

Samenstelling:**Aanwezig:**

Vincent Van Quickenborne, burgemeester; Ruth Vandenberghe, schepen; Wout Maddens, schepen; Axel Ronse, schepen; Wouter Allijns, schepen; Bert Herrewyn, schepen; Kelly Detavernier, schepen; Philippe De Coene, schepen; Carlo Daelman, algemeen directeur

Verontschuldigd:

Axel Weydts, schepen

14	2023_CBS_01959	2023/0677 - Nieuw station en omgevingsaanleg - Advies
-----------	-----------------------	--

Beschrijving**Gekoppelde besluiten**

- 2023_GR_00098 - Stationsproject Kortrijk - Samenwerkingsovereenkomst 3 - Goedkeuren
- 2014_GR_00257 - Stationsproject Kortrijk - Samenwerkingsovereenkomst 2: voor de opmaak van het stedenbouwkundige vergunningsaanvraag dossier voor het project Kortrijk stationsomgeving, en voor het ontwerp, aanbesteding en uitvoering van het Deelproject KOS. TO.010: "Ondergrondse parking en tunnel onder Zandstraat" - Goedkeuren

Aanleiding en context

1. Stedenbouwkundige basisgegevens

Ligging volgens de plannen van aanleg, uitvoeringsplannen, verkavelingen

- Gewestplan: Koninklijk besluit van 4 november 1977 houdende vaststelling van het Gewestplan Kortrijk, goedgekeurd op: 04/11/1977, bestemming: woongebied, gemengd woon- en industriegebied en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.
- Gewestplan: Besluit van de Vlaamse regering van 10 november 1998 houdende definitieve vaststelling van het plan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Kortrijk op het grondgebied van de gemeenten ... , Kortrijk, ..., goedgekeurd op: 10/11/1998, bestemming: woongebied, gemengd woon- en industriegebied en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.
- Ruimtelijk uitvoeringsplan: Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk, goedgekeurd op: 20/01/2006, bestemming: Art. 1 Grenslijn regionaalstedelijk gebied Kortrijk in overdruk.
- Ruimtelijk uitvoeringsplan: Solitaire vakantiewoningen - Interfluvium, goedgekeurd op: 25/06/2015.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

De aanvraag is in overeenstemming met de bestemming en met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verordeningen

- algemene stedenbouwkundige verordening goedgekeurd op 20 september 2012.
- vellen hoogstammige bomen goedgekeurd op 19 juli 1974.
- vellen hoogstammige bomen, wijziging goedgekeurd op 27 februari 1978.
- algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer goedgekeurd op 29 april 1997.
- gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorziening gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater goedgekeurd op 10 september 2010.
- gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid goedgekeurd op 10 juni 2011.
- gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake openluchtrecreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven goedgekeurd op 8 juli 2005.
- provinciale stedenbouwkundige verordening inzake het overwelden van baangrachten goedgekeurd op 23 juli 2008.

Afwijkings- en uitzonderingsbepalingen

Niet van toepassing.

Andere zoneringsgegevens en regelgeving

De aanvraag is gelegen in het gezichtsveld van een beschermd monument:

- Herenhuis Florin (ID 13142), Minister Tacklaan 33
- Burgerhuis met magazijn (ID 13143), Minister Tacklaan 51

De aanvraag is gelegen langs een gewestweg, namelijk de R36, Minister Tacklaan.

De aanvraag is gelegen binnen het Beeldkwaliteitsplan, goedgekeurd op: 10/09/2018, bestemming: Zone 2.2 Zuidelijke 19de-eeuwse stadsuitbreiding, Zone 2.4 Stationswijk Zuid en Zone B Stations- en gerechtshofwijk.

2. Historiek

De reconversie van de stationsomgeving vindt plaats in verschillende fasen. Hiervoor zijn reeds enkele omgevingsvergunningen verleend:

- OMV/2021129372 (2022/00965) Herinrichting stationsomgeving na aanleg tunnel en parking – KOS15- voorwaardelijk vergund door Vlaamse overheid op 8/03/2023
- OMV/2019058394 (2019/00450) KOS.TO.010_Ondergrondse parking Kortrijk. voorwaardelijk vergund door Vlaamse overheid op 1/10/2019

Aanvulling historiek

De gemeenteraad van de stad Kortrijk besliste over een samenwerkingsovereenkomst voor het stationsproject Kortrijk waarbij de krijtlijnen zijn uitgezet op 17/11/2014 (2014_GR_00257). Deze werd aangevuld tot samenwerkingsovereenkomst 3 waarbij de werken werden verfijnd. Dossier: 2023_GR_00098-Stationsproject Kortrijk – Samenwerkingsovereenkomst 3 – goedgekeurd op 24/04/2023. Deze omgevingsaanvraag is daar deels het gevolg van.

3. Beschrijving van de omgeving en de aanvraag

De aanvraag betreft p-20-3122: reconversie en duurzame ruimtelijke ontwikkeling van stationsomgeving

"bouw nieuw station, bushaltes, fietsenstallingen en omgevingsaanleg".

Type handelingen: stedenbouwkundige handelingen en de exploitatie van een of meerdere ingedeelde inrichtingen of activiteiten.

De aanvraag

De aanvraag omvat de transformatie van het station zelf en de directe stationsomgeving (stationsplein en aanliggende straten ten noorden en zuiden van het station). Het bestaande stationsgebouw uit 1956 zal hierbij worden gesloopt. Het project bestaat uit:

- De bouw van een nieuw station onder de sporen in de vorm van een brede tunnel van waaruit de perrons bereikbaar zijn;
- Heraanleg van het stationsplein waarbij het plein gradueel wordt verlaagd tot aan het niveau van de tunnel;
- Het bouwen van een perronoverkapping door middel van een grote boogvormige stalen constructie;
- Twee ondergrondse fietsenstallingen (3000 plaatsen);
- Nieuwe busstations aan weerszijden van het station;
- Heraanleg van het publiek domein ten zuiden van het station (Minister Tacklaan en het eerste deel van de Bloemistenstraat);
- Heraanleg van het publiek domein ten noorden van het station (Doornikselaan en Tolstraat).

De aanvraag kadert binnen het Masterplan Kortrijk Stationsomgeving. De samenwerkingsovereenkomst voor de opmaak van de stedenbouwkundige aanvraag voor het stationsproject, waar het masterplan aan de grondslag ligt, is vastgesteld door de gemeenteraad op 17/11/2014 (2014_GR_00257). Aangepaste samenwerkingsovereenkomsten werden door de gemeenteraad goedgekeurd (zie historiek).

De eerste fase van het masterplan is reeds in uitvoering en betreft een ondergrondse verbinding voor autoverkeer, bussen en voetgangers en fietsers samen met een ondergrondse parking die hierop aansluit en omgevingsaanleg thv Panorama.

De bouwplaats

De bouwplaats betreft het stationsgebouw en de perrons zelf en een ruim gebied daarrond. Dit gebied betreft een groot deel van de Minister Tacklaan, het begin van de Bloemistenstraat, de Doornikselaan, de Tolstraat en het stationsplein. De omgeving is voornamelijk verhard en heeft voornamelijk een verkeersfunctie. De verblijfskwaliteit is laag.

De omgeving

De omgeving is een stedelijke omgeving en wordt gekenmerkt door een mix aan functies. Het stationsplein vormt een onderdeel van een klassiek radiaal stratenpatroon. Vijf straten komen samen in het stationsplein wat de belangrijke functie van dit plein en het station benadrukt. De Minister Tacklaan aan de zuidzijde van het station is een belangrijke doorgaande verbindingsweg voor alle verkeer en wordt aan één kant begeleid door statige herenhuizen.

Het station is gelegen in het centrum van de stad en maakt een verbinding tussen Noord en Zuid Kortrijk. Het busstation is hier op heden zo op voorzien.

De ingedeelde inrichting en activiteiten

Het betreft de aanvraag van een bemaling die technisch noodzakelijk is voor de bouw van de nieuwe stationsomgeving. Rubriek 53.2.2.b.2 wordt aangevraagd voor een debiet van 100.000 m³/jaar en een totaal opgepompt volume van 604.265 m³ over 130,5 maanden (11 jaar).

Aangezien er op de site verhoogde waarden werden vastgesteld voor trichlooretheen en cis+trans-1,2-dichlooretheen en mogelijk PFAS, wordt ook rubriek 3.4.2 en 3.6.3.2 aangevraagd voor het lozen van bedrijfsafvalwater.

Er wordt ook een warmtepomp geplaatst ter hoogte van het travel center in de nieuwe doorgang onder het station. Dit travel center zal de functies van het huidige stationsgebouw overnemen.

Bijstelling voorwaarden Vlarem II

Er wordt een afwijking aangevraagd van artikel 4.2.5.1.1.§1 van Vlarem II, er wordt geen meetgoot geplaatst, er wordt wel een staalnamekraam voorzien.

Daarnaast worden volgens artikel 4.2.3.1 aangepaste lozingsnormen aangevraagd voor arseen, Cis+trans-1,2-dichlooretheen en PFAS gezien de aanwezige grondwaterverontreinigingen in de omgeving.

--	--	--	--

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid	Klasse
3.4.2°	Verhoogde lozingsnormen worden aangevraagd. (Nieuw)	15 m ³ /uur	2
3.6.3.2°	Zuivering om het bemalingswater te zuiveren tot aan de verhoogde lozingsnormen indien nodig (Nieuw)	15 m ³ /uur	2
16.3.2°a)	Warmtepomp (Nieuw)	20 kW	3
53.2.2°b)2°	Bemaling voor het droog uitgraven van het projectgebied. De bemalingsduur bedraagt 130,5 maanden waarbij er nooit meer dan 100.000 m ³ /jaar zal worden opgepompt. (Nieuw)	100000 m ³ /jaar	2

4. Procedure

Overeenkomstig de criteria van artikels 11 t.e.m. 14 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de gewone procedure van toepassing en moet de aanvraag openbaar gemaakt worden.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 17 augustus 2023 t.e.m. 15 september 2023. Er werden 167 bezwaarschriften ingediend.

Er werd geen informatievergadering gehouden.

Het project komt voor op de 'Vlaamse Lijst' (Bijlage I bij het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten).

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen die minstens een van de volgende punten omvatten:

2° aanvragen met betrekking tot de volgende spoorwegen, en bruggen over en tunnels onder die spoorwegen:

a) openbare spoorwegen voor het personen- en goederenvervoer met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations;

b) tramlijnen, metrolijnen en andere geleide openbaarvervoerssystemen met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations;

Conform artikel 15 van het Decreet betreffende de omgevingsvergunning is de gewestelijke omgevingsambtenaar bevoegd voor voorliggende aanvraag. De stad Kortrijk verleent voor dit dossier een advies.

5. Adviezen

- Op 22 augustus 2023 werd advies gevraagd aan Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken - indoor.astrid@ibz.fgov.be
- Op 17 augustus 2023 werd advies gevraagd aan Vlaamse Milieumaatschappij
- Er werd advies gevraagd aan Agentschap Wegen en Verkeer
- Er werd advies gevraagd aan Infrabel Oost- & West-Vlaanderen
- Op 7 september 2023 werd advies gevraagd aan Hulpverleningszone Fluvia - brandpreventie@hvzfluvia.be
- Op 10 augustus 2023 werd advies gevraagd aan Kortrijk ABEKO
- Op 10 augustus 2023 werd advies gevraagd aan Kortrijk Communicatie en Recht - intern
- Op 10 augustus 2023 werd advies gevraagd aan Kortrijk Minder Hinder - intern
- Op 10 augustus 2023 werd advies gevraagd aan Kortrijk Mobiliteit en Parkeren - Intern
- Op 10 augustus 2023 werd advies gevraagd aan Kortrijk Omgevingsbeleid Ruimtelijke Planning (Stadsvernieuwing) - intern
- Op 10 augustus 2023 werd advies gevraagd aan Kortrijk Projecten - Beheer Publieke Ruimte - intern
- Op 10 augustus 2023 werd advies gevraagd aan Kortrijk Welzijn - intern
- Op 10 augustus 2023 werd advies gevraagd aan Kortrijk Ondernemen en Hoger Onderwijs - intern

6. Effecten op de omgeving

Projectmer

De aanvraag valt onder het toepassingsgebied van bijlage III van het besluit inzake projectmilieueffectenrapportage van 10 december 2004 en latere wijzigingen. Door de aanvrager werd een project-MER-screeningsnota opgesteld. Op basis van een toetsing aan de criteria van bijlage II van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid en latere

wijzigingen, oordeelde de gemeentelijk omgevingsambtenaar dat het voorgenomen project geen aanzienlijke gevolgen zal hebben voor het milieu. Het huidige project zal namelijk (volgens punt 10 infrastructuurprojecten van bijlage II) geen verkeersgenererende werking hebben van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2uur waardoor dit niet onder bijlage II valt. Bijgevolg dient geen milieueffectrapport opgemaakt te worden.

Uit de project mer-screening is gebleken dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. De vaststelling dat de aanvraag geen aanzienlijke milieueffecten zal doen ontstaan impliceert enkel dat er geen milieueffectrapport moet worden opgemaakt en doet geen afbreuk aan het feit dat de aanvraag nog steeds moet worden getoetst op het vlak van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening, dit voor zover er geen legaliteitsbelemmering wordt vastgesteld.

Argumentatie

7. Inhoudelijke beoordeling van het dossier

Toetsing aan de goede ruimtelijke ordening

Functie:

De bouw omvat de transformatie van het station zelf en de directe stationsomgeving (stationsplein en aanliggende straten ten noorden en zuiden van het station). Het bestaande stationsgebouw uit 1956 zal hierbij worden gesloopt.

Het project bestaat uit:

- De bouw van een nieuw station onder de sporen in de vorm van een brede tunnel van waaruit de perrons bereikbaar zijn;
- 5 commerciële ruimtes (concessies) waarvan één een fietscafé (118m²) en andere handelsfuncties (3 van circa 60m² en 1 van 160m²);
- Heraanleg van het stationsplein waarbij het plein gradueel wordt verlaagd tot aan het niveau van de tunnel;
- Perronoverkapping door middel van een grote boogvormige stalen constructie met lichtstraten in transparante ETFE panelen en afwerking onderzijde bogen in hout;
- Twee ondergrondse fietsenstallingen met een totale capaciteit van 3000 fietsen;
- Nieuwe busstations aan weerszijden van het station;
- Heraanleg van het publiek domein ten zuiden van het station (Minister Tacklaan en het eerste deel van de Bloemistenstraat);
- Heraanleg van het publiek domein ten noorden van het station (Doornikselaan en Tolstraat).

Het station, de busstations en fietsenstallingen zijn gelegen in de gewestbestemming 'gemeenschapsvoorzieningen'. De hoofdfunctie wijzigt niet en is verenigbaar met de gewestbestemming. De commerciële ruimtes kunnen aanschouwd worden als complementaire nevenfuncties van het station en in die zin verenigbaar met de voorschriften van de gewestbestemming. De nevenfuncties dragen immers bij aan het voorzieningenniveau van de reiziger alsook aan de beleving van de plek.

De functies zijn verenigbaar met de planologische bestemming en passend in de omgeving.

Inplanting en bouwvolume:

De aanvraag voorziet in de sloop van het bestaande stationsgebouw aan het stationsplein, alsook meerdere kleinere fietsenstallingen en een dienstgebouw van één bouwlaag met hellend dak van 410m² gelegen nabij het rond punt 'Panorama'. De bestaande overkapping van de zuidelijke fietsenstalling en inkom van de westelijke tunnelbuis aan de Minister Tacklaan blijft behouden.

De westelijke tunnelbuis blijft zelf ook behouden als ontsluiting van de perrons en verbindt een nieuwe noordelijk gelegen ondergrondse fietsenstalling met de zuidelijk gelegen fietsenstalling. De zuidelijke stalling wordt ondergronds verder uitgebreid onder de Minister Tacklaan met 542m².

Het stationsplein wordt gradueel verlaagd en komt uit in een nieuwe tunnelbuis onder de sporen uitkomend in de Bloemistenstraat. Deze nieuwe tunnelbuis voorziet in een 5 meter breed vrijliggend fietspad, voetpad(zone) met een breedte van 14 meter waar ook de liftkokers in zijn geplaatst. Ook vanuit deze nieuwe tunnel worden de perrons ontsloten middels trappen en liften.

De bestaande oostelijke tunnelbuis blijft behouden maar zal enkel dienst doen als onderhoudszone afgesloten voor publiek.

De verschillende vervoersmodi worden met de nieuwe circulatie op een zeer goede manier op elkaar afgestemd.

De perrons worden vernieuwd en krijgen een grote gebogen overkapping met een maximale hoogte van 16,5 meter gemeten vanaf het niveau van de perrons (t.o.v. het straatniveau 1 meter hoger). De hoogte van de luifelconstructie is circa 3 meter hoger dan de kroonlijst van de omliggende gebouwen aan het Stationsplein en de Minister Tacklaan (Kroonlijst hoogte ligt tussen de 13 en 14 meter hoogte). Gezien de boogvorm is de gemiddelde hoogte uiteraard lager. Qua hoogte sluit de luifelconstructie aan bij de omgeving. De luifelconstructie wordt centraal aan het stationsplein ingeplant boven de nieuwe tunnelbuis. Hiermee wordt de luifelconstructie de nieuwe ruimtelijke beëindiging van het stationsplein alsook de beëindiging van de verschillende zichtassen. Hiermee integreert het bouwvolume zich in de omgeving.

Verschijningsvorm:

De perrons worden vernieuwd en krijgen een grote gebogen overkapping bestaande uit een lichtgrijze stalen constructie met lichtstraten (in ETFE kussens) en gesloten delen afgewerkt aan de buitenzijde in grijze EPDM en aan de onderzijde met een houten dakbeschot. Het station zal voornamelijk van deze luifelconstructie zijn nieuwe aanzicht krijgen. De architectuur is afwijkend van de omgeving. Echter gezien de bijzonder publieke functie van station is een afwijkende architectuur te verantwoorden. Het zal op die manier herkenbaar zijn als bijzonder publiek gebouw en ook een nieuw iconisch element voor de Stad vormen.

Groen- en omgevingsaanleg:

De omgevingsaanleg betreft de herinrichting en graduele verlaging van het stationsplein, de herinrichting van de Tolstraat, Doornikselaan en deel van de Minister Tacklaan (inclusief de kruising met de Bloemistenstraat).

De circulatie voor het gemotoriseerd verkeer en de bussen zal wijzigen:

- Aan de noordzijde komen de bussen parallel en aansluitend aan het spoor te rijden op een aparte busbaan. Automobilisten kunnen alleen nog gebruik maken van de Tolstraat richting de Koning Albertstraat en de Stationsstraat. Voor de rest zal het domein enkel voor taxi's, diensten en fiets- en voetgangers bestemd zijn. De Doornikselaan wordt dus autovrij.
- Aan de zuidzijde zal de Minister Tacklaan in twee richtingen gebruikt kunnen blijven worden door alle verkeer. De noordelijke fietsstrook wordt deels vervangen door een nieuw vrijliggend fietspad ter hoogte van het te slopen dienstgebouw en deels door de te vernieuwen fietssnelweg parallel aan het spoor. De Bloemistenstraat krijgt een 'knip' voor autoverkeer. Hier zal de fietstunnel boven komen.

In totaal zal aan de noordzijde van het station een zone van 2117m² en aan de zuidzijde 459m² onthard en vergroend worden. De bestaande grote bomen rond het stationsplein blijven behouden.

De materialisatie van de nieuwe verharding zal aansluiten bij de boulevard richting Kortrijk Weide (zone 'KOS015') welke reeds vergund is. De nieuwe beplanting zal bestaan uit een mix van vaste planten, eenjarige planten, siergrassen en middelhoge bomen. Er zal zo een herkenbare eenheid ontstaan in de omgevingsaanleg rond het station.

De nieuwe omgevingsaanleg zorgt voor een significante ontharding van het publiek domein. De nadruk wordt gelegd op traag verkeer en publiek transport door de gewijzigde circulatie en het realiseren van een aangename omgeving om te verblijven en doorheen te bewegen. Dit zal de leefbaarheid en het functioneren van de omgeving en het station ten goede komen.

Beoordeling van de IIOA

Op 27/10/2015 werd 'project-MER Herontwikkeling stationsomgeving Kortrijk' goedgekeurd.

De beoordeling hieronder heeft enkel betrekking om de ingedeelde inrichtingen en activiteiten die nu worden aangevraagd.

Water

Het hemelwater afkomstig van het dak boven de sporen wordt opgevangen in een hemelwaterput met de mogelijkheid voor hergebruik toiletten en onderhoud van het station.

Het regenwater op de perrons buiten de overkapping wordt ter plaatse geïnfilteerd.

Er is ook een bufferbekken aanwezig met vertraagde afvoer.

Door de bemaling wordt de grondwatertafel tijdelijk verlaagd. De bemaling wordt in verschillende fases uitgevoerd. Er wordt op de bemalingsduur van elke fase een marge voorzien van 20% om onvoorziene vertragingen op te vangen en op die manier de continuïteit van de werken te garanderen.

Het bemalingswater wordt geloosd in de openbare riolering (RWA), er wordt een maximaal debiet aangevraagd van 15 m³/uur en 360 m³/dag. De RWA voert af naar de Leie.

Tabel 11: Weergave van het onttrekkingsdebiet en cumulatief volume.

Tijdsstap	Zone	# dagen	Periode	Debiet (m ³ /u)	Totaal volume (m ³)
TS1	Zone 1	353	Opstart	7.4	6250
			Semi-stationair	0.7	
TS2	Zone 1 en 2	92	Opstart	13.3	14450
			Semi-stationair	5.6	
TS3	Zone 2	722	Semi-stationair	4.7	83970
TS4	Zone 3	797	Semi-stationair	6.0	115977
TS5	Zone 5	797	Semi-stationair	6.4	122690
TS6	Zone 7	1027	Opstart	15.0	223467
			Semi-stationair	8.8	
TS7	Zone 8	214	Semi-stationair	7.3	37463
				Totaal	604265

De volgende (bijzondere) lozingsnormen worden aangevraagd:

- arseen: 50 µg/l (indelingscriterium 'gevaarlijke stof' (IC-GS) is 5 µg/l, dus 10 x IC-GS gevraagd) ;
- Cis+trans-1,2-dichlooretheen: 100 µg/l (indelingscriterium 'gevaarlijke stof' (IC-GS) is 10 µg/l, dus 10 x IC-GS gevraagd)
- PFAS: 100 µg/l

Met het Ministerieel Besluit dd. 23/01/2023 (gepubliceerd in Belgisch Staatsblad dd. 27/02/2023) werden de rapportagegrenzen conform WAC_IV_A_025 voor PFAS gewijzigd naar 20 ng/l (respectievelijk 50 ng/l voor enkele PFAS). Deze rapportagegrenzen gelden - bij ontbreken van een (bijzondere) lozingsnorm - als toetsingswaarde.

De gevraagde lozingsnorm voor PFAS kan dus niet worden toegestaan.

Er worden ook overschrijdingen van trichlooretheen (TRI) vastgesteld in het grondwater. Voor deze parameter geldt voor de lozing het indelingscriterium (10 µg/l).

Er wordt een waterzuiveringsinstallatie geplaatst in de werfzone. De kwaliteit van het bemalingswater moet nauwgezet opgevolgd worden.

De aanvrager wenst af te wijken van VLAREM II artikel 4.2.5.1.1.§1. door een aftapkraan voor monsternamen te voorzien in plaats van een meetgoot. De hoeveelheid grondwater die wordt opgepompt (dus afgevoerd), wordt bepaald d.m.v. een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van VLAREM II. Deze meetmethode is in voorliggende situatie meer geschikt dan de meetmethodes voor lozing van afvalwater voorzien volgens artikel 4.2.5.1.1.

De afwijking kan dus toegestaan worden.

Afval

Voor het station zal een gesorteerde afvalverwerking aan de Doornikselaan georganiseerd worden via ondergrondse silo's.

Geluid en trillingen

Tijdens de aanlegfase kan er tijdelijk een toename van het geluid zijn ten gevolge van de werken. Er zal hoofdzakelijk tijdens de week en overdag gewerkt worden.

De bemalingspompen kunnen geluidsoverlast veroorzaken. Er zal gewerkt worden met geluidsgedempte pompen. De noodstroom wordt voorzien door middel van geluidsarme groep. Het geluids- en trillingsniveau van de bemaling zal het niveau van het omringende verkeer of bouwwerken niet overtreffen.

Emissies naar bodem- en grondwater

De impact van de bemaling op de omliggende OVAM dossiers en de mogelijke aanwezigheid van PFAS is geevalueerd in het opgemaakte bemalingsadvies.

Zone 1 en 2 worden uitgevoerd binnen waterkerende wanden tot in de kleilaag om de impact op de zuidelijke gelegen OVAM dossiers te beperken.

Er bevinden zich twee OVAM-dossiers binnen de invloedsstraal van de bemaling waarvoor bijkomende maatregelen eventueel noodzakelijk zijn. Voor opstart van de bemalingswerken wordt er opnieuw contact opgenomen met de eBSD om na te gaan wat de laatste stand van zaken zijn. In samenspraak met de eBSD wordt eventueel gedurende de bemaling de grondwaterverlaging opgevolgd ter hoogte van het OVAM-dossier en indien nodige bijkomende peilbuizen te plaatsen tussen de verontreiniging en de bemaling als dit relevant geacht wordt door de eBSD ter opvolging van de grondwaterverlaging en -kwaliteit. Concrete afspraken dienen voor opstart van de bemaling gemaakt te worden tussen alle belanghebbende partijen.

Watertoets

Te evalueren door de vergunningverlenende overheid (Vlaanderen)

Toegankelijkheid

De aanvraag heeft betrekking op een publiek toegankelijk gebouw. Dit dient te voldoen aan de Vlaamse stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

Aangezien de publiek toegankelijke oppervlakte groter is dan 400m², dienen alle publiek toegankelijke delen van het gebouw te voldoen.

De ruwbouwmaten van toegangen of deuropeningen voor publiek toegankelijke delen moeten minstens 105cm breed zijn, zodat na afwerking een vrije en vlakke doorgangsbreedte van minstens 90cm gegarandeerd wordt. Voor en achter deze toegang of deur moet voor een vrije en vlakke draairuimte met een diameter van 150cm worden gezorgd. Niveauverschillen mogen maximum twee cm bedragen, zoniet dienen deze overbrugd te worden met een helling met een hellingspercentage van maximum 10 procent. Het ontwerp voldoet aan de Verordening.

Natuurtoets

Overeenkomstig artikel 16, §1 van het Natuurdecreet draagt de overheid er zorg voor dat ingevolge de vergunningsplichtige activiteit geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan, door enerzijds het opleggen van voorwaarden of door anderzijds het weigeren van de vergunning.

Volgens de biologisch waarderingskaart is het perceel van de aanvraag biologisch minder waardevol. De aanvraag heeft geen negatieve impact op de natuurwaarden in de omgeving.

Biologische waarderingskaart te raadplegen via geo-punt>kaarten en plaatsen>natuur en milieu>natuur>Biologische waarderingskaart / VEN en IVON /habitatrictlijngebieden

Erfgoed-/archeologietoets

Bij de aanvraag werd een archeologienota toegevoegd. Op 09.12.2022 werd door het Agentschap Onroerend Erfgoed akte genomen van het 'Vooronderzoek Kortrijk Stationsomgeving' en het bijhorende programma van maatregelen (ID 24306).

Resultaten openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 17 augustus 2023 tot en met 15 september 2023. Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werden er 167 bezwaarschriften ontvangen.

De bezwaarschriften kunnen als volgt worden samengevat:

1. Bezwaar tegen de sloop van het stationsgebouw

a. Omwille van zijn cultuurhistorische waarde als symbool van de heropstanding van de stad na de zware bombardementen van 1944 waarbij honderden doden zijn gevallen. In die zin is het station een oorlogsmonument. Het betreft een laatste monumentale getuige van de wederopbouwarchitectuur voor Stations, hetgeen ook internationaal herkend en bevestigd werd. Daarnaast ademt Kortrijk deze wederopbouwarchitectuur, wat een sterke architecturale eenheid vormt doorheen het stadshart.

b. Omwille van zijn architecturale waarde als uniek voorbeeld van een modernistisch stationsgebouw. Leunde aan bij de opkomende Expo 58 vormgeving. Dit wordt ook bekrachtigd door de aanbevelingen van het Agentschap Onroerend Erfgoed aan de minister Diependaele om het station te beschermen als monument. Zij omschrijven het als een uniek voorbeeld van een naoorlogse station met een klassiek modernistische stijl. Het stationsgebouw is één van de vele realisaties van de Kortrijkse architect Pierre A. Pauwels. Tientallen ervan zijn opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed. De brandweerkazerne van Kortrijk is zelfs al monument erkend en recentelijk door de stad gerenoveerd en herbestemd. Het stationsgebouw is zonder twijfel één van zijn meesterwerken.

c. In april 2023 erkende Europa Nostra (in partnerschap met het European Investment Bank Institute EIBI en met steun van het programma 'Creative Europe' van de Europese Commissie) het Kortrijkse stationsgebouw als één van de 7 meest bedreigde waardevolle erfgoedsites in Europa. Als Stad Kortrijk de erkenning naast zich neer legt en instemt met de sloop van het stationsgebouw, wordt de kans van Stad Kortrijk om de titel van Europese Culturele Hoofdstad 2030 te bemachtigen ondermijnt.

d. Om ecologische redenen: een gebouw slopen dat in goede bouwfysische staat verkeert, druist in tegen elk principe van duurzaamheid en circulaire economie. Hergebruiken van de gebouwen die we al hebben, moet een nieuw reflex worden in het kader van ons streven naar een duurzame samenleving. Gaat in tegen de principes van de Europese Green Deal. Niet meer van deze tijd om grote gebouwen in goede staat te slopen binnen de nieuwe realiteit van klimaatverandering. Daarnaast is de nieuwbouw niet 'meant to last forever'. Wordt niet gebouwd voor de lange termijn.

e. Verspilling van financiële middelen / gemeenschapsgeld. Het kan beter en goedkoper met een bescheidener ontwerp op schaal van Kortrijk in combinatie met behoud van het station. het voorliggende project zal 89 miljoen euro kosten en 10 jaar duren. Uit ervaring met eerdere stationsprojecten blijkt dat er een reële kans is dat dit budget overschreden zal worden. Historische stations kunnen voor een veel lager bedrag aangepast worden, zie ook de stationsprojecten van Hasselt, Leuven, Saint-Omer en Denderleeuw. De investeringen gaan ten koste van het realiseren van een betere toegankelijkheid in andere stations in de streek (Harelbeke, Waregem, Moeskroen,...).

f. Een station is veel meer dan een praktische hub in het transportnetwerk. Een station is een plek van ontmoeting tussen een verscheidenheid aan mensen. De inkomhal van de Stad. Het mag geen anonieme transitplek worden maar een plek met karakter waar je thuis komt zoals het huidige stationsgebouw in zich heeft. Men kan bij herbestemming van de leegstaande ruimtes een plek van ontmoeting, cultuur en creativiteit maken met tentoonstellings-, vergader- en coworkingruimten, een bibliotheek, een crèche, toeristische dienst, horeca, ... Het gebouw met zijn imposante ramen en royale ruimtes kan perfect herbestemd worden tot een plek met een nieuwe sociale en verbindende functie. Er zijn voldoende voorbeelden die aantonen hoe een oud stationsgebouw houvast, herkenning en identiteit geeft en bijdraagt tot de heropleving van de buurt.

g. Verlies van identiteit van de Stad. Het huidige station vertelt het verhaal van de wederopbouw en geeft als belangrijk publiek gebouw een herkenbaar baken in de Stad.

h. Er is geen onderzoek gedaan naar de herbestemming en integratie van het stationsgebouw. Zo bestaat er geen vergelijkende studie die de milieu impact van een nieuw gebouw versus renovatie of herbestemming van het oude gebouw bekijkt. Een brede onderdoorgang is ook mogelijk in combinatie met behoud van het stationsgebouw.

i. Meer dan 3000 betrokken burgers ondertekenden een petitie tegen de sloop van het Kortrijkse stationsgebouw, meer dan 50 vooraanstaande architecten, stedenbouwkundigen, personen uit de kunst- en cultuursector, academici, journalisten, ondertekenden in juni een Manifest voor het behoud van het Stationsgebouw.

2. Stedenbouwkundige inpassing

a. Het stedelijk weefsel heeft een duidelijke stervormige opbouw van 5 radiaalassen die samenkomen in een halfrond plein en eindigen op de gevel van het huidige stationsgebouw. De belangrijkste zichtas is de Koning Albertstraat die ophangt aan 2 tegenpolen: het gerechtsgebouw en het stationsgebouw. Ze houden elkaar in evenwicht. Als het stationsgebouw verdwijnt wordt dit evenwicht verstoord. Het nieuwe ontwerp kent namelijk geen focuspunt als gebouw.

b. Het stationsgebouw vormt mee de ruimte van het stationsplein. Met het nieuwe ontwerp verdwijnt deze pleinwand met een leegte tot gevolg. De buitenruimte voor het gebouw kan een zeer aangename plek worden voor bewoners en bezoekers als het huidige verkeersplein wordt vervangen door ruimte voor voetgangers, terrassen, groen en zitgelegenheid. Het voorgestelde ontwerp maakt geen aantrekkelijke ruimte van het stationsplein maar creëert eerder een achtergrond van een serie van luifels en voorbij rijdende bussen en treinen.

3. Beeldkwaliteit

a. De nieuwe stalen luifelconstructie contrasteert enorm met zijn omgeving zowel qua schaal als detaillering. Het stationsgebouw vormt architecturaal en volumematisch aansluiting bij de gebouwde omgeving die nog voor een groot deel bestaat uit neo-classicistische panden. Het nieuwe ontwerp doet dat niet. De harmonie met de rest van de stad verdwijnt hierdoor.

- b. De nieuwe plannen voor de station en stationsomgeving houden geen rekening met het stedenbouwkundige karakter van het stationsplein - opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan van de stad Kortrijk. Vooraleer een vergunning te verlenen dient nagegaan en gerapporteerd wat de impact van het stationsproject is op de beeldkwaliteit van het stationsplein en de stationsomgeving.
- c. Nieuw ontwerp is een inwisselbaar voorbeeld van hypermoderne megalomane architectuur. De authentieke Kortrijkse stijl gaat verloren.
- d. Een project van dergelijke omvang vereist een grondig en gemotiveerd advies van een kwaliteitskamer. Er is geen advies toegevoegd aan het aanvraagdossier
- e. De overheid zou eigenlijk een open consultatie moeten doen, zodat architecten alternatieve voorstellen kunnen indienen om het stationsgebouw en -omgeving aan te passen aan de moderne noden, zonder dat dit ten koste gaat van het architecturaal erfgoed.
- f. Hoe kan in de toekomst het dak veilig worden onderhouden. Een hoge ronde vorm in glas kan erg glad, moeilijk bereikbaar en moeilijk begaanbaar zijn. Echter moet het toch vaak gereinigd worden anders kan het uitzicht er snel vuil en onverzorgd uitzien.

4. Leefomgeving

- a. Stationsbuurten zijn gevoelig als plek van onrust en onveiligheid. De leegte die het nieuwe station zal geven zal dit in de hand werken.
- b. De motivatie van de NMBS is nobel: een betere aansluiting verzekeren tussen de verschillende vervoersmodi, bus en fiets dus, en een vlotte toegang voor mensen met een beperking. Maar in Kortrijk zijn spoor, bus en fiets nu al uitstekend met elkaar verbonden, dankzij het visionaire ruimtelijke ontwerp van Albert Pauwels. En om de toegankelijkheid voor slechthzienden en rolstoelgebruikers te verhogen, hoef je die groepen niet op te schepen met een jarenlange totale Ontoegankelijkheid. Enkele eenvoudige ingrepen volstaan.
- c. Een stationsomgeving is een publieke ruimte en wordt niet alleen gebruikt door treinreizigers. Het ontmoetingsgedeelte verdwijnt in het nieuwe ontwerp, waarbij er een onderdoorgang komt die dient als wandelweg tussen de twee stadsdelen met losstaande commerciële ruimtes tussen de sporen. Een sociale invulling die een meerwaarde vormt voor de onmiddellijke buurt en inwoners ontbreekt in de plannen.
- d. Dit soort ontwerpen zijn achterhaald en kan inmiddels als verouderd worden beschouwd. Vergelijkbare projecten hebben aangetoond dat een grote overkapping weinig praktisch nut heeft en eerder een windtunnel creëert dan bescherming biedt tegen regen, wind of direct zonlicht. Het comfort zal laag zijn.
- e. Bovendien brengt een glazen constructie aanzienlijke en kostbare onderhoudskosten met zich mee, zonder bij te dragen aan een gezellige sfeer.

5. Neveneffecten

- a. Wat met de effecten op het onroerend erfgoed in de buurt van het station? Kan door de werken of de bemaling deze beschermde gebouwen geen schade oplopen? Worden maatregelen genomen om dit te voorkomen?
- b. Bij geluid en trillingen staat dat tijdens de exploitatiefase geen wijzigingen verwacht worden ten opzichte van de huidige situatie. Ik kan niet geloven dat na het wijzigen van de vorm en de materialen waaruit het station is gemaakt, het geluid dezelfde zal zijn als bij de huidige situatie. Wijzigingen van materiaal en vorm geven geluid sowieso op een andere manier door. Ook werd bij de bevragingen tijdens de ontwerpfasen specifiek gevraagd naar geluidschermen. Hier werd in deze vergunningsaanvraag geen rekening mee gehouden.

6. Andere

a. Er zijn afwijkingen m.b.t. de gewestelijke verordening hemelwater. Er is een gebrek aan infiltratiemogelijkheid, wat impliceert dat dit project de ruimtelijke draagkracht overstijgt.

b. De aanvraag voorziet maar liefst 14 afwijkingen op het vlak van (brand-)veiligheid. Er worden ondermeer afwijkingen gevraagd op het veiligheidsniveau i.v.m. breedte van evacuatiewegen, aantal uitgangen, brandweerstand van materialen en compartimentering. De gevraagde afwijkingen worden deels gemotiveerd met de toelichting van enkele 'realistische scenario's'. Er zijn echter nog realistische scenario's die branden kunnen veroorzaken en die niet worden aangehaald. Ik denk hierbij aan branden omwille van ontploffingen en aanslagen, ... Het garanderen van de veiligheid en vlotte evacuatiemogelijkheden is essentieel in een project van openbare orde en dergelijke omvang. De veiligheid kan met dit ontwerp niet gegarandeerd worden. Ook wat betreft veiligheid wordt de ruimtelijke draagkracht met dit project overschreden.

Bespreking van de bezwaarschriften:

1. Bezwaar tegen sloop van het stationsgebouw

a. De waardebeoordeling op architectonisch en cultuur-historisch vlak is nergens vastgelegd in een juridisch kader. Enkel het benoemen van deze waarden kan daarom geen weigeringsgrond zijn. Bij het beoordelen van de Goede Ruimtelijke Ordening moet rekening gehouden worden met onder andere de cultuurhistorische aspecten en de visueel-vormelijke elementen. Doch wordt er in deze beoordeling ook rekening gehouden met beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. Dit is vastgelegd in Artikel 4.3.1, §2 van de VCRO.

De gewenste ontwikkelingen bestaan uit het beter toegankelijk maken van het station, het optimaliseren van het overstappen van de ene vervoersmodus op de andere, het verbinden van de verschillende stadsdelen aan weerszijden van het station (en ook tussen Kortrijk Weide en het station) en het opwaarderen van de verblijfskwaliteit van de omliggende ruimten. Dit beleid is een eerste keer vastgelegd in het bestuursakkoord van 2013 'Plan Nieuw Kortrijk' en daarna doorvertaald in de samenwerkingsovereenkomst voor de opmaak van een masterplan en definitief voorontwerp van de stationsomgeving goedgekeurd door de Gemeenteraad op 17/11/2014. Ook het recentste bestuursakkoord uit 2019 'Kortrijk Beste Stad van Vlaanderen' herhaalt deze beleidslijn.

Het nieuwe ontwerp zal leiden tot een betere verbinding tussen het stadsdeel ten zuiden van het station en het stadscentrum ten noorden ervan door middel van een brede fiets en voetgangerstunnel die centraal uit komt op het stationsplein. Ook de toegankelijkheid van de perrons en de overstapmogelijkheden worden sterk verbeterd. Het huidige stationsgebouw kent inderdaad een sterke historische connectie met de wederopbouwperiode van de Stad na de verwoesting van het bombardement in 1944. Het voorzien van een nieuw station die voldoet aan alle hedendaagse normen en aan de genoemde beleidslijn weegt echter zwaarder door. Om de connectie met de wederopbouwperiode zichtbaar te houden worden als verwijzing naar het bestaande stationsgebouw een aantal kunstwerken gerecupereerd en terug geïntegreerd.

Dit bezwaar is ongegrond.

b. Zie a.

c. De erkenning geeft aan dat het bestaande stationsgebouw een architecturale en cultuurhistorische waarde kent. Onder punt 1a wordt omschreven dat de waardebeoordeling niet gestoeld is binnen een juridisch kader. **Dit bezwaar is ongegrond.**

d. Het gegeven dat een gebouw nog in goede staat is, kan geen reden zijn om een vergunningsaanvraag voor de sloop ervan te weigeren omdat dit juridisch niet geborgd is in

wetgeving. Het nieuwe station beoogt daarnaast ook duurzaamheidsprincipes zoals het stimuleren van gebruik van openbaar vervoer (onder andere door een betere toegankelijkheid en een aantrekkelijke omgeving) en de fiets (door een nieuwe fietsverbinding). Er worden ook bestaande constructies behouden en herbruikt zoals de twee tunnelbuizen en de overkapping van de zuidelijke fietsenstalling. **Dit bezwaar is ongegrond.**

e. Het in vraag stellen van de hoogte van de kosten die worden voorzien voor de bouw van het nieuwe station is niet stedenbouwkundig van aard. **Dit bezwaar is ongegrond.**

f. Ook in de nieuwe situatie wordt een levendige ontmoetingsplek beoogd door in te zetten op een hoe verblijfskwaliteit. Er wordt een groot autovrij plein voorzien met trappartijen, bankjes en groen. Daarnaast zullen er 5 commerciële ruimtes en een grote gebouwde wachtruimte zorgen voor een levendige uitstraling aan de stationszijde van het plein alsook in de tunnel. Dit bezwaar is ongegrond. Het gegeven dat een gebouw kan herbestemd kan worden, kan geen reden zijn om een vergunningsaanvraag voor de sloop ervan te weigeren omdat dit juridisch niet geborgd is in wetgeving. **Dit bezwaar is ongegrond.**

g. Het nieuwe stationsgebouw zal ook identiteit geven aan de Stad, zij het op een andere manier. **Dit bezwaar is ongegrond.**

h. Een onderzoek naar een alternatief plan met behoud van het stationsgebouw is geen verplichting gezien het station geen bescherming kent als monument of geïnventariseerd is als onroerend erfgoed. **Dit bezwaar is ongegrond.**

i. De inhoud van dit manifest maakt onderdeel uit van deze bespreking.

2. Stedenbouwkundige Inpassing

a. Stedenbouwkundig vormt het nieuwe station door zijn luifels ook een visuele beëindiging van de zichtassen erop. Weliswaar zullen de gebouwen aan de Minister Tacklaan aan de overzijde van de sporen ook zichtbaar zijn. Dit vormt echter onderdeel van de ambitie om de stadsdelen aan elkaar te verbinden. **Dit bezwaar is ongegrond.**

b. Ook de luifelconstructie zal een gevoel van ruimte geven aan het plein. De pleinruimte zelf zal ingericht worden als autovrij plein met ruimte voor verblijven en groen. Hiermee zal een aantrekkelijke ruimte ontstaan. **Dit bezwaar is ongegrond.**

3. Beeldkwaliteit

a. De luifels van het nieuwe station vormen visueel inderdaad geen aansluiting bij de omgeving. Gezien de functie van station is dit echter te verantwoorden. Een publieke functie als een station mag architecturaal afwijken van zijn omgeving zodat duidelijk zichtbaar is dat het hier om een belangrijke publieke functie gaat. **Dit bezwaar is ongegrond.**

b. De visualisaties en terreinprofielen bij de aanvraag tonen duidelijk aan wat de impact is van het nieuwe station op de stationsomgeving. De hoogte van de luifelconstructie is circa 3 meter hoger dan de kroonlijst van de omliggende gebouwen aan het Stationsplein en de Minister Tacklaan (Kroonlijst hoogte ligt tussen de 13 en 14 meter hoogte waar de luifelconstructie een maximale hoogte kent van 16,5 meter. Gezien de boogvorm is de gemiddelde hoogte uiteraard lager). Qua hoogte sluit de luifelconstructie aan bij de omgeving. Zoals gezegd onder punt 2 vormt de luifelconstructie ook een visuele beëindiging van het plein. Zodoende houdt het nieuwe ontwerp rekening met het stedenbouwkundig karakter van het stationsplein. **Dit bezwaar is ongegrond.**

c. Het nieuwe station kent inderdaad een andere architectuur dan het bestaande stationsgebouw maar is zoals onder punt 3a omschreven te verantwoorden gezien de functie als belangrijk publiek gebouw. **Dit bezwaar is ongegrond.**

d. Een advies van de Kwaliteitskamer is geen verplichting binnen de vergunningsprocedure. **Dit bezwaar is ongegrond.**

e. Een open consultatie is ook geen verplichting voor dergelijke dossiers. **Dit bezwaar is ongegrond.**

f. Er wordt vanuit gegaan dat de constructie in goede staat wordt onderhouden. Dit is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de constructie. **Dit bezwaar is ongegrond.**

4. Leefomgeving

a. Het nieuwe station kent een vijftal commerciële ruimtes die zorgen voor een bepaalde sociale controle en gevoel van veiligheid. Daarnaast zal ook het doorgaande fietspad in de tunnel zorgen voor passage en daarmee een gevoel geven van sociale veiligheid. Een verlichtingsplan zal daarnaast ook de sociale veiligheid positief beïnvloeden. **Dit bezwaar is ongegrond.**

b. Het nieuwe ontwerp voorziet wel degelijk een beter aansluiting tussen de verschillende vervoersmodi. De twee tunnels gekoppeld aan de twee nieuwe fietsenstallingen en busstations vormen daarin het hoofdelement. Zij voorzien in een vlotte en directe overstap tussen de vervoersmodi. **Dit bezwaar is ongegrond.**

c. Het nieuwe autovrije stationsplein vormt een ontmoetingsruimte welke zeker niet enkel door treinreizigers gebruikt kan en zal worden. Dit plein en het station met verbeterde toegankelijkheid zal een sociale meerwaarde betekenen. **Dit bezwaar is ongegrond.**

d. De overkapping zal beschermen tegen de regen en een gevoel van beslotenheid geven. Er is niet aangetoond dat er windhinder zal ontstaan. **Dit bezwaar is ongegrond.**

e. De onderhoudskost is geen stedenbouwkundig argument. **Dit bezwaar is ongegrond.**

5. Neveneffecten

a. De nodige maatregelen moeten genomen worden om de schade door zettingen en/of trillingen te vermijden.

Tijdens de werken (bouwfase) en de bemaling moet continu nagezien/gemeten worden om na te gaan of er impact is. Hierbij moet ten allen tijde voorkomen worden dat er schade aan de omliggende gebouwen en constructies ontstaat.

Er wordt in een omtrek van 50 m van het station (luifelconstructie en nieuwe ondergrondse delen), op initiatief en kosten van de aanvrager, van elk individueel gebouw en constructie een plaatsbeschrijving opgemaakt. **Dit bezwaar is gegrond.**

b. De nieuwe infrastructuur van het stationsgebouw kan een invloed hebben op de overdracht van het geluid dat gepaard gaat met de station activiteiten. Het voorliggende ontwerp laat op dit ogenblik niet toe om de geluidimpact te berekenen. Het is bijgevolg aangewezen om bij de afwerking van het gebouw, de geluidsbronnen, de overdracht en de ontvangst in kaart te brengen.

Met een studie dient aangetoond te worden hoe het geluid een impact heeft naar de omgeving en hoe de geluidimpact zich verhoudt met de oorspronkelijke (huidige) toestand.

Er wordt bijgevolg voorgesteld om voor de aanvang van de werken een representatieve geluidregistratie uit te voeren dewelke later kan vergeleken worden met de nieuwe toestand.

Aan de hand van de vergelijkende resultaten kunnen bijkomende maatregelen en isolerende materialen aangewend worden. **Dit bezwaar is gegrond.**

6. Andere

a. Een afwijking op de gewestelijke verordening inzake hemelwater waarbij er omwille van slechte infiltrerbare gronden wordt overgegaan om een buffervoorziening te voorzien is legitiem. **Dit bezwaar is ongegrond.**

b. De brandweer Fluvia heeft gunstig geadviseerd op de aanvraag en een aantal voorwaarden verbonden. Dit advies wordt gevolgd waarmee vanuit gegaan wordt dat de brandveiligheid hiermee gegarandeerd wordt. **Dit bezwaar is ongegrond.**

Bespreking adviezen

De omgevingsambtenaar heeft kennis genomen van volgende adviezen:

Het advies van Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken afgeleverd op 22 augustus 2023 is voorwaardelijk gunstig.

Advies:

Beslissing/ Advies Veiligheidscommissie ASTRID.

Motivatie, zie bijlage.

De voorwaarde/motivatie dient te worden opgenomen in de voorwaarden NA besluit in de vergunning.

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ afgeleverd op 17 augustus 2023 is geen advies.

Advies:

Geen advies vereist van dit contactpunt volgens art.35, §18 van het Omgevingsvergunningsbesluit vermits geen project-MER aan de aanvraag toegevoegd werd.

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van Agentschap Wegen en Verkeer afgeleverd op 18 september 2023 is voorwaardelijk gunstig.

Advies:

Zie bijlage

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van INFRABEL afgeleverd op 26 september 2023 is voorwaardelijk gunstig.

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ afgeleverd op 28 september 2023 is voorwaardelijk gunstig.

Advies:

zie advies in bijlage

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van HULPVERLENINGSZONE FLUVIA afgeleverd op 21 september 2023 is voorwaardelijk gunstig.

Advies:

Gunstig mits voorwaarden.

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van Kortrijk ABEKO afgeleverd op 15 september 2023 is ongunstig.

Advies:

Zie bijlage.

Dit advies wordt niet gevolgd.

ABEKO adviseert de sloop van het stationsgebouw ongunstig omwille van de architecturale waarde, de cultuur-historische waarde en de stedenbouwkundige waarde. Ook de gebruikswaarde (herbestemming van een gebouw in goede bouwfysische staat) wordt genoemd in het kader van de principes van duurzaamheid en circulaire economie.

De waardebeoordeling op architectonisch en cultuur-historisch vlak is nergens vastgelegd in een juridisch kader. Enkel het benoemen van deze waarden kan daarom geen weigeringsgrond zijn. Bij het beoordelen van de Goede Ruimtelijke Ordening moet rekening gehouden worden met onder andere de cultuurhistorische aspecten en de visueel-vormelijke elementen. Doch wordt er in deze beoordeling ook rekening gehouden met beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. Dit is vastgelegd in Artikel 4.3.1, §2 van de VCRO.

De gewenste ontwikkelingen bestaan uit het beter toegankelijk maken van het station, het optimaliseren van het overstappen van de ene vervoersmodus op de andere, het verbinden van de verschillende stadsdelen aan weerszijden van het station (en ook tussen Kortrijk Weide en het station) en het opwaarderen van de verblijfskwaliteit van de omliggende ruimten. Dit beleid is een eerste keer vastgelegd in het bestuursakkoord van 2013 'Plan Nieuw Kortrijk' en daarna doorvertaald in de samenwerkingsovereenkomst voor de opmaak van een masterplan en definitief voorontwerp van de stationsomgeving goedgekeurd door de Gemeenteraad op 17/11/2014. Ook het recentse bestuursakkoord uit 2019 'Kortrijk Beste Stad van Vlaanderen' herhaalt de ambitie van het nieuwe station.

Het nieuwe ontwerp zal leiden tot een betere verbinding tussen het stadsdeel ten zuiden van het station en het stadscentrum ten noorden ervan door middel van een brede fiets en voetgangerstunnel die centraal uit komt op het stationsplein. Ook de toegankelijkheid van de perrons en de overstapmogelijkheden worden sterk verbeterd. Stedenbouwkundig vormt het nieuwe station door zijn luifels ook een visuele beëindiging van de zichtassen erop. Weliswaar zullen de gebouwen aan de Minister Tacklaan aan de overzijde van de sporen ook zichtbaar zijn. Dit vormt echter onderdeel van de ambitie om de stadsdelen aan elkaar te verbinden. Er valt inderdaad te zeggen dat het huidige stationsgebouw een sterke historische connectie kent met de wederopbouw van de Stad na de verwoesting van het bombardement in 1944. Het voorzien van een nieuw station die voldoet aan alle hedendaagse normen en aan de genoemde beleidsambities weegt echter zwaarder door. Ook in het nieuwe station zullen een aantal kunstwerken die uit het bestaande stationsgebouw worden gerecupereerd en terug geïntegreerd zodat de verwijzing naar het verleden zichtbaar blijft.

Het gegeven dat een gebouw nog in goede staat is, kan geen reden zijn om een vergunningsaanvraag voor de sloop ervan te weigeren omdat dit juridisch niet geborgd is in wetgeving. Het nieuwe station beoogd daarnaast ook duurzaamheidsprincipes zoals het stimuleren van gebruik van openbaar vervoer (onder andere door een betere toegankelijkheid en een aantrekkelijke omgeving) en de fiets (door een nieuwe ietsverbinding). Er worden ook bestaande constructies behouden en herbruikt zoals de twee tunnelbuizen en de overkapping van de zuidelijke fietsenstalling.

Het advies van Kortrijk Communicatie en Recht afgeleverd op 20 september 2023 is geen advies.

Het advies van Kortrijk Minder Hinder afgeleverd op 5 september 2023 is voorwaardelijk gunstig.

Advies:

De omgeving waarin de bouwwerken zich bevinden vraagt om zo min mogelijk te hinderen op het openbaar domein.

Voor de aanvang van de werken dient er contact genomen te worden met de minder hindercoördinator van de stad/station om afspraken te maken omtrent andere innames openbaar domein, werfroutes en hinderbeperkende maatregelen.

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van Kortrijk Mobiliteit en Parkeren afgeleverd op 18 augustus 2023 is voorwaardelijk gunstig.

Advies:

MOBILITEIT:

- Het ontwerp voorziet in een sterke ontvlechting van de verschillende verkeersstromen. De onderdoorgangen voor voetgangers en fietsers zorgen voor een conflictvrije kruising van de M. Tacklaan aan de zuidzijde en de busbaan aan de Noordzijde. Aanlooproutes en fietsroutes gebeuren via autovrije of autoluwe zones.
- De fietsverbinding van de Fietssnelweg naar de stedelijke fietsroute Sint-Sebastiaanslaan is niet helder.
- De openbare ruimte aan de zuidzijde van het station is beperkt. Het is niet ondenkbaar dat grote stromen voetgangers eerder de fietssnelweg zullen gebruiken dan het busperron. Zeker op de momenten dat het druk is op het busperron. Dit moet maximaal vermeden worden. Om dit te milderen kan perron 8 zowel aan de oostzijde als aan de westzijde rechtstreeks gelijkgronds verbonden worden met de voetpadzone langs de M. Tacklaan door de fietssnelweg te kruisen.

FIETSPARKEREN:

- Toegang per fiets komende van het centrum (Doorniksestraat/winkelwandelgebied) via het stationsplein naar de fietsenstalling is niet zo helder. Meeste fietsers zullen via de bochtige helling over het stationsplein rijden naar de ingang, terwijl dit niet de meest aangewezen route is. Deze route wordt dan ook vermeld in een stippellijn op de plannen. De andere

toegangshelling ligt in de richting van De Posthoorn en zal vooral gebruikt worden door fietsers komende van Kortrijk Weide/Campus Howest.

- Deelmobiliteit (deelfietsen/deelsteps/deelwagens) is niet meer weg te denken uit stationsomgevingen. Momenteel is in het ontwerp geen rekening gehouden hiermee. Zullen de deelfietsen en -steps kunnen/mogen gestald worden in de fietsenstallingen? Indien niet moet hiermee rekening worden gehouden in het ontwerp van het omliggende openbaar domein en moeten er op het Stationsplein/Bloemistenstraat zones voorzien worden waar deelfietsen – en steps kunnen gestald worden.
- Er wordt in de fietsenstallingen hoofdzakelijk met dubbellaagse fietsenstallingen gewerkt. Wij adviseren steeds om max. 70% van het aantal plaatsen te voorzien in dubbellaagse fietsenstallingen. Sommige types fietsen passen heel moeilijk in de dubbellaagse rekken (Fiets met kinderzitje en/of mandje vooraan) . Bepaalde personen hebben moeilijkheden om hun soms zware elektrisch fiets op de tweede etage te stallen. Daarom is het belangrijk dat er ook een percentage enkellaagse fietsenstallingen voorzien zijn. Streefwaarde is 30%
- Aan de zuidzijde is er ook een bepaald aantal hoog-laag fietsenstallingen voorzien (de bestaande fietsenstallingen op de helling langs de Min. Tacklaan)
- Ook aan de Noordzijde moeten er enkellaagse stallingen voorzien worden.
- De minimale hartafstand tussen de fietsen is 40cm, aanbevolen is 50cm. De norm is om de aanbevolen hartafstand te volgen. Er kan pas gemotiveerd teruggevallen worden op de minimummaten.
- Er wordt slechts een heel beperkt aantal plaatsen voor buitenmaatse fietsen/bakfietsen voorzien.
- In de stalling aan de Noordzijde zijn er 28 plaatsen voor buitenmaatse fietsen voorzien op het totaal van 1866 plaatsen. Dit komt neer op 1.5%.
- In de stalling aan de Zuidzijde zijn er 13 plaatsen voor buitenmaatse fietsen voorzien op het totaal van 1117 plaatsen. Dit komt neer op 1.1%

Er moet gestreefd worden naar 10% van de stallingsplaatsen die geschikt zijn voor buitenmaatse fietsen. Ook moet er aanbindmogelijkheid zijn op deze plaatsen. Het is onduidelijk uit de plannen als dit wordt voorzien.

- Er is een opmars van elektrische steps bij particuliere eigenaars. Kunnen/mogen deze eveneens gestald worden in de fietsenstalling? Is de toegangscontrole hierop voorzien?

Voorwaarden:

- in de stationsomgevingen ruimte te voorzien voor deelfietsen- en steps indien deze niet zullen worden toegelaten in de fietsenstallingen.
- aandeel enkellaagse stallingen voorzien in de fietsenstalling aan de Noordzijde.
- aandeel stallingen voor buitenmaatse fietsen langs beide zijden uitbreiden tot 10% van de totale capaciteit.

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van Kortrijk Omgevingsbeleid Ruimtelijke Planning (Stadsvernieuwing) afgeleverd op 8 september 2023 is voorwaardelijk gunstig.

Advies:

Omgevingsbeleid

Geen advies noodzakelijk

Hemelwater

Overeenkomstig het algemeen waterverkoopreglement van de Vlaamse Regering (2011-04-08), moet er vóór de aansluiting op de openbare riolering of vóór de indienstneming van het nieuwe gescheiden rioolstel, aan de Stad Kortrijk door de bouwheer een positief keuringsattest worden voorgelegd van het private waterafvoerstelsel. Ook bij belangrijke wijzigingen aan de privériolering die de werking van het openbare rioleringsnetwerk kunnen bedreigen is dit verplicht. Dit attest moet afgeleverd worden door een keurder erkend door VLARIO (www.vlario.be) of www.aquaflanders.be.

Er moet een keuring worden uitgevoerd van het private rioleringsstelsel

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van Kortrijk Projecten - Beheer Publieke Ruimte afgeleverd op 13/10/2023 is voorwaardelijk gunstig.

Advies:

Volgens het zoneringsplan bevindt het perceel zich in centraal gebied. Er wordt standaard geen voorzuivering toegestaan van het grijs en zwart water door middel van een septische put of IBA.

Overeenkomstig het algemeen waterverkoopreglement van de Vlaamse Regering (2021 01 01) en het belastingsreglement dient de bouwheer max. 1 jaar na de aansluiting op de openbare riolering een positief keuringsattest voor te leggen aan de stad Kortrijk van het private waterafvoerstelsel. Uitzonderingen hierop zijn mogelijk, meer info hieromtrent kan bekomen worden via publiekeruimte@kortrijk.be of op het nummer 056 27 82 00.

Dit attest moet afgeleverd worden door een keurder erkend door VLARIO (www.vlario.be) of Aquaflanders (www.aquaflanders.be/keuringen.aspx). Dit attest dient afgeleverd te worden aan het team Publieke Ruimte via publiekeruimte@kortrijk.be of op papier aan de Stad Kortrijk, tav team Publieke Ruimte, Grote Markt 54, 8500 Kortrijk. Indien de keuring niet binnen het jaar afgeleverd wordt een belasting opgelegd volgens het belastingsreglement.

Alle werken om de toegankelijkheid (van mindervalide personen) te garanderen dienen te gebeuren op het privaat terrein.

Indien er nog vragen of opmerkingen zijn kan steeds contact opgenomen worden met het team Publieke Ruimte op het nummer 056 27 82 00 of via publiekeruimte@kortrijk.be.

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van Kortrijk Welzijn afgeleverd op 26 september 2023 is gunstig.

Dit advies wordt gevolgd.

Het advies van Kortrijk Ondernemen en Hoger Onderwijs afgeleverd op 17 augustus 2023 is gunstig.

Dit advies wordt gevolgd.

Juridische grond

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO)

Regelgeving: bevoegdheid

Het CBS is bevoegd op basis van artikel 56 decreet lokaal bestuur.

Regelgeving: bevoegdheid (bijzonder)

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO)

Besluit

Punt 1

Inzake het openbaar onderzoek:

De bezwaarschriften ontvankelijk te verklaren.

De bezwaarschriften deels gegrond en deels ongegrond te verklaren, omwille van de in het overwegend gedeelte opgenomen motivatie.

Punt 2

Inzake de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen:

Het College van Burgemeester en Schepenen adviseert de omgevingsvergunningaanvraag zoals ingediend door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) te verlenen onder volgende voorwaarden:

Inzake de aangevraagde Ingedeelde inrichtingen en activiteiten:

De volgende rubrieken na te leven:

Rubriek 3.4.2

Rubriek 3.6.3.2

Rubriek 16.3.2.a

Rubriek 53.2.2.b.2

Voorwaarden uit adviezen:

Het advies van federale overheidsdienst binnenlandse zaken afgeleverd op 22 augustus 2023 stipt na te leven.

Het advies van Vlaamse milieumaatschappij afgeleverd op 17 augustus 2023 stipt na te leven.

Het advies van Agentschap wegen en verkeer afgeleverd op 18 september 2023 stipt na te leven.

Het advies van Infrabel afgeleverd op 26 september 2023 stipt na te leven.

Het advies van Vlaamse milieumaatschappij afgeleverd op 28 september 2023 stipt na te leven.

Het advies van hulpverleningszone fluvia afgeleverd op 21 september 2023 stipt na te leven.

Het advies van Kortrijk communicatie en recht afgeleverd op 20 september 2023 stipt na te leven.

Het advies van Kortrijk minder hinder afgeleverd op 5 september 2023 stipt na te leven.

Voor de aanvang van de werken dient er contact genomen te worden met de minder hindercoördinator van de stad/station om afspraken te maken omtrent andere innames openbaar domein, werfroutes en hinderbeperkende maatregelen.

Het advies van Kortrijk mobiliteit en parkeren afgeleverd op 18 augustus 2023 stipt na te leven.

In de stationsomgevingen ruimte te voorzien voor deelfietsen- en steps indien deze niet zullen worden toegelaten in de fietsenstallingen.

Aandeel enkellaagse stallingen voorzien in de fietsenstalling aan de Noordzijde.

Aandeel stallingen voor buitenmaatse fietsen langs beide zijden uitbreiden tot 10% van de totale capaciteit.

Het advies van Kortrijk omgevingsbeleid ruimtelijke planning (stadsvernieuwing) afgeleverd op 8 september 2023 stipt na te leven.

Er moet een keuring worden uitgevoerd van het private rioleringsstelsel

Het advies van Kortrijk ondernemen en hoger onderwijs afgeleverd op 17 augustus 2023 stipt na te leven.

Het advies van Kortrijk Beheer publieke ruimte afgeleverd op 26 september 2023 stipt na te leven.

Bijzondere milieuvoorwaarden:

- De nodige maatregelen dienen genomen te worden om de stabiliteit van de omliggende gebouwen en constructies niet te beïnvloeden.
- Over een totale bemalingsperiode van 4002 dagen of 130,5 maanden (ca. 11 jaar) wordt een cumulatief volume van 604.265 m³ opgepompt. Per jaar wordt er minder dan 100.000 m³/jaar opgepompt. Er wordt gevraagd om de startdatum van de bemaling te melden aan het college van burgemeester en schepenen (bouwen.milieu.wonen@kortrijk.be). Bij de start van de bemaling dient een foto met de stand van de debietmeter te worden bezorgd aan het college van burgemeester en schepenen (bouwen.milieu.wonen@kortrijk.be). Er dient een logboek op de werf bijgehouden te worden met grondwaterpeilen en opgepompte debieten. Er worden inspanningen gedaan om het grondwaterpeil op de werf te monitoren, zodat er niet onnodig water opgepompt wordt.
- Zoals opgenomen in het dossier wordt het bemalingwater geloosd op de RWA leiding in de Minister Tacklaan
- Bijzondere lozingsvoorwaarden bemalingswater:
 - het gehalte aan trichlooretheen en alle PFAS-componenten ligt lager dan de rapportagegrenzen (die vermeld staan in VLAREM II bijlage 4.2.5.2.4.§1.)
 - (totaal) arseen (As t) : maximum 50 µg/l (10 x IC-GS)
 - cis+trans-1,2-dichlooretheen : maximum 50 µg/l (5 x IC-GS)
- Er moeten bij start van de bemaling en verder periodiek analyses gedaan worden van de kwaliteit van het bemalingswater (PFAS, trichlooretheen en cis+trans-1,2-dichlooretheen). Op die manier kan men tijdig milderende maatregelen nemen wanneer de concentraties aan verontreiniging in het grondwater ter hoogte van de bemaling sterk zouden stijgen.
- Conform VLAREM II artikel 4.2.5.3.1. dient jaarlijks minstens onderstaande analyse plaats te vinden: de temperatuur, de pH, het BZV, het CZV, het gehalte aan zwevende stoffen, het gehalte aan totale stikstof, het gehalte aan totale fosfor, de metalen totaal arseen, totaal cadmium, totaal chroom, totaal koper, totaal kwik, totaal lood, totaal nikkel, totaal zilver en totaal zink.

- In afwijking op VLAREM II artikel 4.2.5.1.1.§1. en bijlagen 4.2.5.1. en 4.2.5.2. dient de lozing niet via een meetgoot te verlopen maar wordt monstername via een aftapkraantje voldoende geacht.
- Er bevinden zich twee OVAM-dossiers binnen de invloedstraal van de bemaling waarvoor bijkomende maatregelen eventueel noodzakelijk zijn. Voor opstart van de bemalingswerken wordt er contact opgenomen met de eBSD om na te gaan wat de laatste stand van zaken zijn. In samenspraak met de eBSD wordt eventueel gedurende de bemaling de grondwaterverlaging opgevolgd ter hoogte van het OVAM-dossier en indien nodige bijkomende peilbuizen te plaatsen tussen de verontreiniging en de bemaling als dit relevant geacht wordt door de eBSD ter opvolging van de grondwaterverlaging en -kwaliteit. Concrete afspraken dienen voor opstart van de bemaling gemaakt te worden tussen alle belanghebbende partijen.
- De bemaling veroorzaakt geen relevante impact op nabijgelegen beschermde gebieden. Ook blijven de berekende absolute en differentiële theoretische eindzettingen onder de grenswaarden.
- De exploitant voorziet in de mogelijkheden om op verzoek het bemalingswater ter beschikking te stellen voor nuttige toepassingen in land- of tuinbouw. Er kan gevraagd worden om een bepaalde hoeveelheid bemalingswater ter beschikking te houden voor afvoer in container- of tankwagens.
- De nodige maatregelen moeten getroffen worden om de hinder van geluidproducerende installaties tot een minimum te beperken. Generatoren, noodgroepen, e.d. moeten zo nodig geïsoleerd worden en zodanig opgesteld worden dat er geen hinder is voor de omwonenden.
- Er wordt in een omtrek van 50 m van het station (luifelconstructie en nieuwe ondergrondse delen), op initiatief en kosten van de aanvrager, van elk individueel gebouw en constructie een plaatsbeschrijving opgemaakt
- Het voorliggende ontwerp laat op dit ogenblik niet toe om de geluidimpact te berekenen. Het is noodzakelijk om bij de afwerking van het gebouw, de geluidsbronnen, de overdracht en de ontvangst in kaart te brengen.
Met een studie dient aangetoond te worden hoe het geluid een impact heeft naar de omgeving en hoe de geluidimpact zich verhoudt met de oorspronkelijke (huidige) toestand.
Er wordt bijgevolg voorgesteld om voor de aanvang van de werken een representatieve geluidregistratie uit te voeren dewelke later kan vergeleken worden met de nieuwe toestand.
Aan de hand van de vergelijkende resultaten kunnen bijkomende maatregelen en isolerende materialen aangewend worden.

Stedenbouwkundige voorwaarden:

alle nuttige en nodige voorzorgsmaatregelen te nemen om tijdens de sloopwerken de hinder voor de omgeving (stof, geluid, ...) tot een strikt minimum te beperken (afschermen zijkanten, besproeien puin, ...);

Overeenkomstig het algemeen waterverkoopreglement van de Vlaamse Regering (2011-04-08), moet er voor de aansluiting op de openbare riolering of voor de indienstneming van het nieuwe gescheiden rioolstel, aan de Stad Kortrijk door de bouwheer een positief keuringsattest worden voorgelegd van het private waterafvoerstelsel. Ook bij belangrijke wijzigingen aan de privériolering die de werking van het openbare rioleringsnetwerk kunnen bedreigen is dit verplicht. Dit attest moet afgeleverd worden door een keurder erkend door VLARIO (www.vlario.be) of www.aquaflanders.be;

de nieuw aan te planten bomen aan te planten binnen het eerstvolgende plantseizoen volgend op de ingebruikname van het gebouw. Bij afsterven van de aangeplante boom is een nieuwe aanplanting

verplicht tot de groei erop volgt. Het niet naleven van deze voorwaarde zal beschouwd worden als een bouwmisdrijf;

De maatregelen in de archeologienota geakteerd op 09.12.2022 met referentienummer ID 24306 moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma in die archeologienota, de eventuele voorwaarden en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.

Opmerkingen:

alle werken aan of onder het openbaar domein worden uitgevoerd door de zorgen van het Stadsbestuur, ten laste van de bouwheer;

elke inname van het openbaar domein (vb. plaatsen van stortcontainer, stellingen, enz....), dient vooraf aangevraagd aan het Stadsbestuur bij het team inname openbaar domein via <https://iod.kortrijk.be/#/aanvraag/new>

deze vergunning betekent niet dat er geen rekening dient gehouden te worden met eventueel andere bestaande wettelijke of contractuele verplichtingen (inzonderheid betreffende erfdienstbaarheden, muurovernames, zichten en lichten...);

De vergunning wordt verleend voor een termijn van onbepaalde duur die aanvangt op '*datum afgifte omgevingsvergunning*'.

Bijlagen

1. Beschrijvende nota.pdf
2. Gevel Noord - Stationsplein_Bestaand.pdf
3. Gevel Noord - Stationsplein_Nieuw.pdf
4. Inplantingsplan_Bestaand.pdf
5. Inplantingsplan_Nieuw.pdf
6. Langsprofiel Stationsplein.pdf

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van Burgemeester en Schepenen

Algemeen Directeur
(get.) Carlo Daelman

Burgemeester
(get.) Vincent Van Quickenborne

Voor eensluidend afschrift:
Afgeleverd te Kortrijk,
De Gemachtigde Ambtenaar,
Art. 126 NGW