzilt is. Indien dit water wordt geloosd op oppervlaktewateren (zoet), zal dit een verziltende invloed hebben op het oppervlaktewater. Het is daarom wenselijk om maatregelen te treffen zodat geen bemaling vereist is.

De grote totale oppervlakte aan verhardingen kan zorgen voor een bijkomende belasting van de pomp die waterloop WN3.1.17.2 naar het Lokaal afwatert. Voldoende ruimte moet voorzien worden voor de opvang en infiltratie van het afstromende hemelwater. Hergebruik staat daarbij voorop. Daarnaast dienen een aantal waterbekkens ingericht te worden als bijkomende buffercapaciteit. De voorwaarden van de Polder Noordwatering Veurne gelden hierbij als toetsingscriterium, namelijk 330 m³ buffer/ha verharde oppervlakte en een lozingsdebiet van maximaal 10 l/s/ha.

Het afstromend hemelwater van de parkings en toegangswegen dient afzonderlijk opgevangen en afgevoerd naar een bekken met zandvang en olieafscheider of opvang in grachten waarin de slechtere waterkwaliteit geen negatieve invloed heeft op de aanwezige natuurwaarden.

Daarnaast is het aangewezen om de aanwezige waterloop WN3.1.17.2 in een open tracé te voorzien met een voldoende ruime oeverstrook (minimaal 5 m) aan weerszijden van de waterloop.

Fauna en flora

Het ecotoopverlies van de waardevolle bekkens en verlies aan (broed)habitat is een significant negatief effect. Het is enerzijds belangrijk de bekkens maximaal te behouden en anderzijds deze bekkens en hun omgeving door een natuurgericht beheer, o.m. met aandacht voor broedhabitats, op te waarderen. Een inrichtings- en beheerplan is hiertoe nodig. Het gebied is door zijn rust en omvang een stapsteengebied bij migratie van onder meer rietzangers. Beperking van de natuuroppervlakte kan er toe leiden dat de habitatgeschiktheid voor deze doortrekkende vogels afneemt. Dit leidt ertoe dat ook versnippering significant is. De gordel van bekkens beheren als groene as tussen de spoorweg en het Lokanaal beperkt de versnippering.

Verstoring tijdens de werken wordt vermeden door een aangepaste timing. Verstoring door sterke verwevenheid bekkens, bewoning, recreatieve medegebruik en het bedrijventerrein heeft zeer significant negatieve effecten op (avi)fauna en nachttactieve fauna, (o.m. vleermuizen door verlichting). Hiertoe is recreatieve zonering, beperken van aantal recreatieve assen door het gebied en afscherming en buffering van de meest gevoelige bekkens nodig. Verlichting dient beperkt te worden tot het noodzakelijke en aangepast verlichtingstype moet gebruikt worden.

Verdere verdroging van de bekkens dient vermeden te worden door zo snel mogelijk de bewarende maatregelen uit te voeren.

Tenslotte wordt beklemtoond dat het bedrijventerrein opgevat moet worden als een duurzaam bedrijventerrein, met duurzame inrichting en beheer. Na realisatie is een goede monitoring, vooral van de vogelpopulaties, noodzakelijk.

Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

De milieueffecten worden beperkt doordat het masterplan uitgaat van de historische en landschappelijke structuur van de site. Nieuwe elementen worden ingepast met respect voor de historische structuur. Het verlies van het rustige karakter als aaneengesloten groengebied leidt tot negatieve effecten, die echter opgevangen kunnen worden door een kwalitatieve inrichting met groene gordel, recreatieve zonering, voldoende beeldkwaliteit,

goed uitgebouwde groenstructuur. In functie van de continuïteit van de groene gordel naar de Lovaart is het wenselijk de bedrijfssite in de hoek tussen de Nijverheidsstraat en de Vaartstraat mee op te nemen in het masterplan teneinde ook voor deze site een kwalitatieve inrichting te bekomen en de groene gordel te versterken.

Aanvullend op de sectorale wetgeving (archeologiedecreet) die o.a. voorziet in de meldingsplicht van archeologische vondsten, is een voorafgaand terreinonderzoek in functie van ongekend archeologisch erfgoed conform richtlijnen Agentschap RO, Onroerend erfgoed noodzakelijk. Wanneer archeologische sites bedreigd zijn, dient een preventieve archeologische opgraving te gebeuren om het bodmerfgoed te documenteren.

Discipline mens

Voor de discipline mens worden vooral positieve effecten vastgesteld. Het leidt tot een opwaardering van de omgeving, versterking van de stedelijke structuur en biedt heel wat ruimte voor stedelijk groen. Hinder door het hogere geluidsklimaat voor de bestaande woningen aan de rand van het te ontwikkelen gebied en in het gehucht van de Brikerijstraat kan vermeden worden door **kleinhandel met belangrijke verkeersgeneratie (warenhuizen) te weren of sterk te beperken, geen luidruchtige activiteiten toe te laten**. Goede bediening door openbaar vervoer (bus) wordt voorgesteld. Om hinder te vermijden, worden de milderende maatregelen uit de disciplines mobiliteit, verkeer en lucht onderschreven. Verder is hinder een aandachtspunt bij verdere uitwerking van het RUP.

4.2.2 Proostdijkvaart

Mobiliteit

Alle ontwikkelingen worden afgewikkeld via N35 Brugsesteenweg. De N35 Brugsesteenweg heeft voldoende restcapaciteit om de volledige verkeersgeneratie af te wikkelen. Goede bewegwijzering naar het hogere wegennet, met voorkeursontsluiting richting op- en afrittencomplex Oostduinkerke via N330, versterkt de vlotte doorstroming. Aandacht voor de verkeersveiligheid van het kruispunt N390 en N35 is nodig.

Een verbetering van de fietsroutes en aansluiting op bestaande en toekomstige fietsroute kunnen zorgen voor een verhoogd gebruik van de fiets. De bestaande (fiets)doorsteken over de vaart tussen het deelplan en de Proostdijkstraat mogen niet toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer. De toegang voor zwakke weggebruikers moet mogelijk blijven. De Proostdijkstraat mondt uit in een woonwijk. Om de leefbaarheid te garanderen, is de volledige loskoppeling van het gemotoriseerd verkeer van het bedrijventerrein en de woonwijk een milderende maatregel.

Het traject en verzorgingsgebied van de lijnbussen dient aangepast te worden.

De parkeerbehoefte van de bedrijven en kleinhandel dient op eigen terrein te worden opgevangen. In werkelijkheid zijn bedrijven omwille van veiligheidsredenen weinig geïnteresseerd om hun private parkings open te stellen voor bezoekers van omliggende handelszaken.

Geluid

Ook voor deze site moet voldaan worden aan de bepalingen conform VLAREM II voor nieuwe inrichtingen, met andere woorden 45 dB(A) overdag en 40 dB(A) tijdens avond – en nachtperiode. **De luidruchtigste bedrijven activiteiten dient men in te planten in het zuidoostelijke deel van het toekomstige bedrijventerrein tegen de N35 en de E40 aan.** Bij luidruchtige activiteiten is voorafgaandelijk een geluidsstudie aangewezen. Het extra verkeer dat gegenereerd wordt door de ontwikkeling van het deelplan doet het omgevingsgeluid slechts beperkt stijgen.

Bij lokalisatie van de kleinhandel van de Suikerfabrieksite naar de site Proostdijkvaart nemen de geluidsniveaus ter hoogte van de eerstelijnsbe-

bouwing langs de N35, Vaartstraat en Zuidburgweg af. Langs de N35 Brugsesteenweg thv de N390 zal het geluidsniveau toenemen ten opzichte van de situatie zonder de verschuiving van de kleinhandelszone.

Lucht

Het extra verkeer zal niet leiden tot overschrijdingen van de luchtkwaliteitsdoelstellingen voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. De relatieve bijdrage van het verkeer is voor de jaargemiddelde luchtkwaliteit van NO₂ significant negatief zowel bij ontsluiting via de N390 als bij ontsluiting via de N35. Ook de toename van het aantal overschrijdingen van de daggrenswaarde voor PM₁₀ is significant negatief. Daarom wordt voor beide wegen een bufferzone van 10 m voorgesteld. Bovendien is een vlotte ontsluiting van belang. Zo worden de effecten gereduceerd tot matig negatief tot verwaarloosbaar. Wanneer het jaar 2020 beschouwd wordt, stellen we vast dat de bijdrage van de ontwikkeling van de site aan de jaargemiddelde luchtkwaliteit voor NO₂ zeer significant negatief is en het aantal overschrijdingen van de daggrenswaarde voor PM₁₀ met één of twee eenheden zal stijgen.

Bij lokalisatie van de kleinhandel van de Suikerfabrieksite naar de site Proostdijkvaart nemen de immissieconcentraties voor NO₂ langs de Brugsesteenweg in significant negatieve mate toe. De luchtkwaliteitsdoelstellingen worden echter niet overschreden.

De bijdragen van het bedrijventerrein aan de immissieconcentraties voor NO₂ en PM₁₀ zijn beperkt.

Bodem

Maximaal hergebruik van uitgegraven gronden staat voorop.

Grondwater

Hoewel de toegenomen verharde oppervlakte slechts matig negatief wordt beoordeeld, is aandacht voor het **maximaliseren van infiltratiemogelijkheden** wenselijk.

De impact van eventuele bemaling op het zoet-zoutwaterevenwicht wordt als matig tot significant negatief beoordeeld. Vanuit dit oogpunt is het wenselijk de inrichtingswijze zodanig bij te sturen zodat geen bemaling vereist is.

Oppervlaktewater

Een significant negatieve wijziging van waterkwantiteit ontstaat door de grote te ontwikkelen oppervlakte, de ligging in de Polderstreek met beperkte infiltratiemogelijkheden en de aanduiding van mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Het regenwater moet – naast opvang en hergebruik– vertraagd worden afgevoerd naar de Proostdijkvaart. Er wordt voorgesteld te werken met een systeem van grachten en wadi's. Sinds kort zijn de lozings- en bufferingsvoorwaarden van de Polder versoepeld tot maximaal 10 l/s/ha lozen en 330 m³/ha bufferen.

Gezien de waardevolle structuurkenmerken van de Proostdijkvaart dient deze waterloop in ieder geval open gehouden te worden en dient het dwarsen van deze waterloop vermeden te worden. **Een voldoende vrije oeverzone (minimaal 5 m langs weerszijden van de waterloop, optimaal 10 m) en het behoud van de waardevolle structuurkenmerken, wordt onderschreven.**

Fauna en flora

Gezien de ligging van het deelplan aansluitend op een open-ruimtegebied en gezien de corridorfunctie van de Proostdijkvaart met oevers en vegetatie, is een voldoende brede oeverzone van minstens 10 m met natuurgericht beheer nodig. Het eventuele bemalingswater mag niet in deze waardevolle waterloop geloosd worden, om impact op de waterkwaliteit te vermijden. De bestaande grachten moeten in open tracé gehouden worden. Overwelvingen moeten overgedimensioneerd worden met faunapassage. Om lichtverstoring te vermijden, wordt een bufferzone van minstens 10 m langs de Proostdijkvaart ten aanzien van het noordelijke open poldergebied en de Proostdijkvaart voorgesteld. Verlichting aan de noordzijde moet maximaal vermeden worden. Als verlichting toch noodzakelijk is, dient een **aangepast verlichtingstype** gebruikt te worden.

Tenslotte wordt beklemtoond dat het bedrijventerrein opgevat moet worden als een duurzaam bedrijventerrein, met duurzame inrichting en beheer.

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Kwalitatieve buffering, met een te **vrijwaren zone langs de Proostdijkvaart van optimaal 10 m breed**, zijn nodig. Verder is een maximale integratie van bestaande structuren in het nieuwe duurzame bedrijventerrein nodig.

Door inname van het omliggende landbouwgebied wordt de contextwaarde van hoeve 'Duyvecot' en ensemble van hoeve, dreef en boomgaard ernstig aangetast. De afname van de waarneming en beleving van positieve beeld dragers als hoeve 'Duyvecot'; verstoring van deze hoeve, vervagen van typische landschapselementen als rietkragen zijn eveneens significant negatief. Daarom is het **behoud van dit ensemble (hoeve, dreef en boomgaard), afgewerkt met een kwalitatieve bufferzone errond nodig. Ook naar de tuinwijk Nieuwstad is een bufferzone nodig.** Dergelijke maatregelen dienen uitgewerkt te worden in een landschapsplan.

Mens

Het verlies aan zeer waardevolle landbouwgronden, binnen herbevestigd agrarisch gebied, kan gemilderd worden door een **billijke compensatie uit te betalen aan de landbouwers** en door een gefaseerde ontwikkeling waarin het perceel met fruitteelt pas in laatste fase wordt ontwikkeld en bij voorkeur na 2017. Bijkomend wordt verwezen naar het instrument grondenbank (grondruil) als milderende maatregel.

Naast het verlies aan landbouwareaal is er de significante winst aan ruimte voor bedrijvigheid ten opzichte van de huidige situatie.

Het aansnijden van de open ruimte is significant negatief. Om dit te vermijden wordt in eerste instantie voorgesteld het gebied niet aan te snijden. Bij ontwikkeling is een kwalitatieve overgang naar het noorden toe nodig. Dit kan door naast de 5 m erfdienstbaarheidszone **langs de Proostdijkvaart een zone van 20 m met streekeigen groen te voorzien. Een zelfde buffer is noodzakelijk ten aanzien van de woningen in het westen.**

Om hinder te vermijden, worden de milderende maatregelen uit de disciplines mobiliteit, verkeer en lucht onderschreven. Verder is hinder een aandachtspunt bij verdere uitwerking van het RUP.

4.3 Mobiliteitsscreening Masterplan Suikerfabriek¹⁰

Dit rapport bevat de mobiliteitsscreening van het Masterplan Suikerfabriek Veurne. Het geeft een samenvattend beeld van het huidige Masterplan, andere bestaande plannen en toekomstige plannen met betrekking tot mobiliteit voor of rondom de Suikerfabrieksite.

Er wordt gekeken hoe de netwerkstructuur voor de verschillende modi er in de toekomst zal uitzien. Er wordt getracht een inschatting te maken van de **toekomstige verkeersproductie en –attractie** van de site. De verwachte (extra) verkeersintensiteiten als gevolg van de ontwikkeling worden geraamd, evenals de effecten daarvan op de afwikkelingscapaciteit naar de aangrenzende wegen en de verwachte parkeerbalans.

Voor de gedetecteerde **knelpunten** worden **conclusies en aanbevelingen** samenvattend weergegeven. De focus van die aanbevelingen ligt in het voorstellen van oplossingen voor de eerder aangehaalde knelpunten.

Volgende knelpunten worden aangegeven:

Kruispunt Zuidburgweg-Vaartstraat

In de huidige en toekomstige situatie zal geen verzadiging optreden op het kruispunt. Doordat het kruispunt vlak achter de brug ligt, valt het onvoldoende op en kan het wegbeeld een onjuiste indruk wekken. Er kunnen verschillende mogelijke maatregelen voor het bestaande kruispunt uitgewerkt worden:

- Het verhogen van het attentieniveau door middel van middengeleiders en verticale elementen.
- Het onderbreken van perspectivistische lijnen ter hoogte van kruispunt.
- Maatregelen treffen voor het verduidelijken van het wel of niet rijden op een voorrangsweg.
- Het vervangen van het kruispunt door een rotonde of VRI.

¹⁰ Mint nv, maart 2011

Oversteek fietsers en voetgangers Vaartstraat-Lovaart ter hoogte van de jachthaven

- Voorzien van een zwaaibrug

Kruispunt Ooststraat-Nieuwpoortkeiweg-Statiestraat-Vaartstraat

De capaciteit van deze rotonde wordt niet bepaald door de verkeersintensiteit, maar wel door de impact van de twee spoorwegovergangen en een brug waardoor het verkeer zeer gefaseerd toekomt bij respectievelijk een gesloten overweg of een open brug.

- Microsimulatie nodig

Algemene knelpunten

- Huidige infrastructuur voor fietsers en voetgangers langsheen de site voldoet niet aan de normen van het Fiets- en Voetgangersvademecum
- Oversteek in de toekomstige situatie van de Vaartstraat
- Fietsparkeren op de site zelf moet verduidelijkt worden
- Aansluitingen bedrijven
- Geen inrichtingsvoorstellen voor voetgangersinfrastructuur langsheen de site

Potenties

- Ligging van de site op perfect fietsbare afstand van het centrum van Veurne
- Nabijheid van het station
- Project zelf biedt zeer veel mogelijkheden naar duurzaam gebruik van vervoermiddelen, STOP-principe is goed verwerkt in ontsluitingsstructuur
- Conflicten fietsers en voetgangers op de site worden door het ontwerp vermeden
- Verhoging OV-aanbod (trein, tram)
- Modelresultaten geven geen grote wijzigingen aan bij een business-as-usual scenario. Een ringscenario zorgt globaal genomen voor een daling van het doorgaande verkeer op de grote wegen langs de site

Mogelijke oplossingen

- Bij het ontwerp van de woningen en de bedrijven op de site van de Suikerfabriek dient er voldoende aandacht besteed te worden aan fiets-parkeren.
- De aansluiting van de bedrijven dient best te verlopen met een vent-weg.
- Potentieel van de site in het kader van een tramverlening bedraagt 28 personen.
- Niettegenstaande het station zeer dichtbij is gelegen, is het wenselijk in de zone minsten een belbushalte te voorzien.
- Het voorzien van enkele parkeerplaatsen voor deelauto's.
- Het traject van de buslijn 50 zal niet moeten herzien worden, maar het gebied moet wel goed bereikbaar zijn waardoor eventueel bijkomende bushaltes nodig kunnen zijn.
- Doorheen de site zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Medegebruik van parkings aan de evenementhal en de bedrijven in de buurt is mogelijk mits voldoende garanties naar sociale veiligheid.

4.4 Ontheffing planMER plicht Suikerfabrieksite

Het deelplan suikerfabrieksite is conform het plan-m.e.r.-decreet plan-m.e.r.-plichtig. Het deelplan maakte deel uit van het plan dat op zijn milieueffecten is onderzocht in het plan-MER voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Veurne dat werd goedgekeurd op 4 juli 2011.

Uit het plan-MER bleek dat de voorziene grootschalige kleinhandel aanleiding geeft tot sterke verkeersgeneratie, verzadiging van het wegennet en belasting en verstoring van de woonomgevingen. Ingevolge deze ontwikkelingen werden aanpassingen doorgevoerd aan dit planelement zodat het niet langer overeenstemde met de planomschrijving uit het plan-MER.

De 15 ha regionale bedrijvigheid werd behouden, kleinhandel werd geschrapt en de oppervlakte voor wonen en voor stedelijk groen is licht toegenomen. Het betreft 13,5ha wonen waarvan in eerste fase 5 ha wonen kan ontwikkeld worden in de planperiode 2012-2017. De oppervlakte stedelijk groen is toegenomen tot 18,5ha waarvan 4,5ha recreatief park. In de resterende oppervlakte ligt het accent op de natuurfunctie.

	Planomschrijving plan-MER	Bijgestuurde planomschrijving obv plan-MER	Voorliggende planomschrijving
Wonen	5ha + 5ha op langere termijn	5ha + 7ha op langere termijn	13,5ha waarvan slechts 5ha op korte termijn
Regionaal bedrijventerrein	15ha	15ha	15ha
Grootschalige kleinhandel	2ha	0ha	0ha
Stedelijk groen	17,5ha	17,5ha	18,5ha

Gezien de aanpassingen aan het deelplan suikerfabrieksite niet van die aard zijn dat ze belangrijke bijkomende effecten veroorzaken, was de opmaak van een nieuw planMER voor dit RUP weinig zinvol. Er werd een aanvraag tot ontheffing van de planMER-plicht op basis van artikel 4.2.3. §3bis van het plan-m.e.r.-decreet aangevraagd. Op 9 februari 2012 werd een ontheffing toegekend voor het aangepaste RUP Suikerfabrieksite.

5 Bijsturing van het visiedocument

5.1 Bijsturing invulling van de programma-elementen

Ten opzichte van de reeds goedgekeurde visienota van de afbakening Veurne (deputatie, mei 2009) worden een aantal wijzigingen voorgesteld die het gevolg zijn van ontwerpend onderzoek, technische onderzoek en inzichten verworven binnen het integraal spoor van het planMER.

5.1.1 Invulling taakstelling wonen 2007-2017

Voor het opvangen van de behoefte voor wonen **tussen 2007-2012** wijzigt er niets. Er wordt geopteerd om deze behoefte te spreiden over twee locaties. Aan de **Burgweg** wordt geopteerd om aansluitend tussen de nieuwe woonontwikkeling en de sportvoorzieningen nog een zone van 2,5 ha aan te snijden. Ter hoogte van de **Proostdijkstraat** wordt 4,5 ha ingevuld.

Uit het masterplan is gebleken dat het opvangen van de behoefte na 2012 op de suikerfabriek een haalbare kaart is. Er wordt geopteerd om hier 5 ha in te zetten voor wonen in de periode 2012-2017. Het zal een relatieve greenfield betreffen waarvan de invulling rond 2015 - 2017 ingeschat wordt. Uit de oefening van het masterplan is gebleken dat er meer ruimte voor wonen ingezet kan worden dan in het visiedocument (deputatie, mei 209) voorzien. Deze upgrade is te wijten aan de intensieve ontwerp oefeningen op deze site in het kader van het masterplan (Omgeving 2009 – 2011) en aan het doorvoeren van een aantal grenscorrecties van het plangebied. Fase 3 van wonen wordt daarom opgetrokken van de oorspronkelijk voorziene 5 ha naar 8,5 ha. Deze fase wordt gezien na 2017 of nadat 3/4^{de} van fase 2 op de suikerfabriek gerealiseerd werd en na sanering van de desbetreffende site. Met deze optie wordt de keuze gemaakt om een aanbodbeleid voor wonen te voeren op de site Suikerfabriek in functie van de opvang van de regionale woonbehoeften en het opnemen haar rol als kleinstedelijk gebied.

De flexibiliteit of uitwijkmogelijkheid die werd ingebouwd in de visienota, waarbij bijkomend 5 ha ter hoogte van Proostdijk kon worden aangesneden, blijft voorlopig behouden zodat kan ingespeeld worden op onverwachte wendingen, saneringsperikelen of wijzigingen op de suikerfabrieksite die de vooropgestelde invulling zouden hypothekeren of voor lange tijd vertragen.

Het opvangen van de woonbehoefte zal dus als volgt ingevuld worden:

Opvangen woonbehoefte 2007-2017 ¹¹			
Fase 1: 2007-2012	4,5 ha	Proostdijk	Aansluitend bij Nieuwstad
	2,5 ha	Burgweg	Aansluitend bij Petit Paris
Fase 2: 2012-2017	5 ha	Brikkerijstraat	Suikerfabrieksite
Fase 3: Na 2017, na realisatie 75% fase 2 en na sanering	8,5 ha	Zuidburgweg	Suikerfabrieksite



¹¹ de aangeduide zone op de suikerfabrieksite is hier indicatief. Voor een detail verwijzen we naar de figuur hiernaast of naar hoofdstuk 4.1, eerder in deze nota. De ha op de suikerfabriek zijn exclusief de 0,9 ha bestaande bebouwing aan de Brikkerijstraat.

5.1.2 Invulling taakstelling bedrijvigheid

Uit het masterplan blijkt een invulling voor bedrijvigheid op de suikerfabrieksite mogelijk in de periode 2012-2017. Het gaat om 15 ha die voorzien wordt in het masterplan.



De omgeving van de **Proostdijkvaart** wordt aangeduid om de resterende behoefte van **20 ha** op te vangen.

Ondertussen is duidelijk dat het RUP voor Proostdijkvaart wellicht zal goedgekeurd zijn in het najaar van 2012. De eerste invullingen zullen dus pas vanaf 2012 kunnen gebeuren. Ook de invullingen op de suikerfabrieksite zullen ten vroegste in 2012 kunnen opgestart worden. Gezien er nog geen invullingen zullen gebeurd zijn tegen 2012, is er ook geen wijziging in de behoeften. Het is aldus niet meer zinvol een fasering in te voeren.

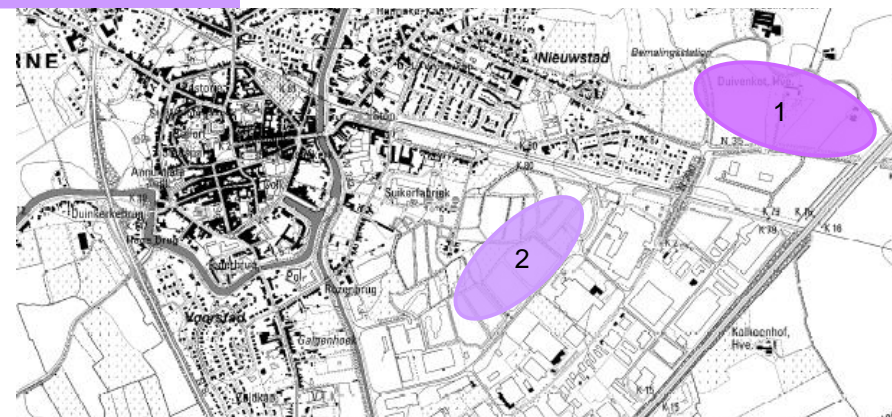
De voorstelde fasering in de visienota waarbij in de periode 2007-2012 'slechts' 15 ha kon ontwikkeld worden ter hoogte van Proostdijk en bijkomend 5 ha na evaluatie in 2012 (op basis van de stand van zaken en invulling op de suikerfabrieksite en de evolutie van de specifieke behoeften) is niet langer relevant en wordt verlaten.

Het onderbrengen van verkeersgenererende activiteiten aan de Proostdijkvaart wordt wel gevolgd.

De voormalige suikerfabrieksite is minder geschikt voor transportgenererende bedrijvigheid en milieubelastende regionale bedrijvigheid gezien bedrijvigheid hier gecombineerd wordt met een stedelijke woonomgeving en een zone voor stadsgroen. Overlast door transport of milieuhinder is hier te vermijden. **Deze bevindingen worden nu ook onderbouwd vanuit de planMER.**

Opvangen behoefte regionale en lokale bedrijvigheid 2007-2017

Fase 1: 2007-2017	20 ha	Brugsesteenweg	Proostdijkvaart - regionaal
	2,9 ha	Brugsesteenweg	Proostdijkvaart - lokaal
Fase 2: 2012-2017-...	15 ha	Nijverheidsstraat	Suikerfabrieksite - regionaal



5.1.3 Kleinhandel

Er wordt ingeschat dat er ongeveer 4,5ha nodig is om een aantal grootschalige handelszaken die kampen met ruimtegebrek te laten herlokalisieren.

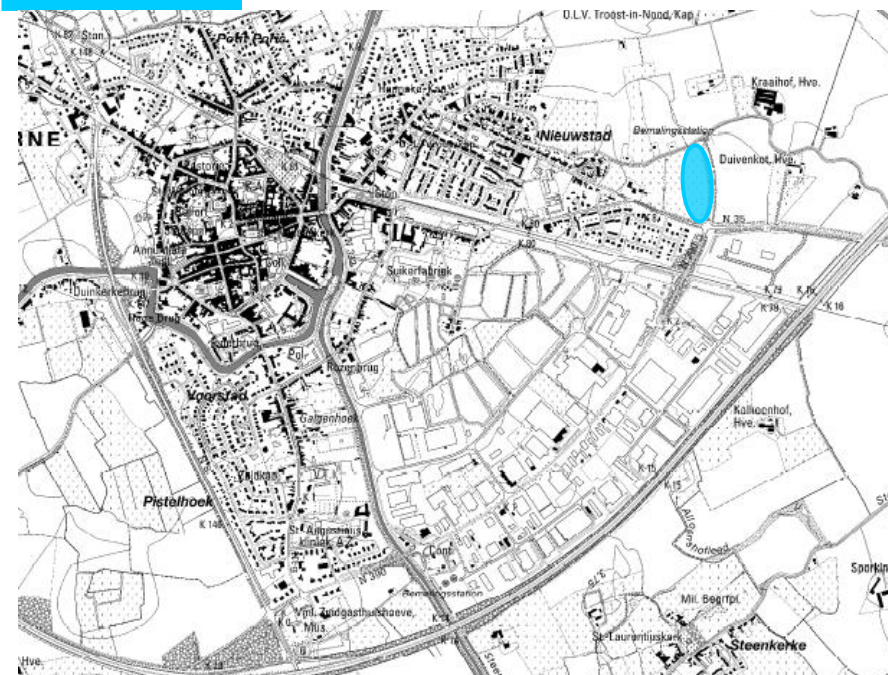
In de visienota werd geopteerd om een beperkt gedeelte (2 ha) te verweven in het woongebied op de suikerfabrieksite, aansluitend bij de huidige handelsconcentraties. Dit voorstel werd meegenomen in de planMER en in het op te maken stedenbouwkundig ontwerpplan voor de fabriekssite. De ontwikkeling van twee ha kleinschalige detailhandel bleek in de loop van het ontwerpproces moeilijk verzoenbaar met een kwalitatieve woonomgeving. Uit berekeningen bleek 70 % van het verkeer tijdens de avondspits afkomstig van die kleinschalige detailhandel, wat het lokale wegennet te veel zou belasten. Vooral ter hoogte van de aansluiting Vaartstraat - Albert I laan bleken bijkomende vervoersintensiteiten de doorstroming te bemoeilijken. **Ruimtelijk en mobiliteitstechnisch onderzoek in het kader van de planMER heeft dus aangegeven dat grootschalige detailhandel niet verzoenbaar is op de suikerfabrieksite. Er wordt daarom geopteerd om geen grootschalige kleinhandel te voorzien op de suikerfabrieksite. Kleinhandelsfunctie die verweefbaar zijn met het wonen en die geen grote verkeersstromen veroorzaken kunnen wel op de suikerfabrieksite ingepast worden.**

Op het bedrijventerrein Proostdijk wordt de mogelijkheid geboden om voldoende ruimte te voorzien voor de herlokalisatie van de meest verkeersgenererende kleinhandelszaken alsook om de handelszaken met een zeer dringende herlokalisatiebehoefte een oplossing te kunnen aanbieden. Ook nieuwe handelszaken zijn mogelijk¹². De oorspronkelijk voorziene 2,5 ha kan hier opgetrokken worden tot 4,5 ha naargelang de behoeften.

¹² We verwijzen hierbij naar de wijzigingen in het kader van het PRS II

Opvangen behoefte kleinhandel 2007-2017

Fase 1: 2007-2017	2,5 ha à 4,5 ha	Brugsesteenweg	Proostdijk
-------------------	-----------------	----------------	------------



5.1.4 Invulling taakstelling groen

Geen bijsturingen.

5.1.5 Hoogwaardige projectzone Gasthuisstraat

Het knooppunt E40/N8 wordt ontwikkeld als poort tot de stad. Door de strategische ligging wordt deze zone, waarvan nog ongeveer 11 ha onbebouwd is, gevrijwaard van klassieke bedrijvigheid en wonen. Door de belangrijke zichtlocatie vraagt dit gebied om een invulling met hoogwaardige functies van bovenlokaal niveau met een hoge beeldwaarde. Dit gebied wordt niet opgenomen binnen de behoeften aan bedrijvigheid (35ha).

Gezien Veurne als stedelijk gebied voor de Westkust onderdeel uitmaakt van het stedelijk netwerk van de kust op Vlaams niveau, kan de plek een bovenlokale invulling krijgen in functie van de activiteiten en dynamiek van de Westkust, hetzij in functie van zijn verzorgende rol voor het noordelijk gedeelte van de Westhoek, Westelijke Polderruimte.

Mogelijke functies zijn hier een evenementenhal, ondersteunende regionale voorzieningen voor bedrijvigheid (hotel, restaurant) en congresfaciliteiten. Ook grootschalige ruimtebehoeften complementair met de dynamiek aan de Westkust, die door hun omvang niet in de binnenstad kunnen ondergebracht worden, kunnen hier voorzien worden. Daarbij moet een duidelijke link zijn met het functioneren van het stedelijke gebied van Veurne zelf.

Rekening houdend met de vraag van het ziekenhuis AZ Sint-Augustinus werd de haalbaarheid van de site Gasthuisstraat als herlocalisatiemogelijkheid onderzocht. Uit deze studie blijkt dat de site heel geschikt is gezien de ligging, binnen de grenzen van het stedelijk gebied, en de ontsluitingsmogelijkheden. De site is vrij centraal gelegen in de regio die het ziekenhuis bedient en is zeer vlot bereikbaar vanuit deze regio door de ligging nabij de E40.

Wanneer zich projecten aandienen die in aanmerking komen voor deze zone, moet onderzocht worden wat op dat moment prioriteit krijgt. Het toelaten van andere projecten in het gebied hypothekeert in principe de herlocalisatie van het ziekenhuis, in die zin dat de be-

schikbare ruimte ontoereikend wordt. Het kan echter zijn dat de plannen/behoefte/middelen van het ziekenhuis ondertussen gewijzigd zijn en dat bijvoorbeeld slechts een deel van het ziekenhuis moet herlokalisatie worden of dat het ondergronds aanleggen van de parkeervoorzieningen haalbaar wordt waardoor minder ruimte nodig is.

Er zal dus een afweging moeten gebeuren op basis van de concrete gegevens op dat moment. Gezien de site uitermate geschikt lijkt voor de herlokalisatie van het ziekenhuis, zal de provincie ter dege rekening houden met de behoeften en plannen van het ziekenhuis en deze grondig afwegen ten opzichte van de eventueel andere voorgestelde projecten.

Momenteel is er nog geen concrete behoefte naar imagorijke bovenlokale functies en zijn ook de herlokalisatieplannen van het ziekenhuis nog niet concreet.

De provincie wil in het kader van de afbakening deze plek reserveren, zodat toekomstige ontwikkelingen niet gehypothekeerd worden. De provincie zal hiervoor een bijkomend RUP opmaken dat niet voorzien was in de visienota van de afbakening van het kleinstedelijk gebied. Het RUP zal dit gebied bestendigen als bouwvrij gebied.

Bij concrete vragen is verder onderzoek nodig om te komen tot een concreet programma van invulling. Dit kan bijvoorbeeld in een masterplan dat een ontwerp voor de site uitwerkt. Een eventueel RUP zal enkel die zones bestemmen waarvoor een concrete behoefte en programma kan worden aangetoond.

5.1.6 Randparking en autokampeerterrein

De stad is op dit moment op zoek naar een geschikte site voor een randparking voor bezoekers. Door het vrijkomen van de suikerfabrieksite zijn er mogelijkheden om een dergelijke randparking aan te leggen geïntegreerd in het stedelijk weefsel. Locaties in de buurt van het station of de Zuidburgweg nabij de toekomstige voetgangersbrug kunnen hiervoor in aanmerking komen.

In de visienota werd voorgesteld om binnen het onderzoek rond de herwaardering van de suikerfabrieksite een onderzoek naar een geschikte locatie voor een randparking op te nemen.

De behoefte aan randparking en kampeerautoterrein wordt binnen dit afbakeningsproces niet weerhouden gezien deze behoefte in het bijgewerkte Mobiliteitsplan (Veurne verbreden en verdiepen. Uitwerkningsnota mei 2010. WVI) beperkter blijkt dan initieel aangenomen werd, er geen ambtelijk draagvlak bestaat voor een randparking op de site van de Suikerfabriek, op niveau van de stad Veurne reeds andere initiatieven genomen werden die ertoe leiden dat de behoefte op gemeentelijk niveau opgevangen wordt en binnen het Masterplan Suikerfabrieksite aangetoond werd dat er op deze site geen ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn.

Deze behoefte wordt niet verder meegenomen binnen de deelRUP's van de afbakening.

5.2 Bijsturing voorstel van gewenste ruimtelijke structuur

Vertrekkend vanuit de globale ruimtelijke concepten en de invulling van de programma-elementen wordt een voorstel van gewenste ruimtelijke structuur uitgetekend. Dit vormt met andere woorden de ruimtelijke vertaling van de toekomstige bovenlokale ontwikkelingen van het stedelijk gebied Veurne, waarbij de E40, de N8 en de Proostdijkvaart als harde grenzen zijn beschouwd.

In het voorstel van gewenste ruimtelijke structuur gaan we uit van een zo compact mogelijke invulling van het stedelijke gebied. De voorkeur gaat uit naar het maximaal benutten van de strategische locaties van de suikerfabriek, het station en de omgeving van de Gasthuisstraat.

Hierbij vormt de site van de suikerfabriek een cruciale locatie voor de invulling van de verschillende behoeften naar wonen, handel, werken, natuur en recreatie. Door het samenbrengen van de beoogde opties voor de verschillende programma-elementen krijgt de gewenste ruimtelijke structuur voor de suikerfabriek vorm.

Invulling suikerfabrieksite

Omdat er maximaal op de suikerfabrieksite zal worden ingezet, wordt de invulling van deze site eerst toegelicht. Gezien we de voorkeur geven aan het versterken van de woonfuncties nabij de stadskern en het station, wordt een deel van de **suikerfabrieksite** ingezet voor het opvangen van de woningbehoefte in de periode 2012-2017, meer bepaald **5 ha**. Bijkomend wordt **8,5 ha** gereserveerd voor wonen als aanbodbeleid voor het opvangen van regionale woonbehoeften op langere termijn en het opnemen van haar rol als kleinstedelijk gebied. Deze 8,5 wordt pas in een tweede fase toebedeeld omwille van de gedetecteerde onzekerheden die ontstaan zijn op basis van de technische onderzoeken binnen het masterplan. Hieruit bleek dat 5ha op middenlange termijn ontwikkelbaar is, andere zones hebben nog te veel vraagtekens waardoor niet de volledige suikerfabrieksite prioritair wordt ingezet binnen de planperiode 2012 – 2017. De waardevolle groenelementen van de bezinkingsbekkens op de suikerfabrieksite die een belangrijke aantrekkingskracht hebben op vogels worden gevrijwaard. Ze bieden aanknopingspunten voor **een stedelijk**

groengebied aanvullend bij het stadspark en het Vaubanpark. Het gaat om zo'n **19 ha**. De resterende oppervlakte van **15 ha** wordt ingezet voor het opvangen van de behoefte aan bijkomende **gronden voor bedrijven**. Gezien de nieuwe gedifferentieerde invulling van de verlaten suikerfabrieksite blijft er niet voldoende ruimte binnen de bestaande bestemming industrieterrein om de totale behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen voor de periode 2007-2017 op te vangen. De 15 ha op de suikerfabriek zal in de periode na 2012 ingezet worden voor bedrijvigheid.

Invulling suikerfabrieksite 2012-2017 en reserve ¹³		
Wonen	5 ha	periode 2012-2017
Wonen	8,5 ha	Reserve na 2017 of als aanbodbeleid ksg Veurne
Kleinhandel	0 ha	
Groen en recreatie	19 ha	
Bedrijvigheid	15 ha	

¹³ De ha voor wonen op de suikerfabriek zijn exclusief de 0,9 ha bestaande bebouwing aan de Brikerijstraat.

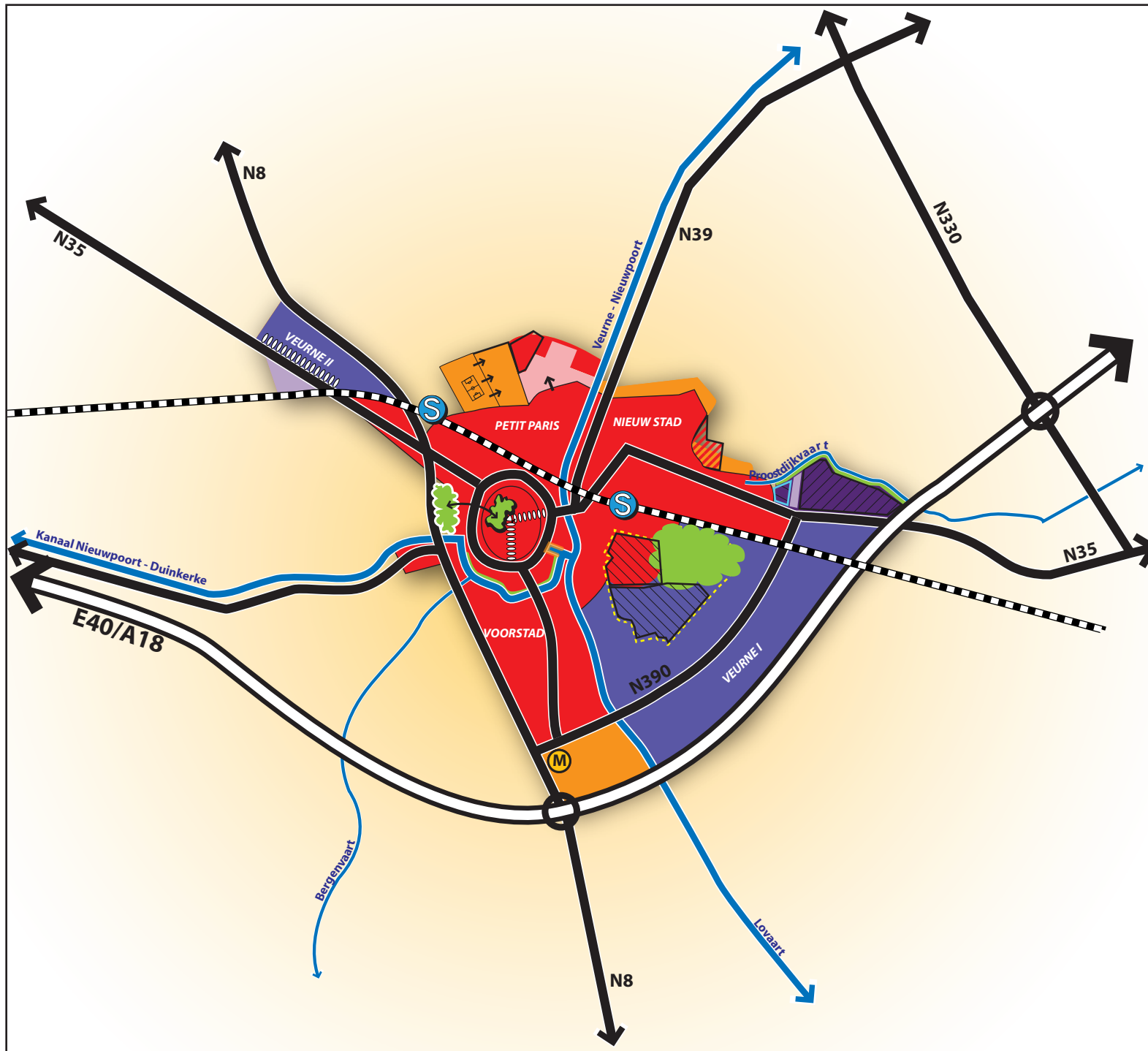
Niet alle behoeften kunnen ingevuld worden op de suikerfabrieksite. Voor bedrijvigheid wordt het gebied tussen de Brugsesteenweg en de **Proostdijkvaart** ingevuld met **20 ha** regionaal bedrijventerrein, onder meer voor verkeersgenererende en milieubelastende bedrijvigheid. Aansluitend wordt een zone van **2,5 ha à 4,5 ha** voor verkeersgenererende kleinhandelszaken en 3 ha voor lokale bedrijvigheid ontwikkeld.

Voor wonen wordt ingezet op twee verschillende gebieden: enerzijds een zone van **2,5 ha** aansluitend bij **Petit Paris** en anderzijds een zone van **4,5 ha** aansluitend bij **Nieuwstad**. Daarmee wordt de behoefte van 7 ha aan bijkomende woonomgevingen voor de periode 2007-2012 ingevuld.

Invulling behoefte planperiodes 2007-2017 ¹⁴			
Wonen fase 1: 2007-2012	4,5 ha	Proostdijkstraat	Aansluitend bij Nieuwstad
	2,5 ha	Burgweg	Aansluitend bij Petit Paris
Wonen fase 2: 2012-2017	5 ha	Brikkerijstraat	Suikerfabrieksite
Wonen fase 3: Na 2017	8,5 ha	Zuidburgweg	Suikerfabrieksite
Bedrijven fase 1: 2007-2017	20 ha	Brugsesteenweg	Proostdijkvaart (regionaal)
	2,9 ha	Brugsesteenweg	Proostdijkvaart (lokaal)
Bedrijven fase 2: 2012-2017	15 ha	Nijverheidsstraat	Suikerfabrieksite (regionaal)
Kleinhandel: 2007-2017	2,5 à 4,5 ha	Brugsesteenweg	Aansluitend bij Proostdijk
Groen/Recreatie: 2007-2017	18,5 ha		Suikerfabrieksite

Kaart 2: gewenste ruimtelijke structuur

¹⁴ De ha voor wonen op de suikerfabriek zijn exclusief de 0,9 ha bestaande bebouwing aan de Brikkerijstraat.



LEGENDE :

- Stedelijk kerngebied
- Stedelijke woonwijken
- Bedrijventerreinen
- Handelslint
- Spoorlijn
- Station
- Hoofdweg
- Bakkerijmuseum
- Kanaal / waterloop
- Stadspark
- Jachthaven
- Stedelijke sportvoorziening
- Opvang woningbehoefte tot 2007
- Opvang deel woningbehoefte 2007-2012
- Opvang deel woningbehoefte 2012-2017 + na 2017
- Uitbreiding stedelijke sportvoorziening
- Vaubanpark
- Versterking stedelijke groenvoorziening
- Lokaal bedrijventerrein
- Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel
- Opvang deel behoefte regionaal bedrijventerrein 2007-2012
- Opvang deel behoefte (regionaal) bedrijventerrein na 2012
- Strategische lokatie voor imagorijke voorziening
- Strategisch projectgebied op bovenlokaal niveau

AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED VEURNE

**Kaart 2 :
Voorstel van
gewenste ruimtelijke structuur**

Datum : februari 2011

Opdrachtgever : Provincie West-Vlaanderen

Bron :

Schaal :

P:\240207_GILLY\OCHTELINGSNOTA\240207_IN_CAS-PDR_05a1

5.3 Bijsturing voorstel van afbakening

Op basis van het voorstel van gewenste ruimtelijke structuur voor het kleinstedelijk gebied Veurne wordt een voorstel van afbakeningslijn uitgewerkt. Ze vormt het resultaat van het onderzoek naar de grensstellende elementen uit het buitengebied en de invulling van de programma-elementen inzake wonen, bedrijvigheid, groen en ontspanning.

Het voorstel van afbakening gaat uit van volgende principes:

- Bestaande elementen met een stedelijke rol worden opgenomen binnen het voorstel van afbakening;
- Gewenste elementen met een stedelijke rol worden opgenomen binnen het voorstel van afbakening;
- Het voorstel van afbakening volgt zoveel mogelijk de bestaande grenzen van het gewestplan of infrastructuur.

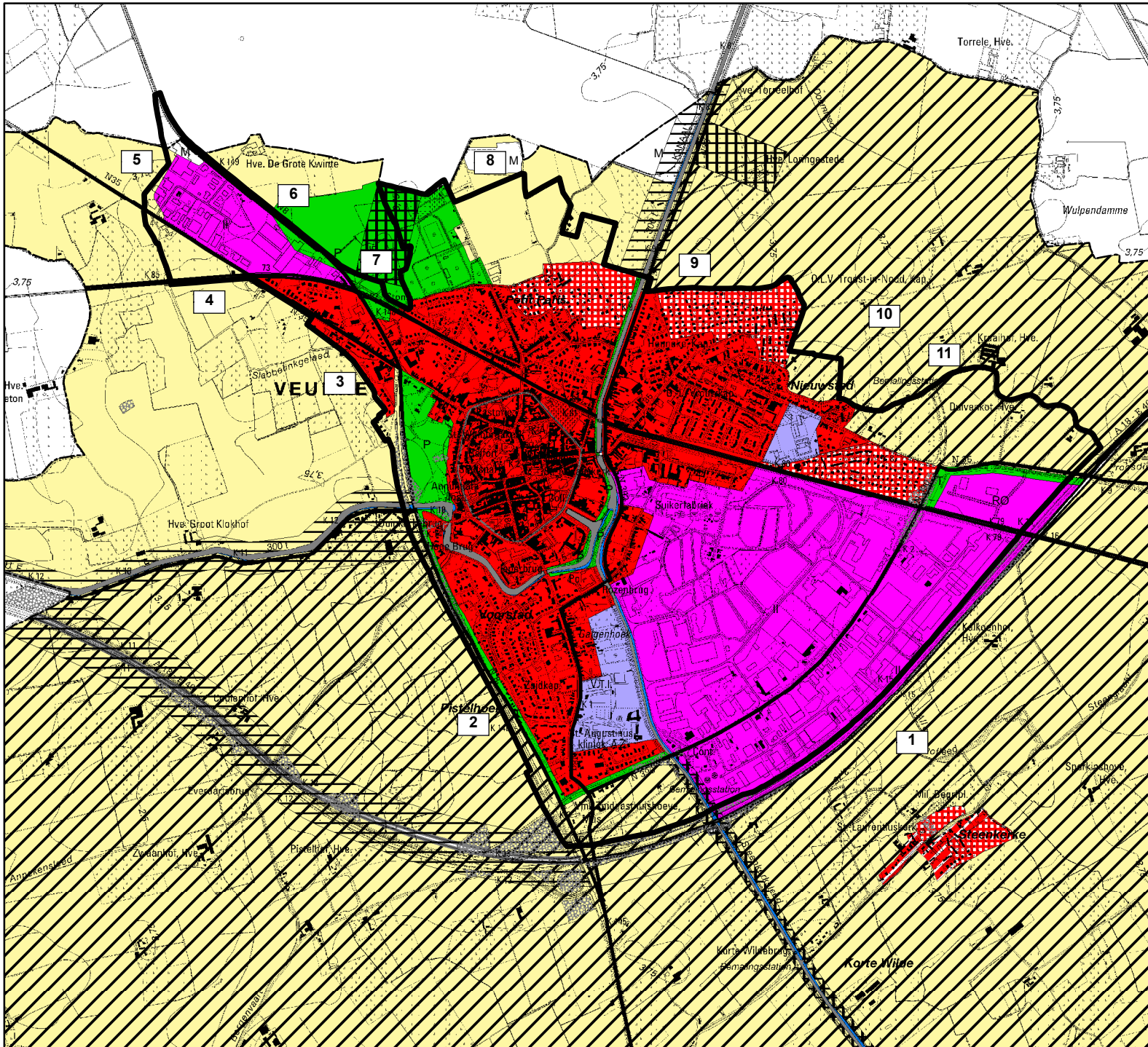
Onderstaande tabel geeft een verantwoording per segment van de afbakeningslijn.

Begrenzing	Verantwoording
1 De grens van het stedelijk gebied valt hier samen met de autosnelweg E40.	Het industriegebied wordt begrensd door de E40 die hier een harde grens vormt ten opzichte van het aanpalende landbouwgebied
2 De grens van het stedelijk gebied valt hier samen met de N8.	De woonomgeving wordt hier begrensd door de N8 die een harde grens vormt ten opzichte van het aanpalende landbouwgebied.
3 Het voorstel van afbakening valt samen met het RUP Daniël de Haenelaan-Europalaan.	De woonontwikkelingen situeren zich hier even ten westen van de N8.
4 De grens van het stedelijk gebied valt samen met de N35 en grens van het RUP Pannestraat.	Bedrijventerreinen maken deel uit van het stedelijk gebied. De geplande uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein bepaalt hier

5 De grens van het stedelijk gebied valt samen met de het provinciaal RUP Veurne II.	de grens (spoorweg – Slabbelinkgeleed). Bedrijventerreinen maken deel uit van het stedelijk gebied.
6 De grens van het stedelijk gebied valt samen met de N8 en de gewestplanbestemming industriegebied.	Bedrijventerreinen maken deel uit van het stedelijk gebied.
7 De grens van het stedelijk gebied valt hier samen met de grens van het BPA Nieuwe treinhalte - Sportpark.	Het station Koksijde en de bijhorende parking worden mee opgenomen binnen de afbakeningslijn. De bestaande stedelijke sportvoorzieningen en begraafplaats worden mee opgenomen binnen het stedelijk gebied.
8 De grens van het stedelijk gebied valt hier samen met de grens van het RUP Petit Paris en de gewenste uitbreiding van de stedelijke woonomgeving tot 2012.	De uitbreiding van de stedelijke sportvoorzieningen en de nieuwe stedelijke woonomgeving vormt de grens van het stedelijk gebied.
9 De grens van het stedelijk gebied valt hier samen met de grens van het woonuitbreidingsgebied op het gewestplan.	De bestaande stedelijke woonomgeving vormt de grens van het stedelijk gebied (twee woningen liggen buiten de gewestplanbestemming woonuitbreidingsgebied).
10 De grens valt hier samen met de mogelijke uitbreiding van de stedelijke woonomgeving. Deze uitbreiding is slechts mogelijk indien de invulling voor wonen op de suikerfabrieksite niet mogelijk is.	De grens van het stedelijk gebied wordt hier ruimer voorzien dan de gewenste nieuwe stedelijke woonomgeving in de periode 2007-2012, dit om de onzekerheden met betrekking tot het wonen op te kunnen vangen indien een bijsturing op de suikerfabriek onvermijdelijk is.
11 De grens van het stedelijk gebied valt hier samen met de gewenste uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein.	Het gewenste regionale bedrijventerrein vormt de grens van het stedelijk gebied. De grens wordt hier bepaald door de Proostdijkvaart.

Kaart 3: Voorstel van afbakening gewestplan

Kaart 4: Voorstel van afbakening topokaart



LEGENDE :

	gemeentegrens
	Voorstel van afbakening
	150c- bestaande hoofdverkeerswegen
	150d- aan te leggen hoofdverkeerswegen
	150e- bestaande spoorwegen
	150g- bestaande afzonderlijke leidingen
	150k- bestaande hoogspanningsleidingen
	1506- reservatiegebieden
	1501- aan te leggen autosnelwegen
	1507- erfdienstbaarheidsgebieden
	0100- woongebied
	0101- woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde
	0102- woongebied met landelijk karakter
	0105- woonuitbreidingsgebied
	0200- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
	0500- parkgebieden
	0600- bufferzones
	0900- agrarische gebieden
	0901- landschappelijk waardevolle gebieden
	1002- milieubelastende industrieën
	1011- regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter
	1100- ambachtelijke bedrijven en kmo's
	1400- militaire gebieden
	1500- bestaande autosnelwegen
	1504- bestaande waterwegen
	7773- restgebiedes

AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED VEURNE

**Kaart 3 :
Voorstel van afbakening
op gewestplan**

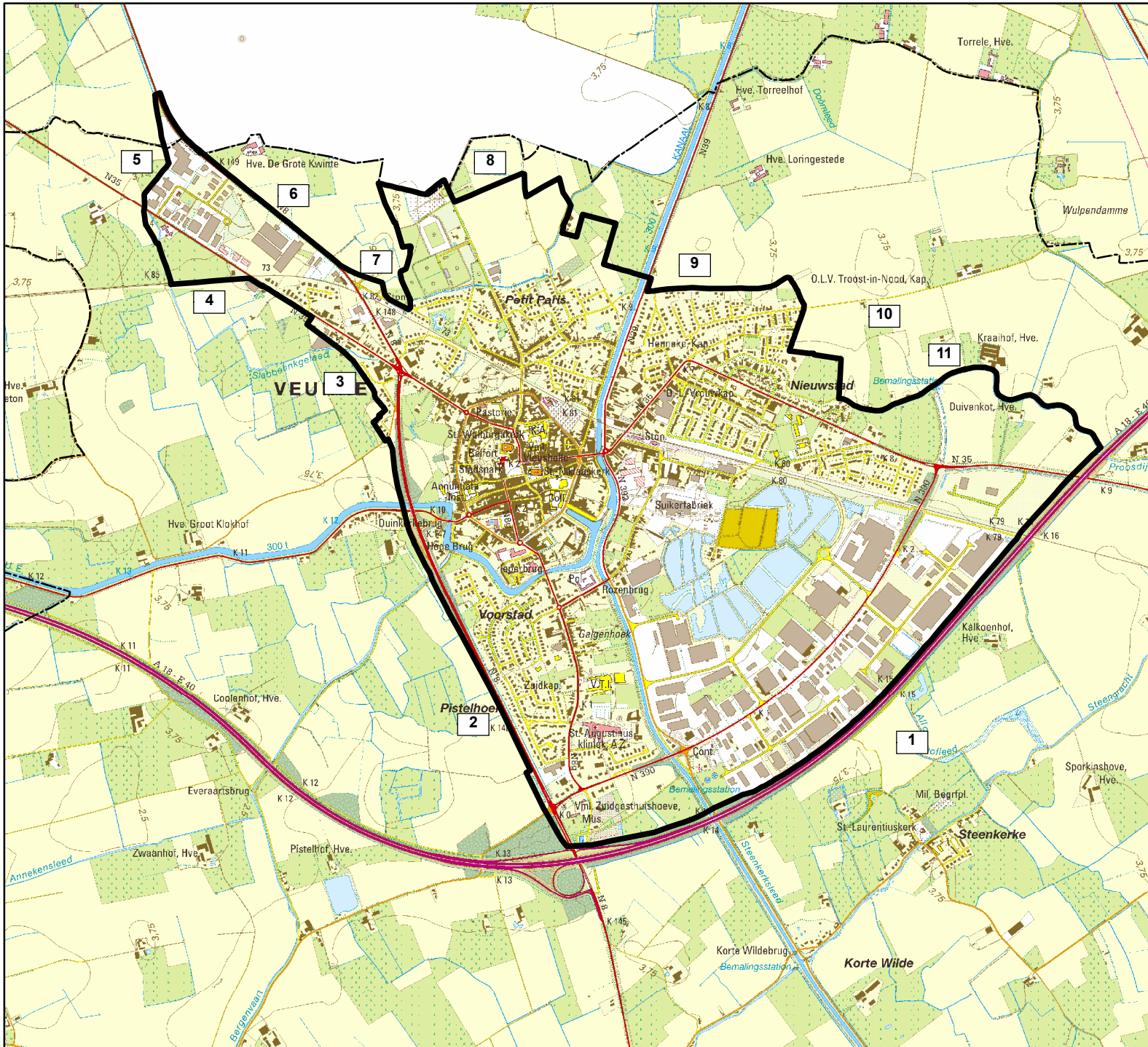
Datum : februari 2011

Opdrachtgever : Provincie West-Vlaanderen



Bron :

SCHAAL : 1:25.000

P:240207/G/GISPRUP/AFBAKENING_060611/040207_afbakening_gwp_PDR_02.mxd



LEGENDE :

-  gemeentegrens
-  Voorstel van afbakening

AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED VEURNE

**Kaart 4 :
Voorstel van afbakening
op topokaart**

Datum : februari 2011

Opdrachtgever : Provincie West-Vlaanderen

Bron :

 **SCHAAL : 1:25.000**

 **Grontmij**

P:\240207\GIS\PRUP AFBAKENING_lee\techtig\mola\240207_afbakening_topc_PDR_02.mxd

5.4 Bijsturing maatregelen en acties

Doelstelling	Actie	Instrument	Trekker	Partners
Afbakening van het stedelijk gebied	Vastleggen van de afbakeningslijn	Provinciaal RUP	Provincie West-Vlaanderen	Stad Veurne, Vlaams Gewest
Aanbodbeleid voor wonen 2007-2012	Versterken van de woonomgeving Petit Paris door een bestemming van 2,5 ha woongebied	Gemeentelijk RUP	Stad Veurne	Provincie West-Vlaanderen, Vlaams Gewest
Aanbodbeleid voor wonen 2007-2012	Versterken van de woonomgeving Nieuwstad door een bestemming van 5 ha als woongebied	Gemeentelijk RUP	Stad Veurne	Provincie West-Vlaanderen, Vlaams Gewest
Aanbodbeleid regionale bedrijvigheid en kleinhandel met aansluitend lokaal bedrijventerrein 2007-2012	Bestemmen van 20 ha regionaal bedrijventerrein met bijkomend 2,5 ha à 4,5 ha specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en aansluitend 2,9 ha lokaal bedrijventerrein in de zone tussen de N35 en de Proostdijkvaart. Bij de opmaak van het RUP moet onderzocht worden hoe de site best kan ontwikkeld worden.	Provinciaal RUP Met delegatie lokaal	Provincie West-Vlaanderen	Stad Veurne, Vlaams Gewest
Aanbodbeleid voor wonen, (regionale) bedrijvigheid en stedelijk groen in de periode 2012-2017	Vertaling van het bovenlokaal strategisch project voor de voormalige suikerfabrieksite in een bestemmingsplan.	provinciaal RUP	Provincie West-Vlaanderen	Stad Veurne, Vlaams Gewest
Aanbodbeleid voor lokale bedrijvigheid 2000-2015	Bestemmen van 4,8 ha in de zone tussen de spoorweg en de N35 (Pannestraat)	Gemeentelijk RUP (goedgekeurd)	Stad Veurne	Provincie West-Vlaanderen, Vlaams Gewest
Opwaarderen van de stationsomgeving	Uitwerken van een strategisch project op niveau van de stad	Verder onderzoek	Stad Veurne	Provincie West-Vlaanderen, Vlaams Gewest
Voorzien in stedelijke functies	Uitbreiden van de stedelijke sport- en recreatievoorzieningen aansluitend bij de bestaande voorzieningen	Gemeentelijk RUP (goedgekeurd)	Stad Veurne	Provincie West-Vlaanderen, Vlaams Gewest
Hoogwaardige bovenlokale functies als poort tot de stad	Vrijwaren van de site gasthuisstraat als strategische locatie voor hoogwaardige bovenlokale functie met een hoge beeldkwaliteit	Provinciaal RUP	Provincie West-Vlaanderen	Stad Veurne, Vlaams Gewest

Deel 2: DeelRUP's

Ter uitvoering van het actieprogramma worden 4 provinciale deelRUP's opgemaakt:

- DeelRUP Afbakeningslijn;
- DeelRUP bedrijventerrein Proostdijkvaart;
- DeelRUP Suikerfabrieksite;
- DeelRUP Gasthuisstraat.

In de kaartenbundel zit een overzichtskaartje met afbakeningslijn en situering van de plangebieden van de deelRUP's.

Het DeelRUP suikerfabriek heeft een afzonderlijk planproces en wordt na goedkeuring van het masterplan (voorzien eind juni 2011) als een apart RUP uitgewerkt. De doorvertaling van het masterplan naar een RUP kan echter vrij vlot gebeuren, dit gebied was immers ook onderwerp van het planMER. Een plenaire vergadering voor dit voorontwerp wordt eind 2011 – begin 2012 verwacht.

Kaart 0.1: situering deelgebieden en planuitsnedes

De verantwoording bij de verschillende deelplannen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening kleinstedelijk gebied Veurne is telkens op dezelfde manier opgebouwd en bevat de noodzakelijke onderdelen van een ruimtelijk uitvoeringsplan zoals voorzien in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Het deelRUP van de afbakeningslijn en Gasthuisstraat omvat enkel de 3 eerste onderdelen van de toelichting en omvat geen onteigeningsplan.

A. Toelichtend deel

1. De relatie met het doorlopen afbakeningsproces. Dit concretiseert de relatie met het PRS West-Vlaanderen aangezien het afbakeningsproces kadert in de uitvoering van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen.
2. De bestaande feitelijke toestand.
3. De bestaande juridische toestand.
4. Vertaling van de gewenste ruimtelijke structuur naar het PRUP.
5. In voorkomende geval de watertoets.
6. In voorkomend geval een buurtwegentoets.
7. In voorkomend geval een ruimtelijk veiligheidsrapport, het planmilieu-effectenrapport, passende beoordeling
8. Ruimtebalans
9. Opgave van de voorschriften die opgeheven worden.

B. Verordenend deel

1. Voorschriften inzake bestemming, inrichting en/ of beheer.
2. Verordenend grafisch plan.
3. Onteigeningsplan.

De selectie van de elementen die opgenomen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften is bewust beperkt gehouden om er in de toekomst voldoende flexibel mee te kunnen omgaan. Enkel die elementen die noodzakelijk zijn voor het bereiken van het doel worden verordenend vastgelegd.

1 DeelRUP Afbakeningslijn

1.1 TOELICHTEND DEEL

1.1.1 Relatie met het afbakeningsproces

Het aangeven van de afbakeningslijn is één van de finaliteiten van het afbakeningsproces. De afbakeningslijn zoals weergegeven onder hoofdstuk 5, paragraaf 5.1 van het algemeen deel 'voorstel van afbakening', is gebaseerd op de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur. De afbakeningslijn is voor een klein stuk ook gelegen op grondgebied van de gemeente Koksijde, meer bepaald in het noordwesten langs de N8.

Deze voorgestelde afbakeningslijn wordt in dit ruimtelijk uitvoeringsplan vastgelegd op perceelsniveau. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de actie op provinciaal niveau 'vastleggen van de afbakeningslijn' uit het actieprogramma.

De doelstellingen om de lijn in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan op te nemen zijn de volgende:

- uitvoering geven aan het PRS West-Vlaanderen;
- een ruimtelijk stedelijk gebiedbeleid richten naar een afgebakende plek;
- de afbakening een juridisch statuut geven zodat ze ook doorwerkt in uitvoeringsplannen van gemeenten.

1.1.2 Bestaande feitelijke toestand

De bestaande feitelijke toestand bestaat uit volgende kaarten:

Plan 1.1: Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart

Plan 1.2: bestaande feitelijke toestand: orthofoto

1.1.3 Bestaande juridische toestand

De bestaande juridische toestand wordt weergegeven op volgende kaarten:

Plan 1.3: bestaande juridische toestand: gewestplan

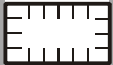
Plan 1.4: bestaande juridische toestand: andere plannen

1.1.4 Ruimtebalans

Niet van toepassing.

1.2 VERORDENEND DEEL

1.2.1 Stedenbouwkundige voorschriften

Art.	Verordenend deel	Toelichting en visie
Art. 1.	Grenslin kleinstedelijk gebied Veurne 	
1.1	<p>De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het kleinstedelijk gebied Veurne.</p> <p>Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vervangen.</p> <p>Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van deze ruimtelijke structuurplannen.</p>	<p>Het gebied wordt beheerd als een kleinstedelijk gebied zoals beschreven in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen. Het kleinstedelijkgebiedbeleid wordt aldus op dit concreet afgebakende gebied toegepast.</p> <p>Daarbij werken de ontwikkelingsperspectieven voor de kleinstedelijke gebieden zoals opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen – conform de decretale bepalingen – niet rechtstreeks door op het vergunningenbeleid. Dit geldt zowel voor gewestelijke, provinciale als gemeentelijke uitvoeringsplannen. Ook bij de opmaak van structuurplannen en andere overheidsprojecten dient rekening gehouden te worden met de ontwikkelingsperspectieven. Het vergunningenbeleid in dit gebied wordt daarbij blijvend gevoerd op basis van de geldende aanlegplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen.</p>

1.2.2 Verordenend grafisch plan

Voorgaande voorschriften zijn te lezen bij volgende grafische plannen, toegevoegd in bijlage:

Plan 1.5: verordenend grafisch plan

Plan 1.6: verordenend grafisch plan (aparte vouwkaart op schaal 1/5000)

2 DeelRUP bedrijventerrein Proostdijkvaart

2.1 TOELICHTEND DEEL

2.1.1 Relatie met het afbakeningsproces

In de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur van het kleinstedelijk gebied Veurne wordt het gebied ten noordoosten van het bestaande bedrijventerrein Veurne I aangeduid als een nieuw regionaal bedrijventerrein (zie punt 6.2 *Invulling taakstelling bedrijvigheid* van het algemeen deel van deze toelichtingsnota). Deze gebieden, samen goed voor ongeveer 29 ha, ingesloten tussen de Proostdijkvaart, de N35 en de E40, zorgen voor een compacte uitbreiding van het stedelijk gebied en zijn vlot ontsluitbaar.

Deze zone zal aangesneden worden voor de behoefte tot 2017 voor het opvangen van de behoefte aan bijkomende ruimte voor regionale bedrijvigheid, waaronder grootschalige kleinhandel en transportgenererende bedrijvigheid alsook de behoefte aan lokale bedrijvigheid zal aansluitend opgevangen worden.

Dit RUP is een uitvoering van het PRS-WV en de bevoegdheid van de provincie tot afbakening van de regionale bedrijventerreinen in de kleinstedelijke gebieden. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de actie op provinciaal niveau *'bestemmen van 20 ha regionaal bedrijventerrein met bijkomend 2,5 à 4,5 ha specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel*

en aansluitend 2,9 ha lokaal bedrijventerrein in de zone tussen de N35 en de Proostdijkvaart' in de periode 2007-2017 uit het actieprogramma (zie het algemeen deel).

2.1.2 Relatie met andere planningsprocessen

Afbakening van de gebieden van de natuurlijke, agrarische en bosstructuur

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft de Vlaamse administratie een ruimtelijke visie opgesteld voor de regio Kust-Polders-Westhoek. Hierin geeft zij aan hoe zij de open ruimte in deze regio de komende jaren ruimtelijk wil zien ontwikkelen en welke acties ondernomen kunnen worden om dit te realiseren.

De nota Kust-Polders-Westhoek: Gewenste ruimtelijke structuur en Programma voor uitvoering (mei 2005) werd samen met de adviezen van de betrokken gemeenten, provincies en belangengroepen voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Zij heeft op 31 maart 2006 beslist over het vervolgtraject. Tegelijkertijd heeft zij voor een aantal agrarische gebieden de bestemming herbevestigd. Deze gebieden zullen in de verdere uitvoering van het project niet van bestemming wijzigen.

De uitbreiding van het bedrijventerrein maakt deel uit van deze herbevestigde agrarische gebieden. Gemeenten en provincies kunnen op basis van goedgekeurde structuurplannen binnen de (beleidsmatig) herbevestigde agrarische bestemmingen zeer beperkte planningsinitiatieven nemen voor zover deze kaderen in goedgekeurde structuurplannen. Bij elk van deze planningsinitiatieven moeten de inhoudelijke uitgangspunten en de kwantitatieve opties ten aanzien van de hoofdfunctie landbouw in acht genomen worden. De beleidsmarginen die kan gegeven worden in het geval van al goedgekeurde structuurplannen betreft onder meer provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen in uitvoering van het provinciaal structuurplan voor de afbakening van kleinstedelijke gebieden.

In de nieuwe omzendbrief RO 2010/01 wordt gesteld dat de Vlaamse overheid de opties in de herziening van gemeentelijke ruimtelijke structuur-

plannen die een planologische aanpassing van de beleidsmatig herbevestigde agrarische gebieden inhouden “voldoende terughoudend” zal beoordelen. Dit betekent dat de opties steeds getoetst zullen worden aan de ruimtelijke doelstellingen voor samenhangende landbouwgebieden op Vlaams niveau en dat de mogelijke acties om het planologisch evenwicht te herstellen zijn onderzocht.

Er dient een afdoende afweging ten aanzien van de agrarische structuur te gebeuren. Elementen die in deze verantwoording zeker aan bod moeten komen zijn:

- onderzoek naar alternatieve locaties,
- naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur en
- naar de mogelijke flankerende maatregelen.

Afweging alternatieve locaties

Voor de invulling van de taakstelling bedrijvigheid is op zoek gegaan naar een locatie waar de realisatie van een gemengd bedrijventerrein van ca.25 ha mogelijk is. De voorkeur gaat uit, zowel vanuit functioneel als vanuit ruimtelijk oogpunt, naar een zone aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein.

Aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein is de zone van de Gasthuisstraat niet herbevestigd als agrarisch gebied. De provincie duidt deze zone echter aan als een zeer strategische locatie voor het kleinstedelijk gebied waar hoogwaardige functies dienen ondergebracht te worden.

Het gebied van de suikerfabriek krijgt eveneens door zijn strategische ligging aansluitend bij het stadscentrum deels een invulling in functie van wonen en groen, zodat niet alle behoefte voor bijkomende regionale bedrijvigheid hier kan opgevangen worden.

Buiten de herbevestigde agrarische gebied zijn er dus geen haalbare opties voor de locatie van een gemengd bedrijventerrein van ruim 25 ha. Alle overige gebieden rondom het kleinstedelijk gebied Veurne werden binnen de herbevestigde agrarische gebieden afgebakend. Daarbij gaat de

voorkeur uit naar het resterende gebied aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein meer bepaald het gebied tussen de Proostdijkvaart en de N35.

Impact op samenhang agrarische structuur

Aangaande de impact op het functioneren van de agrarische structuur kan gesteld worden dat het voorgestelde gebied zo dicht mogelijk aanleunt bij het bestaande stedelijke weefsel en dat bij het locatie-onderzoek gezocht werd naar een locatie waarvan de impact op de samenhangende landbouwgebieden het kleinst was. Zones die de samenhang binnen nog duidelijk begrensde aaneengesloten, grote landbouwgebieden dreigden aan te tasten, werden uitgesloten. We verwijzen hier ook naar het hoofdstuk uit de visienota omtrent de grensstellende elementen vanuit de open ruimte. Alle samenhangende landbouwgebieden ten zuidoosten van de E40, ten westen van de N8 en ten zuidwesten van de N35 werden gevrijwaard van verdere ontwikkelingen. Uiteindelijk werd een locatie naar voor geschoven die sterkst aanleunt bij het bestaande stedelijke weefsel en die zo weinig mogelijk doordringt in het noordelijke landbouwgebied. De ontwikkelingen worden zo dicht mogelijk langs de N35 gehouden waarbij de Proostdijkvaart als grens met het samenhangende landbouwgebied wordt gerespecteerd. Op die manier wordt geprobeerd de samenhang van de agrarische structuur minimaal aan te tasten.

Flankerende/compenserende maatregelen

Er zijn rondom het stedelijk gebied van Veurne geen mogelijkheden om het planologisch evenwicht te herstellen gezien, met uitzondering van de site Gasthuisstraat die voorlopig bevestigd wordt als bouwvrij agrarisch gebied, alle overige gebieden al behoren tot herbevestigd agrarisch gebied. Verder zijn er ook geen harde bestemmingen die aan het stedelijk gebied zijn gelegen die niet langer in aanmerking komen om een vooropgestelde behoefte op te vangen, en dus zouden kunnen omgezet worden naar agrarisch gebied. Dit houdt in dat voor de realisatie van de zone Proostdijkvaart geen ander gebied kan omgevormd worden naar agrarisch gebied.

De provincie zal dan ook genoodzaakt zijn om in te zetten op flankerende maatregelen ten aanzien van de landbouw. Als flankerende maatregel kunnen naast een financiële vergoeding mogelijkheden onderzocht worden om ruilgronden te voorzien. In overleg met de getroffen landbouwers kan gezocht worden naar de meest gepaste flankerende maatregelen. Deze zaken zullen bekeken worden bij de verwerving van de gronden en de realisatie van het terrein.

In het kader van dit RUP werd door de VLM een QuickLER opgemaakt waarin volgend flankerend beleid wordt voorgesteld:

Voor de getroffen landbouwer waarvoor het verlies van de gronden een grote impact betekent, zal het voorzien van ruilgrond allicht de meest gepaste oplossing bieden. Het betreft meer bepaald de grond met de recente fruitboomgaard.

Voor de getroffen landbouwers met een gematigde impact is ruilgrond ook een optie maar kan vergoeding in geld eventueel volstaan. Bij lagere impact zou een vergoeding in geld moeten kunnen voldoen. Afhankelijk van de specifieke bedrijfssituatie met bijhorende landbouwgevoeligheid dient geopteerd te worden voor vergoeding of voor ruilgrond. Hoe hoger de score van de landbouwgevoeligheid, hoe belangrijker het wordt om ruilgrond te hebben. Deze zaken zullen bekeken worden bij de verwerving van de gronden en de realisatie van het terrein.

RUP voor het lokale bedrijventerrein

Gezien de verweving van het lokale bedrijventerrein binnen de site van de Proostdijkstraat werd door de gemeente en de provincie afgesproken het lokaal bedrijventerrein mee te nemen binnen het provinciaal RUP zodat het geheel kadert binnen een samenhangende visie. De behoefte tot 2,9 ha bijkomend lokaal bedrijventerrein werd onderbouwd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Op 6 juni 2011 werd de bevoegdheid voor het lokaal bedrijventerrein van 2,9ha door het College gedelegeerd aan het provinciebestuur. Hierdoor wordt dit onderwerp van het Voorontwerp- RUP Proostdijk.

2.1.3 Bestaande feitelijke toestand

Het RUP omvat een zone ten oosten van Veurne centrum. Meer bepaald tussen de N35 en de A18/E40. De precieze begrenzing van het gebied wordt bepaald door de Brugsesteenweg (N35), de A18/E40, de Proostdijkvaart en de bebouwing van de Feyslaan.

Ontsluiting

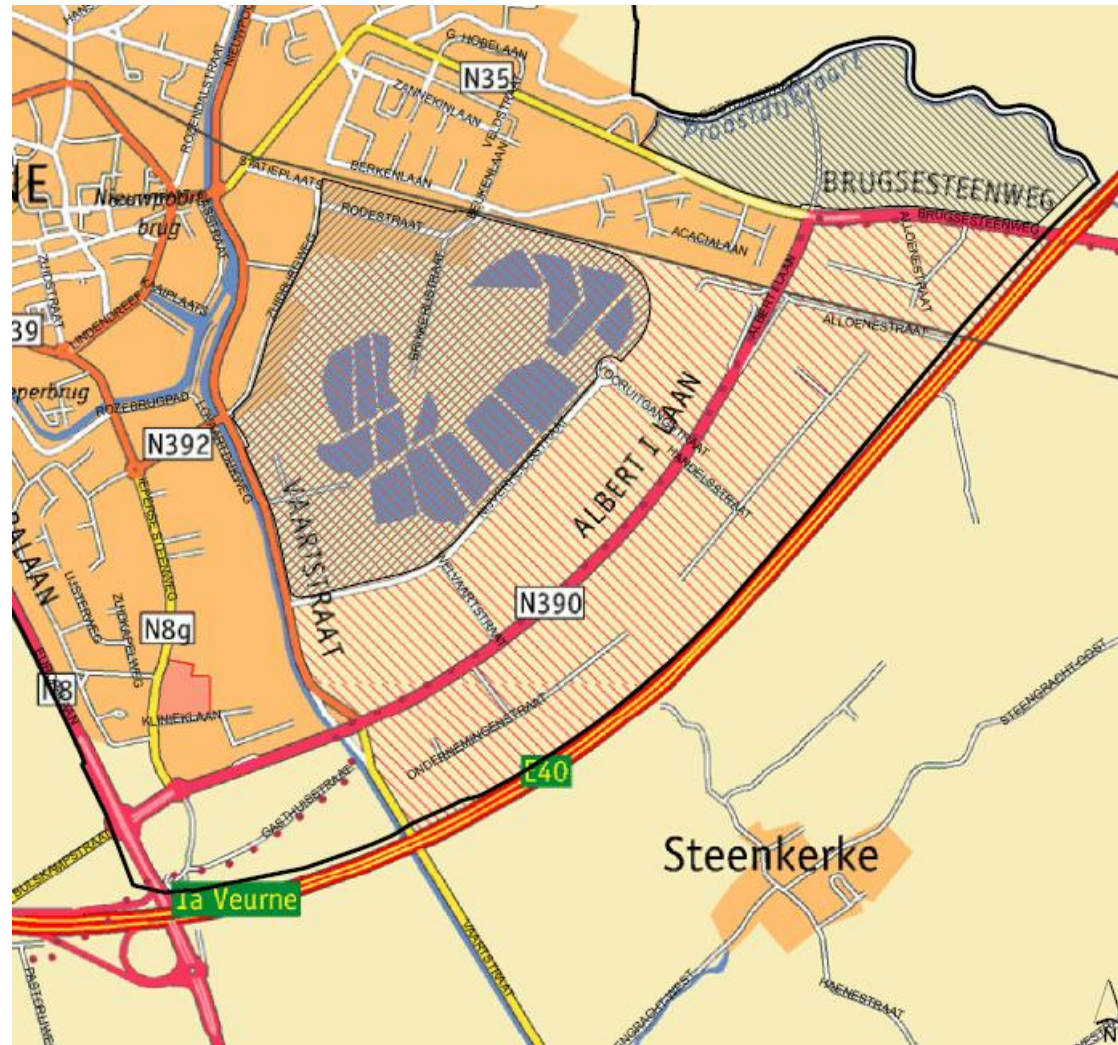
De site takt aan op de N35, die in verbinding staat met de E40 via de N390 en de N8 of via de N330 naar de oprit in Oostduinkerke. Het kruispunt N390 Albert I-laan – N35 Brugsesteenweg is momenteel een voorrangskruispunt.

De lijn 32 Veurne – Diksmuide – Lichtervelde passeert langs de N35 maar er zijn geen halteplaatsen.

Langs de Proostdijkstraat ten noorden van de Proostdijkvaart, ligt het pluimveebedrijf Devloo en loopt een route van het fietsknooppunten-netwerk.

Momenteel zijn er twee brugjes over de Proostdijkvaart die toegang geven tot de weilanden voor gemotoriseerd verkeer.

Het bedrijventerrein grenst in het westen aan woongebied maar er zijn geen rechtstreekse verbindingen voor gemotoriseerd verkeer tussen het woongebied en het bedrijventerrein. Ten oosten van de N390 telt de N35 nagenoeg geen woningen.



Figuur 18: bestaande ontsluiting

Landgebruik en landschap

Het plan maakt deel uit van het open aaneengesloten landbouwgebied dat zich ten noordoosten van Veurne uitstrekt en gekenmerkt wordt door ruime zichten. Het gebied is momenteel overwegend in gebruik door de landbouw als weiland en akkerland en omvat dus weinig biologisch waardevolle ecotopen. Het betreft uitgebikte gronden met soortenarme vegetaties. Centraal is er een vrij recente boomgaard die intensief uitgebraat wordt en door zijn strakke aanblik beeldbepalend is.

Er zijn drie hoeves aanwezig in het gebied. In het westen is een hoeve gelegen langs de N35 ter hoogte van de woonomgevingen. Centraal ligt de historische hoeve Duyvenkot, een site met walgracht uit de Late Middeleeuwen, opgenomen op de lijst van bouwkundig erfgoed. In het oosten ligt een hoeve aansluitend bij de Proostdijkvaart en de E40.

Voor de hoeve Duyvenkot is opvallend. Vanaf de N35 leidt een dreef naar deze hoeve. Bij de hoeve is een kleine hoogstamboomgaard aanwezig. De architectuur, de waardevolle toegangs-dreef en de oude hoogstamboomgaard zorgen voor een positieve beelddrager in het gebied.

Ten zuiden en ten westen zijn de N35, bebouwing Nieuwstad en bedrijvigheid van Veurne begrenzend. Op de perceelsgrenzen zijn er beperkt knotbomenrijen aanwezig en/of zijn er grachten met riet. Het studiegebied wordt in

het noorden begrensd door de Proostdijkvaart. Deze waterloop heeft waardevolle structuurkenmerken met rietvegetaties en is omwille van zijn semi-natuurlijke uitstraling eveneens een kwalitatief element. Lokaal zijn de oevers van deze waterloop verstedigd.

Ter hoogte van de N390 is een opslagplaats aanwezig. Dit is momenteel een negatieve beelddrager.

De bestaande feitelijke toestand bestaat uit volgende kaarten:

Plan 2.1: Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart

Plan 2.2: Bestaande feitelijke toestand: orthofoto



Figuur 19: feitelijke toestand op luchtfoto

Waterhuishouding

Het gaat om een kustpoldergebied met in het voorjaar een ondiepe grondwatertafel (tussen de 0.5 en 1.5 m onder maaiveld) en in het najaar iets dieper. In het kustgebied komt het grensvlak tussen zoet en zout water op geringe diepte voor.

De waterhuishouding wordt geregeld door polderwaterlopen en kanalen waarvoor een kunstmatig peil wordt ingesteld. Het peilbeheer is de bevoegdheid van de Polder Noordwatering Veurne. Het peilbeheer speelt een cruciale rol in de waterbeheersing van de polders. Over het algemeen wordt in de winter een lager peil aangehouden dan in de zomer, dit om de nodige buffercapaciteit beschikbaar te houden in de winter en om verzilting en verdroging tegen te gaan in de zomer. Het basisprincipe van het peilbeheer in de polder is dus 'draineren in de winter, irrigeren in de zomer'.

Bijna de volledige polderstreek is aangeduid als natuurlijk overstromingsgebied. Binnen het plan komen echter geen recente overstroomde gebieden voor. Wel is er sprake van enige overstromingsgevoeligheid ten gevolge van de specifieke eigenheid van de kustpolders. Dit wordt bevestigd door de Polder Noordwatering Veurne die de woonwijken ter hoogte van de Proostdijkvaart als gevoelige voor wateroverlast bestempelt. Het zuidelijk gedeelte van de Proostdijkvaart en de zones ten zuiden ervan zijn op de watertoetskaarten aangeduid als mogelijks overstromingsgevoelig.



Grachten met knotbomenrijen



Recente boomgaard



Zicht op omgevende landschap



Zone met opslag



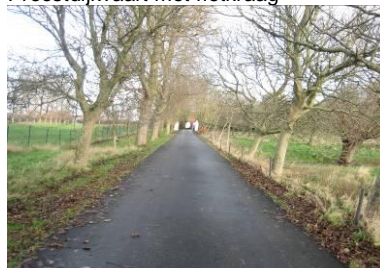
Zicht op talud van E40



Zicht op hoeve



Proostdijkvaart met rietkraag



Toegangsdreef Duyvekot



Hoeve Duyvekot



Oude hoogstamboomgaard

2.1.4 Bestaande juridische toestand

Het plangebied is volgens het gewestplan Veurne-Westkust (KB 6/12/1976) en gewijzigd bij MB 11/06/1996 gelegen in agrarisch gebied. De wijziging had betrekking op de uitbreiding van het bedrijventerrein Veurne I in noordelijke richting tot aan de N35 (Brugsesteenweg) als regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter.

<i>Type</i>	<i>In het gebied</i>	<i>Aangrenzend</i>
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Veurne - Westkust (KB 6/12/1976) en gewijzigd bij MB 11/06/1996	idem
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	geen	geen
Bijzondere plannen van aanleg of gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	geen	BPA Zannekinlaan (K.B. 23.07.1969)

In dit deelgebied komen geen vogelrichtlijn-, habitatrictlijn, beschermd monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen, natuurreservaten, bosreservaten, VENgebieden, overstromingsgebieden, beschermingszones grondwater of verkavelingen voor.

Het gebied maakt wel deel uit van Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG).

De bestaande juridische toestand wordt weergegeven op volgende kaarten:

Plan 2.3: bestaande juridische toestand: gewestplan

Plan 2.4: bestaande juridische toestand: andere plannen

2.1.5 Gewenste ruimtelijke structuur

Programma

De invulling van de behoefte zal gebeuren door de realisatie van een gemengd bedrijventerrein van ruim 29 ha. Er wordt geopteerd om de gebieden tussen N35 en Proostdijk te herbestemmen: 20 ha in functie van regionale bedrijvigheid, max. 4,5 ha in functie van grootschalige kleinhandel en 2,9 ha in functie van lokale bedrijvigheid

Uitgangshouding

Bij het zoeken naar een geschikte invulling van het gebied opteren we voor een contextuele benadering. Daarbij gaan we uit van de eigenschappen van de omgeving, we houden rekening met de aanwezige kenmerken die de locatie zelf aanreikt. Het concept zorgt dat de invulling in overeenstemming is met de aanwezige en gewenste landschappelijke en stedelijke context. De bestaande elementen bieden ideale aanknopingspunten voor een verdere uitbouw van de site.

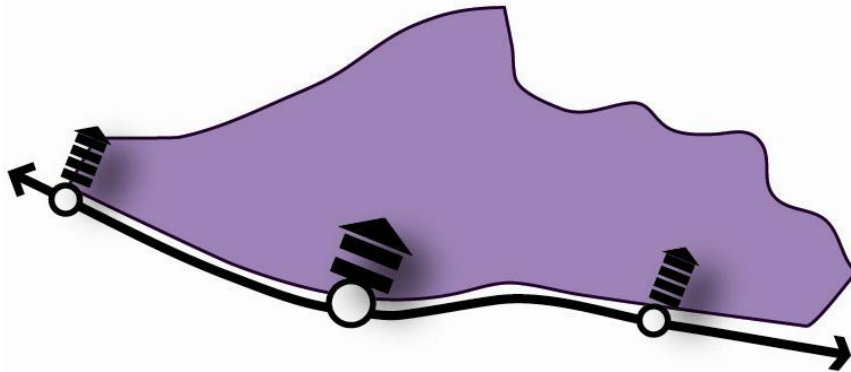
Aandachtspunten

Volgende elementen zijn belangrijk op niveau van het RUP:

- Zuinig en efficiënt ruimtegebruik;
- (Interne) ontsluiting en ontsluiting nieuw woongebied Proostdijkstraat;
- Locatie lokaal bedrijventerrein;
- Zone voor grootschalige kleinhandel;
- Overgang naar het woongebied;
- Landschappelijk vormgeving naar de Proostdijkvaart;
- Landschappelijke inpassing van de hoeve 'Duyvekot';
- Grens met N35 en de E40;

Concepten

- Eén duidelijke toegang naar de site



- *Hoofdontsluiting*

De hoofdontsluiting vormt het visitekaartje van het terrein en de kwaliteit van het interieur. De hoofdontsluiting dient daarom eenvoudig en overzichtelijk te zijn. De 'leesbaarheid' ervan wordt verhoogd door een uniforme vormgeving (bestrating, beplanting, ...). Daarbij krijgt het bedrijventerrein **één duidelijke toegang**, die het verkeer verder verdeelt naar het regionaal bedrijventerrein, het lokale bedrijventerrein en de kleinhandelszone. Het huidige knooppunt van de N35 (Brugsesteenweg) met de N390 (Albert I-laan) is daarbij de meest logische keuze. Daarbij wordt de toegang gekoppeld aan een bestaand knooppunt op de N35. Op die manier wordt een omvangrijk bijkomend knooppunt vermeden. Een korte opeenvolging van volwaardige knooppunten op de N35 (met een snelheidsregime van 70 km/u) is te vermijden.

- *Interne ontsluiting*

De interne wegenis wordt niet vastgelegd in het RUP en kan bepaald worden in functie van een optimale inrichting van de site. De voorkeur gaat hierbij uit naar een intern lussensysteem zodat doodlopende stukken vermeden worden. De aanwezigheid van de waardevolle site Duyvekot en omgeving legt een aantal beperkingen op aan het bedrijventerrein. Onder meer dient het doorsnijden van deze site door weginfrastructuur vermeden te worden.

- *Bijkomende ontsluiting*

Om het doorsnijden van de site Duyvekot te vermijden, wordt een tweede ontsluitingspunt op de N35 voorzien, ter hoogte van de Bedrijvenlaan, ter ontsluiting van het deel van het bedrijventerrein dat zich ten oosten van de site Duyvekot bevindt. Hiermee wordt afgestapt van het **rechts-in/rechts-uit** principe als secundaire toegang en kan op deze locatie toch een volwaardig knooppunt worden uitgebouwd¹⁵. In overleg met de wegbeheerder werd beslist dat het beter is een ingewikkelde structuur aan het ontsluitingspunt te vermijden en hier toch een kruispunt met afslagstroken te creëren.

- *Ontsluiting woongebied*

Er wordt geopteerd om de **ontsluiting van het woongebied** aan de Proostdijkstraat volledig los te houden van de ontsluiting van het bedrijventerrein. Op die manier kan het woonverkeer met een bestemming buiten het plangebied maximaal gescheiden worden van werk- en winkelverkeer in functie van voorliggend plan. Daartoe wordt een toegangsweg gereserveerd in het westen van het plangebied, aansluitend bij de woonomgevingen Nieuwstad-Proostdijk

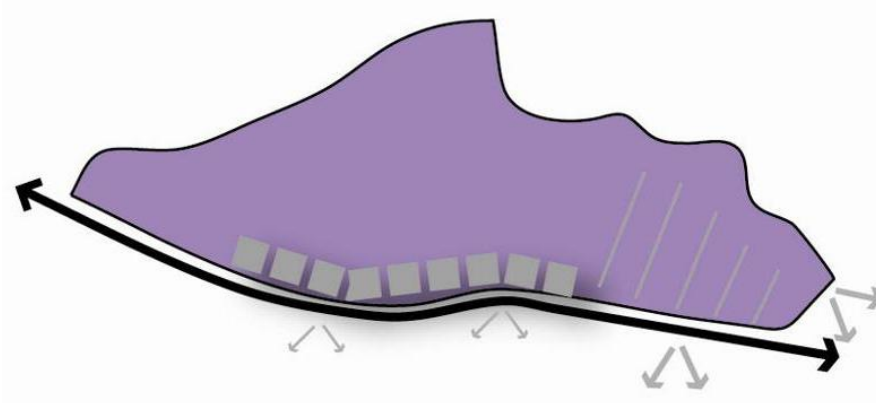
¹⁵ Zie bijkomend overleg tussen de stad Veurne en AWW, MOW dd. 27/02/2012 in bijlage toegevoegd.

- *Ontsluiting pluimveebedrijf Devloo*

Dit bedrijf ligt buiten het plangebied, meer bepaald net ten noorden ervan langs de Proostdijkstraat. De verkeersafwikkeling van dit bedrijf verloopt via de Proostdijkstraat, een landbouwweg die onderdeel is van het fietsknooppuntennetwerk. Er wordt geopteerd om de ontsluiting van dit bedrijf volledig los te houden van de ontsluiting van het bedrijventerrein. De Proostdijkvaart vormt een duidelijke grens voor het bedrijventerrein en is grensstellend voor de stedelijke ontwikkelingen op basis van de open ruimte elementen. De afbakeningslijn werd dan ook vastgelegd op de Proostdijkvaart. Daarenboven werd in de MER naar aanleiding van de milieuvergunningaanvraag de bijkomende hinder van het bedrijf als aanvaardbaar beschouwd¹⁶. Er wordt dan ook van uitgegaan dat er binnen de bestaande toestand afdoende maatregelen mogelijk zijn die de verkeersveiligheid bevorderen o.a. op vlak van weginrichting, verkeerscirculatie, ... Om voorgaande redenen wordt geen ontsluiting voorzien via het regionaal bedrijventerrein.

¹⁶ Volgens de gegevens in het MER-rapport worden in de toekomstige situatie een 18-tal vrachtwagens per week verwacht. De transportroute loopt niet doorheen gevoelig gebied (woongebied en dergelijke). Gezien het aantal transportbewegingen en de ligging van de transportroute, is er voor de gewenste situatie sprake van een gering negatief effect (MER blz. 125). De bijkomende hinder kan bijgevolg als aanvaardbaar worden beschouwd."

- Presentatie in de stedelijke context

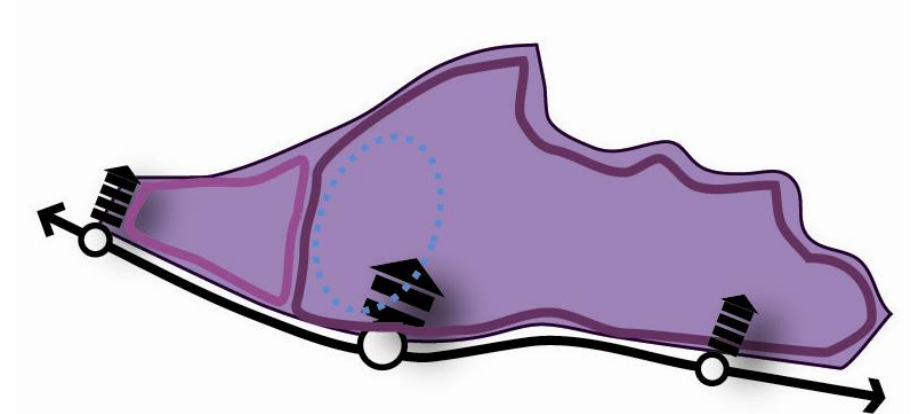


De begrenzingen van het bedrijventerrein zijn kenmerkend voor hun presentatie in de stedelijke en landschappelijke context. Strategische grenzen zijn deze waar het bedrijventerrein grenst aan de openbare ruimte zoals wegen, water en groen. Ze situeren zich langs de N35 en de E40.

Ten opzichte van de N35 kan gewerkt worden met **zichtlocaties**, zodat de zichtbaarheid vanaf deze weg optimaal benut wordt. In deze zone wordt een geordende en kwalitatieve bedrijfswand nagestreefd.

In de zone tussen de E40 en de N35 gaat extra aandacht naar **beeldkwaliteit** van de gehele zone gezien het belang van deze zone als zichtlocatie maar ook als herkenningspunt voor de site vanop de E40 autosnelweg en toegang of poort tot de stad bij het binnenrijden vanop de N35.

- Zonering



In het bedrijventerrein wordt geen milieuzonering doorgevoerd. Er wordt wel een onderscheid gemaakt tussen een zone voor lokale en regionale bedrijvigheid en grootschalige kleinhandel.

Zowel naar morfologie als naar functioneren toe is het aangewezen lokale bedrijvigheid en kleinhandel meer richting woonomgeving te lokaliseren en regionale bedrijvigheid aan te sluiten op Veurne I. Op die manier wordt een echte schaalbreuk tussen de woonbebouwing en regionale bedrijvigheid vermeden.

De zone ten westen van de hoofdontsluiting dient dus (hoofdzakelijk) ingevuld te worden voor lokale bedrijvigheid en grootschalige kleinhandel, in de zone ten oosten van de hoofdontsluiting komt regionale bedrijvigheid.

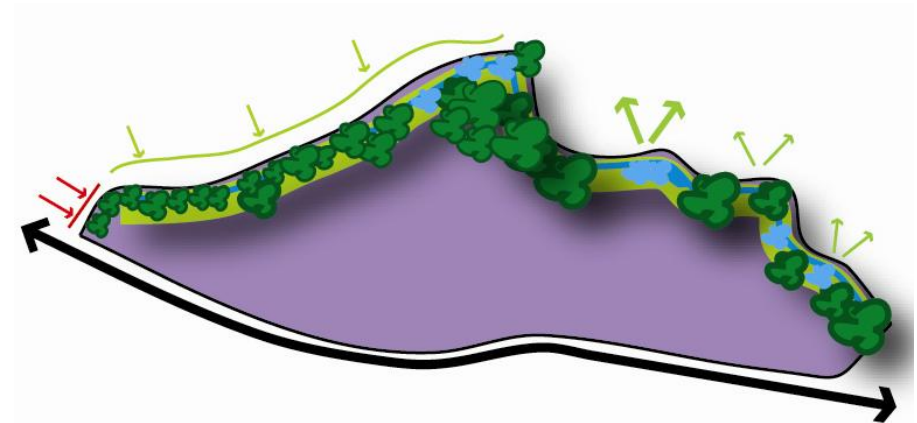
- Buffering richting landschap en woonomgeving

Richting woonomgeving en richting de noordelijke open ruimte wordt een **substantiële groenbuffer** voorzien die aangeplant wordt als een dichte houtkant van minstens 10 m ter hoogte van het lokaal bedrijventerrein en gemiddeld 20m ter hoogte van het regionaal terrein. De buffer richting Proostdijkvaart kan **flexibel ingevuld** worden in functie van een optimale inrichting en perceelsindeling en kan gecombineerd worden met (een deel van) de waterbuffering voor het bedrijventerrein. De breedte van de buffer kan variëren tussen de 15m en de 50m. 10m is daarbij een absoluut minimum en de gemiddelde breedte moet 20 m bedragen.

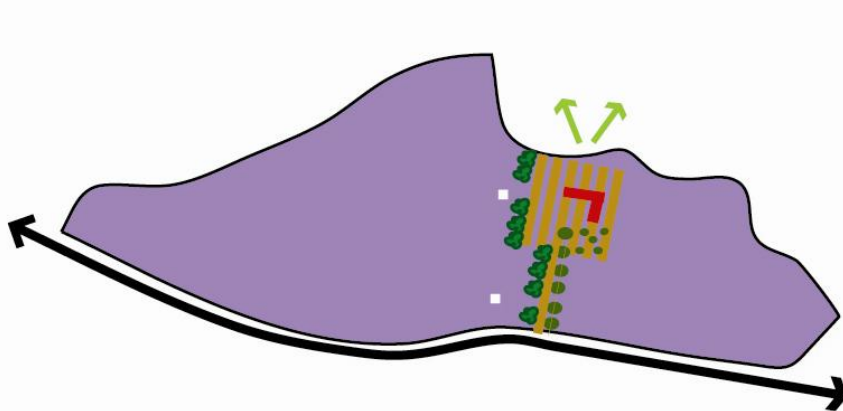
Ter hoogte van de deelzone met extra aandacht voor beeldkwaliteit van de gebouwen (in de hoek tussen E40 en N35) kan een **meer open en meer natuurlijke inpassing** van het bedrijventerrein voorzien worden, die aansluiting vindt bij de landschappelijke kwalitatieve elementen langs de Proostdijkvaart (bv. waterpartijen met rietkragenvegetaties afgewisseld met struikengroepen en hier en daar opgaande bomen).

Ter hoogte van dit diffuus groenscherm zal/kan het bedrijventerrein meer zichtbaar zijn vanuit het omgevende landschap waardoor/omdat de eisen aan het kwaliteitsniveau van dit deel van het bedrijventerrein hoger liggen. Dit komt een positief imago van het bedrijventerrein ten goede.

Daarnaast wordt **groen ook gekoppeld aan de ruimte voor water**. De waterbuffering van het bedrijventerrein gebeurt voor het grootste deel gemeenschappelijk en kan mogelijks ook gekoppeld worden aan de Proostdijkvaart door een verbreding van deze waterloop. Voor gans het terrein wordt een plan voor de waterhuishouding en de groenstructuur opgesteld.



- Historische hoeve Duyvekot en omgeving kwalitatief integreren



Ter hoogte van deze hoeve dient een **kwalitatief concept** uitgewerkt te worden waarbij de hoevegebouwen, de toegangsdreef, de boomgaard en de huisweiden geïntegreerd worden. Aanvullend dient ter hoogte van de hoeve de aangrenzende open ruimte ten noorden in het bedrijventerrein binnengetrokken worden. Op die manier blijft de relatie van de hoeve met de Proostdijkvaart en de achterliggende open ruimte min of meer bestaan.

Ten opzichte van het westelijk deel van het bedrijventerrein dient een **duidelijke afscherming** uitgebouwd te worden onder de vorm van een groenbuffer. Het is niet evident om het soort bedrijvigheid dat hier beoogd wordt te verenigen met de eerder kleinschalige hoeve en haar kwalitatieve omgeving. Daarom wordt geopteerd voor een groenscherm onder de vorm van een dichte houtkant.

Ten westen van de site liggen nog twee **bunkers uit WO I**. De meest zuidelijke bunker werd bij MB van 18 januari 2012 beschermd als monument wegens de militair-historische en historische contextwaarde, de architectuurhistorische waarde en de sociaal-culturele waarde. Het beschermings-

besluit is in bijlage gevoegd. Dit waardevolle oorlogserfgoed zal geïntegreerd worden binnen het nieuwe bedrijventerrein.

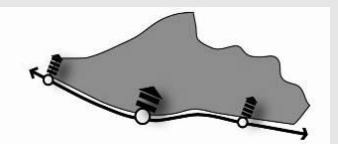
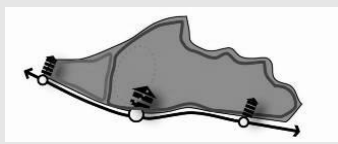
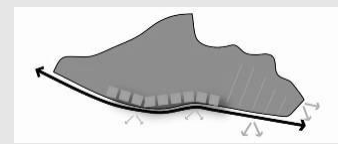
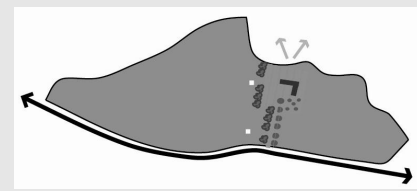
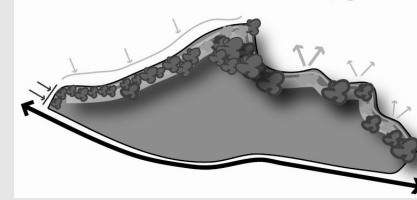
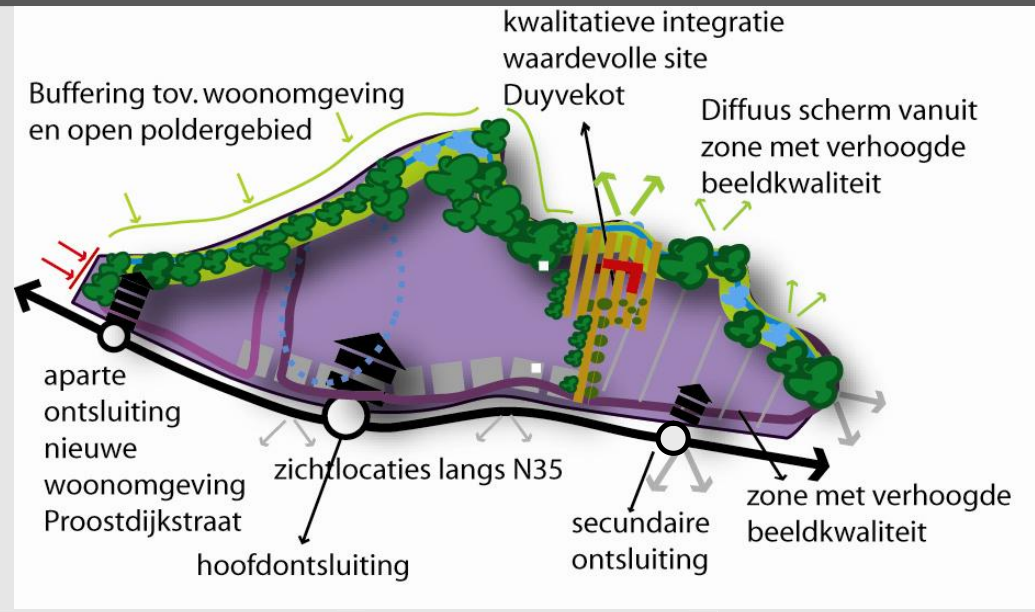
Richting de kwaliteitsgevoelige bedrijvigheid kan een **meer open opzet** gehanteerd worden waarbij de hoeve en zijn directe omgeving op een passende manier met elkaar verenigd worden. In de hoevegebouwen kunnen **nieuwe functies** toegelaten worden die in relatie staan met het bedrijventerrein (congres, kantoren, diensten, ...).

Mits het respecteren van de landschappelijke kwaliteiten zoals de relatie met de open ruimte, de toegangsdreef en historische boomgaard kan de omgevende ruimte ingeschakeld worden in functie van het bedrijventerrein. Als voorbeeld van een **gemeenschappelijke voorziening** die de landschappelijke kwaliteiten respecteert kan bijvoorbeeld een groene, gemeenschappelijke parkeerruimte binnen deze zone aangelegd worden.

Door het opwaarderen van de secundaire toegang van het bedrijventerrein tot een volwaardige toegang, ter ontsluiting van het oostelijk deel van het bedrijventerrein, wordt er afgestapt van het toelaten van één doorkruising van de dreef in functie van de ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein zoals initieel voorzien in het ontwerp RUP. Hierdoor kan de historische site en de samenhang van de site maximaal gevrijwaard blijven.

Totaalbeeld

Proostdijkvaart – integratie concepten



2.1.6 Watertoets

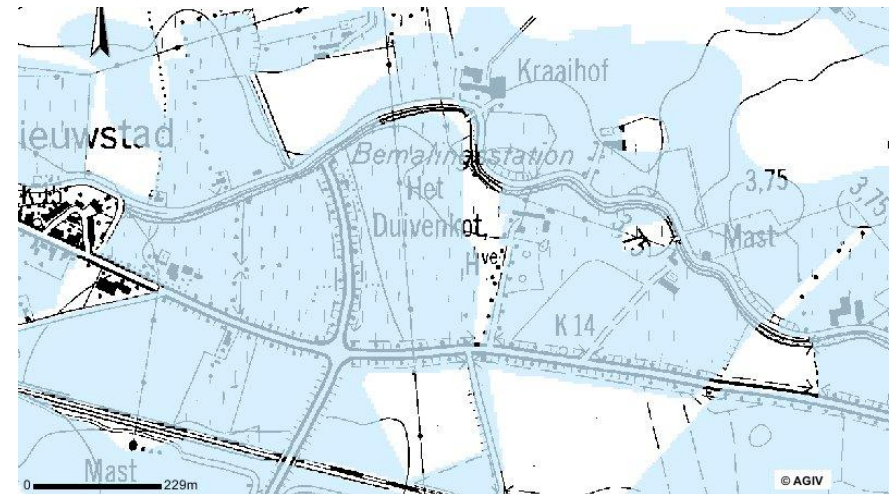
Decretale bepalingen

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid legt de verplichting op een watertoets uit te voeren. De watertoets bestaat erin onderzoek te doen naar de effecten van het plan op de waterhuishouding. Schadelijke effecten moeten zoveel mogelijk worden beperkt. Indien dit niet mogelijk is, moeten de schadelijke effecten worden hersteld of, in gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd.

Op 20 juli 2006 keurde de Vlaamse Regering het ontwerp van uitvoeringsbesluit over de watertoets definitief goed. Het besluit geeft de lokale, provinciale en gewestelijke overheden, die een vergunning moeten afleveren, richtlijnen voor de toepassing van de watertoets. Het besluit, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 31 oktober 2006 (Nr. 350 – pag. 58326), treedt in werking op 1 november 2006. Op 9 november 2011 heeft de Vlaamse regering het watertoetsbesluit gewijzigd. Een belangrijke wijziging is dat de kaart van de overstromingsgevoelige gebieden vervangen is door een nieuwe kaart waar meer gebieden in zijn opgenomen. Vanaf 1 maart 2012 moet de watertoets gebaseerd worden op deze kaart.

Hydrografie van het plangebied

Het plangebied van het RUP ligt in het Ijzerbekken. In het plangebied zijn geen risicozone voor overstromingen gelegen (overstromingskaarten, OC-GIS Vlaanderen, versie 2011). De Proostdijkvaart begrenst het bedrijventerrein. Grote delen van het gebied zijn op de watertoetskaart wel aangegeven als mogelijk overstromingsgevoelig gebied.



(bron: www.gisvlaanderen.be, versie 2011)

Gebruik of maximale infiltratie hemelwater

Hemelwater moet in eerste instantie zoveel mogelijk herbruikt worden. In tweede instantie moet het maximaal kunnen infiltreren in de bodem, hetzij door het gebruik van waterdoorlatende materialen, hetzij door afleiding van regenwater van verharde delen naar de onverharde delen, hetzij door afleiding naar daartoe voorziene constructies om het water te bufferen. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de infiltratiemogelijkheden in de Polderstreek beperkt zijn. Een maximaal hergebruik van het hemelwater staat dus voorop.

Compenserende maatregelen voor verharde en bebouwde delen

Binnen de zone zal de verharde en bebouwde oppervlakte aanzienlijk toenemen waardoor de infiltratie van hemelwater sterk zal verminderen. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is dat een maximale infiltratie en buffering gebeurt op de individuele bedrijfspercelen. Dit wordt gerealiseerd door maximaal gebruik te maken van waterdoorlatende materialen en door de ontwikkeling van een individueel bufferbekken. Op het niveau van het volledige bedrijventerrein is de aanleg van een constructie

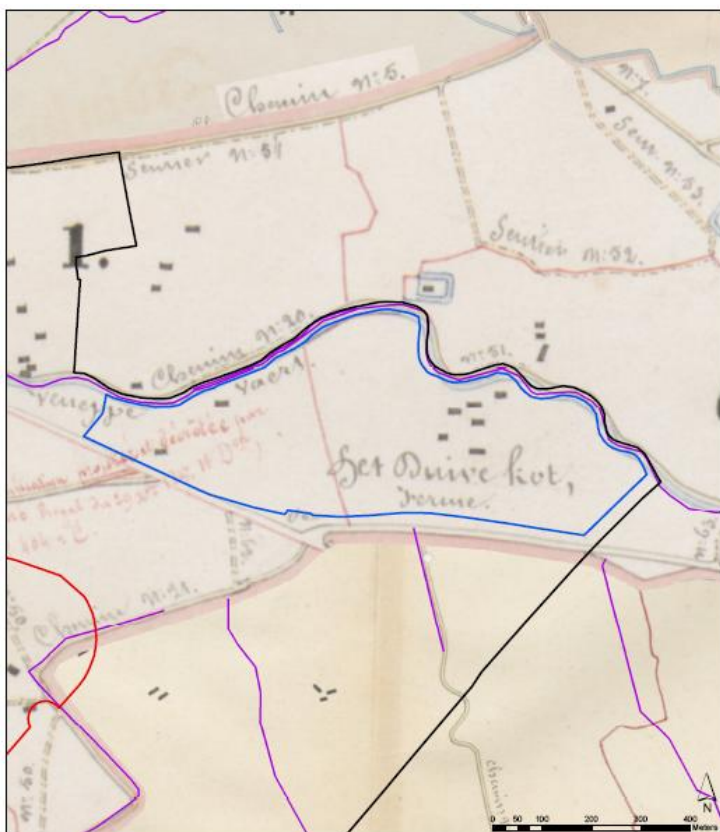
om het water te bufferen noodzakelijk, zodat de afvoer van oppervlaktewater naar de Proostdijkvaart vertraagd kan gebeuren. De maximale lozingsdebieten en minimale buffervolumes dienen in samenspraak met de waterbeheerder te worden bepaald. Sinds kort zijn de lozings- en bufferingsvoorwaarden van de Polder Noordwatering Veurne versoepeld tot maximaal 10l/s/ha lozingsdebiet en 330 m³/ha buffercapaciteit.

Besluit

Overwegende dat binnen het plangebied de nieuwe bestemmingen een toename van de bebouwde en verharde oppervlakte zal geven, dat in de stedenbouwkundige voorschriften de nadruk wordt gelegd op hergebruik, het gebruik van waterdoorlatende materialen en een maximale infiltratie van regenwater in de bodem, dat desondanks een vermindering van de infiltratie van hemelwater wordt veroorzaakt, dat de vermindering van de infiltratie wordt gecompenseerd door het aanleggen van een constructie om het water te bufferen en vertraagd af te voeren, kan in alle redelijkheid worden geoordeeld dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt.

2.1.7 Buurtwegentoets

Binnen het plangebied worden geen buurtwegen opgeheven. Bij de inrichting van het gebied zal aandacht besteed worden aan een netwerk van trage wegen. Het is belangrijk om functionele, veilige en comfortabele fiets- en voetgangersverbindingen te voorzien doorheen het bedrijventerrein. Deze verbindingen voor zwakke weggebruikers takken bij voorkeur aan op bestaande voet- en fietsverbindingen in de omgeving.



2.1.8 Ruimtelijk veiligheidsrapport (zie bijlage)

Met betrekking tot het deelRUP Proostdijkvaart worden volgende aanbevelingen voorgesteld:

- Aanbevolen wordt om geen algemeen verbod of beperking op eventuele Seveso-inrichtingen op te nemen, maar de mogelijkheid tot inplanting/ontwikkeling van deze bedrijven ter koppelen aan het risiconiveau dat gepaard gaat met de betreffende activiteit. Het RVR kan al richtinggevend instrument gehanteerd worden om een inzicht te verkrijgen waar bedrijven met Seveso-gevaarlijke producten al dan niet ingeplant kunnen worden.
- Bij het onderzoek naar inplanting van nieuwe bedrijven kunnen de zoneringskaarten gebruikt worden als hulpmiddel. Deze kaarten geven een snelle screening mbt. de eventuele mogelijkheden van hoeveelheden aan gevaarlijke stoffen. Bij twijfel of wanneer niet voldaan wordt aan de scheidingsafstanden bekomen uit de zoneringskaarten kan aan de hand van een gedetailleerde QRA onderzocht worden of de criteria met betrekking tot externe veiligheid niet overschreden worden.
- Bij ingebruikname van het bedrijventerrein en in het bijzonder indien Seveso-activiteiten worden voorzien, dienen noodroutes (evacuatie/interventie) uitgewerkt te worden in overleg met de interventiediensten.
- De zone voor kleinhandel op de Proostdijkvaart werken bufferend tussen de zones voor regionale bedrijvigheid en woonzones. Deze ruimtelijke invulling resulteert in een optimalisering van de mogelijkheden van de bedrijventerreinen voor regionale bedrijvigheid.

2.1.9 Plan-MER (zie bijlage)

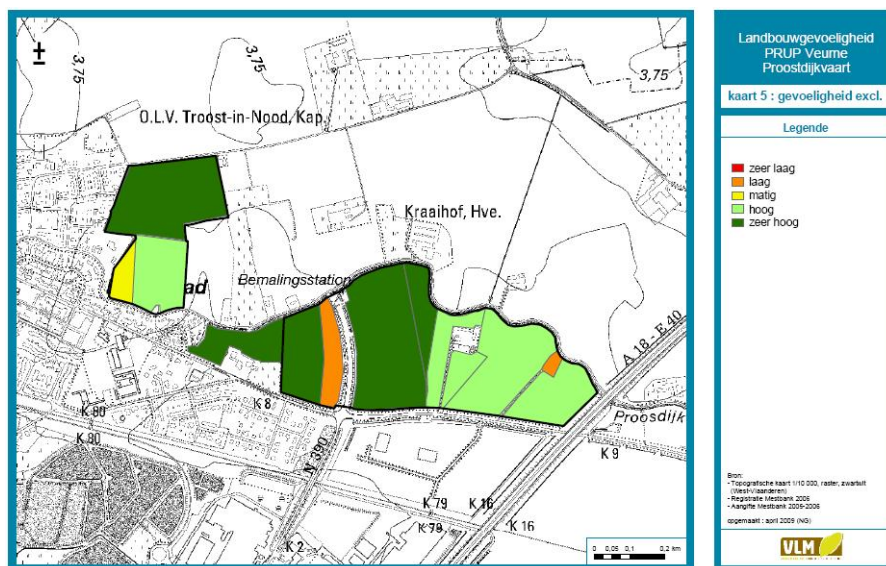
In het kader van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Veurne werd een plan-MER opgemaakt. De besluiten van deze planMER werden in het algemeen deel weergegeven en besproken in relatie tot het RUP:

2.1.10 QuickLER (zie bijlage)

In dit rapport wordt de landbouwgevoeligheid bepaald aan de Proostdijkvaart voor de inrichting als industrieterrein. De landbouwgevoeligheid wordt bepaald 'exclusief relatie tot het PRUP' en 'inclusief relatie tot het PRUP'.

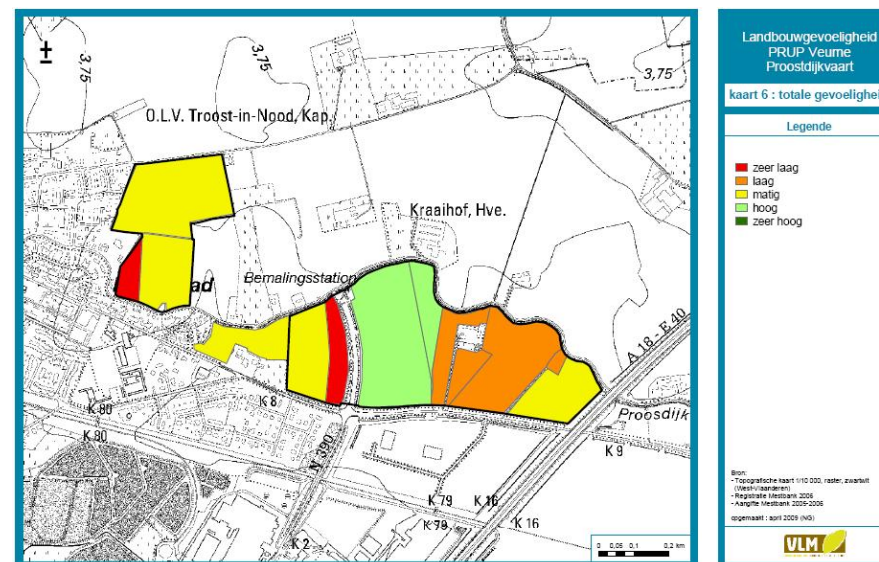
De resultaten in relatie tot de Polderstreek geven een indicatie over de 'kwaliteit' van de gronden voor de landbouw en bieden de mogelijkheid om de impact te positioneren t.o.v. een ruimer geheel.

In vergelijking met de Polderstreek heeft het gebied geen percelen met een zeer lage landbouwgevoeligheidscore. Meer dan 90 % van de percelen hebben landbouwgevoeligheidscore hoog tot zeer hoog. Dit betekent dat die percelen een belangrijke waarde hebben. De percelen in de betrokken locatie behoren hierdoor in de Polderstreek tot de gemiddeld tot betere percelen van deze streek.



In tweede instantie wordt de landbouwgevoeligheid weergegeven in relatie tot hoe belangrijk de betrokken percelen zijn voor de landbouw in combinatie met het belang van die percelen voor de betrokken gebruikers. Voor de betrokken gebruikers is niet enkel de 'kwaliteit' van de gronden in het studiegebied (PRUP) om aan landbouw te doen van belang, daarnaast speelt ook de 'kwantiteit' of het aantal betrokken gronden per gebruiker een rol in het PRUP. Belangrijk hierbij is de gemiddelde absolute inbreng van de gebruikers in het PRUP. Dit bedraagt absoluut 5,2 ha en relatief 11,5 %.

34,3 % van de oppervlakte heeft een hoge score. Het verlies van deze gronden zal voor de betrokken landbouwers een grote impact hebben. Maar meer dan de helft van de oppervlakte heeft een matige tot lage impact. Hier is de impact voor de betrokken landbouwers dus kleiner.



Men kan er van uit gaan dat hoe groter de landbouwgevoeligheid, hoe groter de impact zal zijn op de gebruikers bij verlies van deze gronden. Bovendien verandert de aard van remediërende maatregelen. Een vergoeding in geld zal waarschijnlijk niet meer volstaan om het verlies voor de landbouw te compenseren. Grondenbank en uitruilen van landbouw uit het gebied is de oplossing.

Het voorzien van ruilgrond voor de ene landbouwer waarbij het verlies van de gronden een grote impact betekent, kan hier een oplossing bieden. Het betreft meer bepaald de grond met de recente fruitboomgaard. Voor deze met een gematigde impact is ruilgrond ook een optie maar kan vergoeding in geld eventueel volstaan. Bij lagere impact zou een vergoeding in geld moeten kunnen voldoen. Afhankelijk van de specifieke bedrijfssituatie met bijhorende landbouwgevoeligheid dient geopteerd worden voor vergoeding of voor ruilgrond. Hoe hoger de score van de landbouwgevoeligheid, hoe belangrijker het wordt om ruilgrond te hebben.

2.1.11 Ruimtebalans

<i>Bestemming</i>	<i>Oppervlakte</i>	<i>Balans</i>
'Landschappelijk waardevol agrarisch gebied'	29,3 ha	-
'Regionaal bedrijventerrein Proostdijkvaart'	22,3 ha	+
Beeldbepalende locaties	7,7 ha	
Zone voor zichtlocaties	1,9 ha	
Zone voor landschappelijke vormgeving	0,6 ha	
Zone voor groenbuffer Proostdijkvaart	1,7 ha	
Bedrijventerrein met behoud van bouwkundig erfgoed	2,5 ha	
'Lokaal bedrijventerrein'	2,3 ha	+
Zone voor groenbuffer Nieuwstad	0,4 ha	
Zone waarbinnen de grenslijn tussen lokaal en regionaal bedrijventerrein gesitueerd is	2,2 ha	+
Totaal	29,3 ha	

2.1.12 Planschade, planbaten, compensatievergoeding

Planbaten/planschade/compensatie

Volgens art. 2.2.2 van de Codex Ruimtelijke Ordening dd. 27 maart 2009, dient in een RUP een register te worden opgenomen, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in art. 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

Het register planbaten/planschade/compensatie wordt grafisch voorgesteld op bijhorende kaart van de kaartenbundel. Deze kaart is het register, zoals bedoeld in artikel 2.2.2. §1, eerste lid, 7° en 8° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

- De regeling over de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. en volgende van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.
- De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut.

De opname van percelen in dit register houdt niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan

dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

Het register werd aangemaakt door het plan zoals het gold voor de bestemmingswijziging digitaal te vergelijken met het huidige plan. Hierbij wordt rekening gehouden met de 'richtlijnen voor digitale uitwisseling van gegevens betreffende planbatenheffing' dd. oktober 2009.

Planbaten en planschade

Het deel van het plangebied dat wordt omgezet van agrarisch gebied (categorie 'landbouw') naar zone voor regionaal bedrijventerrein Proostdijkvaart (categorie 'bedrijvigheid') en lokaal bedrijventerrein Proostdijkvaart (categorie 'bedrijvigheid') kan mogelijks aanleiding geven tot planbaten/planschade.

Compensatie

Geen.

Plan 2.5: DeelRUP bedrijventerrein Proostdijkvaart: overzicht planschade, planbaten of compensatie

2.1.13 Opgave van voorschriften die opgeheven worden

De voorschriften en de bestemmingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'bedrijventerrein Proostdijkvaart' vervangen de voorschriften en de bestemming van het gewestplan voor de zones die binnen het plangebied van het RUP vallen. Het betreft volgende bestemmingen van het Koninklijke besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen:

Gewestplan Veurne-Westkust (KB 6/12/1976)

- **Agrarisch gebied**

De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integreerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven.

Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijke karakter betreft.

De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 bis van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

- **Landschappelijke waardevolle gebieden**

De landschappelijke waardevolle gebieden zijn gebieden waarvoor bepaalde beperkingen gelden met het doel het landschap te beschermen of aan landschapsontwikkeling te doen. In deze gebieden mogen alle handelingen en werken worden uitgevoerd die overeenstemmen met de in grondkleur aangegeven bestemming, voor zover zij de schoonheidswaarde van het landschap niet in gevaar brengen.

2.1.14 Motivatie onteigeningsplan

Aan het grafisch plan wordt een onteigeningsplan gekoppeld voor de realisatie van het bedrijventerrein in functie van het aanbodbeleid voor het kleinstedelijk gebied Veurne.

De aanleg van het bedrijventerrein kadert in een ruimtelijk uitvoeringsplan. Conform artikel 2.4.3 van de VCRO kan elke verwerving van onroerende goederen, vereist voor de verwezenlijking van de ruimtelijke uitvoeringsplannen door onteigening ten algemene nutte tot stand worden gebracht.

Ontwikkeling van algemeen belang/openbaar nut

De noodzakelijke ruimte voor regionale bedrijvigheid en grootschalige kleinhandel werd in de voorstudie van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Veurne onderzocht. Zoals in de nota aangegeven is er behoefte aan bijkomende ruimte voor regionale bedrijvigheid van ongeveer 20 ha regionale bedrijvigheid en maximaal 4,5 ha grootschalige kleinhandel. In samenhang hiermee zal de behoefte aan lokale bedrijvigheid voor de stad Veurne mee opgevangen worden.

Om een aanbodbeleid te kunnen voeren in het stedelijk gebied en gezien er geen andere mogelijkheden zijn voor de vestiging van bedrijvigheid en kleinhandel op bestaande terreinen, dient een nieuwe zone ontwikkeld te worden. De ontwikkeling van deze zone zal bijkomende tewerkstelling genereren en komt aldus de ruime gemeenschap rond Veurne ten goede. Aldus gebeuren de onteigeningen ten algemene nutte.

Onderzoek alternatieven

Zoals hierboven aangehaald komt de locatiekeuze voort uit een locatieonderzoek naar mogelijke locaties voor de ontwikkeling van regionale bedrijvigheid en kleinhandel. Hierbij werd gezocht naar een locatie die zoveel mogelijk aansluit bij het stedelijk weefsel en bestaande bedrijventerreinen. De locatie Proostdijkvaart voldoet aan deze criteria.

Er wordt voor geopteerd om de site Gasthuisstraat, gezien de zeer strategische ligging, niet in te zetten als regionaal bedrijventerrein. De voormalige site van de suikerfabriek wordt, gezien zijn ligging nauw aansluitend bij de stedelijke woonkern, slechts gedeeltelijk ingezet voor regionale bedrijvigheid. De site wordt verder ook ingezet voor het opvangen van stedelijk wonen en stedelijk groen. Er is aansluitend bij het kleinstedelijk gebied Veurne geen andere locatie aanwezig die op eenzelfde wijze voldoet aan deze voorwaarden. Voor meer duiding omtrent de locatiekeuze verwijzen we naar de voorstudie.

Noodzaak tot verwerving

De onteigening is noodzakelijk opdat de overheid de nodige werken tot realisatie van het bedrijventerrein zoals voorzien in het RUP zou kunnen uitvoeren. Daartoe dienen de gronden verworven te worden, bouwrijp gemaakt en op de markt gebracht worden.

Het betreft voor een belangrijk deel percelen die thans nog voor landbouwdoeleinden worden gebruikt. Een minnelijke aankoop van deze vele percelen is praktisch niet mogelijk en zou ellenlange en vruchteloze onderhandelingen vergen. Bijgevolg dringt een onteigening zich op.

De historische site Duyvekot wordt niet mee opgenomen in het onteigeningsplan omwille van het specifieke karakter van deze site en de bestaande activiteiten. De aanwezige activiteiten zijn verzoenbaar met de specifieke bestemming.