
16 **2024_GR_00024** **Opstart procedure herziening gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (voorlopige vaststelling) - Goedkeuring**

Samenstelling:

Aanwezig:

mevrouw Liselot De Decker, Voorzitter gemeenteraad; de heer Kris Declercq; mevrouw Nathalie Muylle; mevrouw Michèle Hostekint; de heer Stefaan Van Coillie; mevrouw Mieke Vanbrussel; de heer Francis Debruyne; de heer Matthijs Samyn; de heer Piet Delrue; de heer Bart Wenes; de heer José Debels; de heer Henk Kindt; de heer Filip Deforche; de heer Frederik Declercq; mevrouw Ria Vanzieleghem; de heer Geert Huyghe; de heer Cyriel Ameye; mevrouw Caroline Martens; de heer Immanuel De Reuse; de heer Brecht Vermeulen; mevrouw Siska Rommel; mevrouw Lieve Lombaert; de heer Bart De Meulenaer; de heer Gerdi Casier; de heer Steven Dewitte; de heer Dieter Carron; mevrouw Jeaninne Vandenaabeele; de heer Tom Vandenkendelaere; de heer Bert Wouters; mevrouw Margot Wybo; de heer Eddy Demeersseman; de heer Koenraad Cracco; de heer Sander Braeye; de heer Thomas Witdouck; mevrouw Stephanie Davidts; de heer Thierry Bouckenooghe; de heer Peter Patteeuw; de heer Georges Decoene; de heer Geert Sintobin, Algemeen directeur

Verontschuldigd:

de heer Peter Claeys

Beschrijving

Regelgeving bevoegd orgaan

Artikel 40-41 van het decreet lokaal bestuur

Regelgeving bevoegd orgaan (bijzonder)

- Art. 2.3.1 tot art. 2.3.3. VCRO
- Besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2017 houdende regeling van het openbaar onderzoek over stedenbouwkundige verordening

Bijlagen

1. 20240306 herziene verordening
2. nota bouwen in roeselare
3. planmer-screening verordening
4. huidige verordening

Context en argumentatie

Stad Roeselare wenst de huidige algemene gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (zoals goedgekeurd door de Deputatie op 2 maart 2017) te herzien omwille van een aantal redenen. (In bijlage 1 wordt de herziene verordening weergegeven)

Allereerst traden de voorbij jaren een aantal nieuwe gemeentelijke visieplannen in Roeselare in werking (zoals het Groenplan, Kernplan, PRO-plan, Klimaatadaptatieplan, Mobiliteitsplan,...). Deze visies werden voor een deel verwerkt in de herziene verordening.

De nota Bouwen in Roeselare (zie bijlage 2) dient als een aanvulling bij deze verordening gezien te worden en geeft meer duiding bij de visie en de ruimtelijke ambitie die de stad Roeselare uitspreekt op het vlak van bouwprojecten.

Daarnaast vond met de inwerkingtreding van het instrumentendecreet en de bouwshift een radicale ommezwaai plaats hoe de principes van de goede ruimtelijke ordening in de praktijk dienen toegepast te worden. Minder ruimtebeslag in buitengebied, kwalitatieve verdichting binnen de kernen, in harmonie met zijn omgeving.

Het instrumentendecreet verplicht de gemeenten om de technische en financiële lasten die gekoppeld worden aan een omgevingsvergunning vanaf 1 januari 2024 via een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening uit te werken om zo meer vanuit een gemeentelijke visie het ruimtelijke beleid vorm te geven.

Bijgevolg voldeden de principes uit de algemene gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van 2017 onvoldoende om toekomstgericht het ruimtelijk beleid van de stad te bepalen, waardoor de herziening dient doorgevoerd te worden.

De nieuwe verordening streeft ernaar om tot meer kwaliteit te komen. De stad zet in op comfortabel en bereikbaar wonen in Roeselare met duidelijke klimaatengagements in een groene omgeving.

1. Procedure

De procedure tot de herziening van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening is gelijk aan deze van de opmaak ervan. Deze volgt de bepalingen van art. 2.3.2 §2 van de VCRO (Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening). Het college van burgemeester en schepenen is belast met de opmaak van de verordening en relevante documenten. De gemeenteraad dient de verordening formeel vast te stellen. Na de vaststelling door de gemeenteraad wordt advies gevraagd aan de GECORO, de Deputatie en aan het Departement Omgeving. Ook onderwerpt het college van burgemeester en schepenen de verordening aan een openbaar onderzoek van 30 dagen, dat aangekondigd wordt in het Belgisch Staatsblad. Na het verwerken van de adviezen en de bezwaren uit het openbaar onderzoek wordt de verordening definitief vastgesteld door de gemeenteraad. Na de betekening van deze beslissing start een schorsingstermijn van 45 dagen in hoofde van de Deputatie en de Vlaamse Regering. Wordt de beslissing niet geschorst, dan treedt de verordening in werking 10 dagen na de publicatie (bij uittreksel) in het Belgisch Staatsblad.

2. Planmer-screening van de verordening

Op 22 juli 2021 heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVB) zich in een arrest uitgesproken over een weigeringsbesluit van de deputatie Oost-Vlaanderen voor een aanvraag van een omgevingsvergunning in de stad Gent. Het weigeringsbesluit werd vernietigd omdat de raad oordeelde dat de wijzigingen aan het bouwreglement van na 21 juli 2004 (datum waarop de termijn voor omzetting van de Europese plan-MER-richtlijn in nationale wetgeving verstreek) onwettig zijn bij gebrek aan plan-MER of plan-MER-screening.

In het algemeen is de draagwijdte van het arrest groot, omdat dit de toepassing van het bouwreglement (lees gemeentelijke stedenbouwkundige verordening) in toekomstige beslissingen over nieuwe omgevingsvergunningsaanvragen in het gedrang zou kunnen brengen. Toekomstige beslissingen (zowel vergunningen als weigeringen) waarin de

motieven steun vinden in het algemeen bouwreglement (verordening), kunnen immers aangevochten worden met een verzoek tot nietigverklaring, en zullen door de RvVB kunnen vernietigd worden op grond van de (vermeende) onwettigheid van een bepaald artikel in het bouwreglement (verordening). Vandaar dat ingevolge dit arrest van de RvVB A-2021-1226 een planmer-screening (zie bijlage 3) werd opgemaakt van de vorige en de herziene versie van de verordening in Roeselare. Deze screening wees uit dat ook al zijn er een aantal beperkte gevolgen op bepaalde aspecten van het leefmilieu te verwachten in hoofde van deze verordening, toch moet vastgesteld worden dat deze gevolgen voor alle disciplines hoofdzakelijk positief zijn. Bijgevolg is een plan-MER niet vereist aangezien er geen aanzienlijke milieu-effecten verwacht worden.

3. Inhoud verordening

In tegenstelling tot de verordening uit 2017 (zie bijlage 4) is de opbouw van de herziene verordening anders. Allereerst werd ingezet op een meer leesbaar en helderder document, op basis van de gemeentelijke visieplannen en doelstellingen per hoofdstuk. Hieruit worden in elk hoofdstuk een aantal maatregelen voorzien, die daarna vertaald worden in verordenende voorschriften. De verordening bestaat uit de volgende 5 hoofdstukken:

- comfortabel wonen en winkelen
- de energietransitie
- groen en blauw
- de bereikbare stad
- stedenbouwkundige lasten bij omgevingsvergunningen

De verordening wordt afgesloten met een aantal technische richtlijnen.

Het nieuwe hoofdstuk stedenbouwkundige lasten bij omgevingsvergunningen, dat omwille van het instrumentendecreet van 24 mei 2023 werd ingevoerd, bespreekt de technische en de financiële lasten. De bedragen van de financiële lasten worden later dit jaar in een nieuw apart retributiereglement bepaald. Dit reglement zal vanaf 1 januari 2025 in werking treden.

Deze retributie heeft als doel om de financiering mogelijk te maken van de bijkomende taken die de overheid door de uitvoering van de omgevingsvergunning op zich moet nemen. Deze inkomsten worden door de stad verplicht aangewend voor het ruimtelijk beleid van de stad.

4. Retributiereglement:

Het bijhorende retributiereglement gekoppeld aan deze verordening treedt vanaf 1 januari 2025 formeel in werking. De definitieve vaststelling van deze retributie wordt voorgelegd aan de gemeenteraad eind 2024.

Fasering

tijdslijn procedure herziening:

- begin april 2024: opstart openbaar onderzoek (30 dagen)
- april: inwinnen verplichte adviezen Departement Omgeving en GECORO en vrijblijvend advies Deputatie
- mei: inplannen GECORO-zitting
- Gemeenteraad 24 juni 2024: definitieve vaststelling
- start schorsingstermijn (45 d) Deputatie en Vlaamse Regering
- 20 augustus 2024: publicatie in Belgisch Staatsblad

- 1 september 2024: inwerkingtreding verordening

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

niet van toepassing

besluit

Goedgekeurd door de gemeenteraad met

- 26 stem(men) voor: Thierry Bouckenoghe; Sander Braeye; Gerdi Casier; Stefaan Van Coillie; Stephanie Davidts; José Debels; Francis Debruyne; Liselot De Decker; Kris Declercq; Piet Delrue; Eddy Demeersseman; Steven Dewitte; Michèle Hostekint; Geert Huyghe; Henk Kindt; Caroline Martens; Nathalie Muylle; Peter Patteeuw; Matthijs Samyn; Mieke Vanbrussel; Tom Vandenkendelaere; Ria Vanzieleghem; Bart Wenes; Thomas Witdouck; Bert Wouters; Margot Wybo
- 12 onthouding(en): Cyriel Ameye; Dieter Carron; Koenraad Cracco; Frederik Declercq; Georges Decoene; Filip Deforche; Lieve Lombaert; Bart De Meulenaer; Immanuel De Reuse; Siska Rommel; Jeaninne Vandenabeele; Brecht Vermeulen

Artikel 1

De gemeenteraad start de formele procedure op tot herziening van de algemene gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (voorlopige vaststelling), op basis van de ontwerpdocumenten die door het college van burgemeester en schepenen werden opgemaakt op basis van de procedure van art. 2.3.2 § 2VCRO.

GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING

2024

Inhoud

ALGEMENE BEPALINGEN	3
VERORDENEND DEEL: PREAMBULE	6
COMFORTABEL WONEN EN WINKELN.....	10
INLEIDING - VISIE EN DOELSTELLINGEN.....	11
MAATREGELEN	12
VERORDENEND DEEL.....	15
DE ENERGIETRANSITIE	24
INLEIDING - VISIE EN DOELSTELLINGEN.....	25
MAATREGELEN	26
VERORDENEND DEEL.....	28
GROEN EN BLAUW	30
INLEIDING – VISIE EN DOELSTELLINGEN	31
MAATREGELEN	32
VERORDENEND DEEL.....	35
BEREIKBARE STAD	39
INLEIDING – VISIE EN DOELSTELLINGEN	40
MAATREGELEN	41
VERORDENEND DEEL.....	47
STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN BIJ OMGEVINGSVERGUNNINGEN.....	54
INLEIDING – VISIE EN DOELSTELLINGEN	55
VERORDENENDE BEPALINGEN.....	56
BIJLAGEN.....	64
BIJLAGE 1 – INRICHTINGSPRINCIPES PARKEERPLAATSEN	64
BIJLAGE 2 - INRICHTING WADI'S EN BERMZONES.....	68
BIJLAGE 3 - AFBAKENING KERNWINKELGEBIED.....	73

Algemene bepalingen

Deze algemene gemeentelijke stedenbouwkundige verordening streeft ernaar om samen tot meer ruimtelijke kwaliteit te komen. Samen naar meer kwaliteit in onze bebouwde leefomgeving. Kwaliteit voor het gebouw, zijn bewoners en gebruikers maar ook voor zijn omgeving. Om dit te reglementeren werkten we in de vier volgende hoofdstukken duidelijke regels en principes uit. Deze regels zijn nodig zodat iedereen zou weten wat hij kan verwachten van een vergunningstraject. De begeleidende nota 'bouwen in Roeselare' omschrijft wat de stad Roeselare begrijpt onder 'de goede ruimtelijke ordening' en welke accenten de stad wenst te leggen in zijn vergunningenbeleid. De verordening van Roeselare beschrijft de visie en principes die de stad hanteert bij het beoordelen van omgevingsvergunningsaanvragen.

De bepalingen in deze verordening zijn van toepassing op alle constructies, bouwwerken en handelingen met ruimtelijke impact op het grondgebied van de stad Roeselare. Indien bepaalde onderdelen betrekking hebben op een specifiek deelgebied dan zal dit uitdrukkelijk bij dit onderdeel vermeld worden. Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning moeten de ingediende plannen aan deze voorschriften voldoen. We zetten in op comfortabel en bereikbaar wonen in Roeselare met duidelijke klimaatengagementen in een groene omgeving. De vier hoofdstukken zetten in op een duurzame en toekomstgerichte ruimtelijke ordening.

Deze verordening is één van de ruimtelijke instrumenten die de stad hanteert bij het beoordelen van een omgevingsvergunning. Duidelijke regels zijn nodig opdat iedereen zou weten waaraan hij zich kan verwachten tijdens een vergunningstraject. Het is raadzaam om voorafgaand aan uw dossier de plannenbank van de stad Roeselare te raadplegen en na te gaan of er nog andere stedenbouwkundige voorschriften gelden voor uw perceel. Bij uw aanvraag hebben de regels van uitvoeringsplannen of verkavelingen voorrang op deze van de verordening. Hetzelfde geldt voor sectorale wetgeving van de hogere overheden. Het is dan ook mogelijk dat vanuit deze wetgeving bijkomende lasten of voorwaarden opgelegd worden bij een vergunning.

Alle voorschriften in deze verordening gelden voor het volledige grondgebied van Roeselare behalve indien dit uitdrukkelijk anders bepaald staat in het betreffende artikelnummer en blijven daardoor nog steeds algemeen of generiek. Dit zou er in bepaalde gevallen voor kunnen zorgen dat het beantwoorden aan deze generieke voorschriften de principes waarop de verordening is gestoeld, niet ten goede komt. Daarom kan de vergunningverlenende overheid (stad, Deputatie of Vlaamse Gewest) nog steeds bijkomende voorwaarden of lasten opleggen aan een vergunningsaanvraag om de goede ruimtelijke ordening te bewaken.

De goede ruimtelijke ordening

Elke omgevingsvergunningsaanvraag wordt getoetst aan de goede ruimtelijke ordening. We beheren de ruimte ten behoeve van de huidige generatie zonder daarbij de kansen van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. We doen dit aan de hand van vier hoofdstukken die telkens één duidelijk thema behandelen. Samen zorgen de vier thema hoofdstukken samen met het hoofdstuk lasten, voor ruimtelijke kwaliteit die rekening houdt met de draagkracht van de stad, de esthetische componenten en de klimaatdoelstellingen.

Onderstaande gemeentelijke stedenbouwkundige verordening wenst in te zetten op onderstaande topics en is als dusdanig in die zin opgebouwd.

1. **COMFORTABEL WONEN EN WINKELN** als motor voor stadsontwikkeling. De stad moet voor iedereen een aangename plek zijn om te leven en te wonen. We zetten in op leefbaarheid door het bepalen van kwaliteitsnormen. Op het vlak van beeldkwaliteit legt de stad de lat hoog. Elk project of ingreep moet in harmonie zijn met de bestaande ruimtelijke context en moet een waardevolle toevoeging vormen aan de beeldkwaliteit van de stad. De draagkracht van de omgeving mag daarbij niet overschreden worden. Ook in het kernwinkelgebied dient wonen naast het winkelen een prominente plaats te krijgen.

2. De **ENERGIETRANSITIE** als opstap naar een duurzame toekomst. Duurzame ruimtelijke ordening komt terug in alle hoofdstukken. Bij een duurzame ruimtelijke ordening wordt de ruimte beheerd ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang worden gebracht. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. In dit hoofdstuk zetten we in op de benodigde energietransitie.

3. **ONTWERPEN MET GROEN EN BLAUW** als zuurstof voor de stad. Roeselare zet, als één van de meest kwetsbare steden met betrekking tot watergevoeligheid en hittestress, actief in op 'vergroenen' en ontharden in de realisatie van stedelijke projecten. Om ons aan te passen aan de klimaatveranderingen, is het noodzakelijk om onze stad klimaatbestendig in te richten zodat het er ook in de toekomst aangenaam wonen en leven blijft. De open (groene en blauwe) ruimte speelt hierbij niet enkel een belangrijke rol op vlak van de beeldwaarde van de stad maar de inrichting van die open ruimte draagt ook bij tot het verhogen van de leefkwaliteit in de stad en de gezondheid van de inwoners. Een 'groenblauw netwerk' kan aanzienlijk bijdragen aan de leefbaarheid van de stad. 'Groen en blauw' betreft hier het geheel van parken, tuinen, plantsoenen, bomenrijen, waterlopen, vijvers, bermen, geveltuinen en groendaken. Deze elementen hebben diverse voordelen, zoals het opvangen van fijnstof, het verminderen van geluidsoverlast, het bieden van verkoeling en schaduw, het verhogen van de luchtvochtigheid, het vasthouden of makkelijker infiltreren van water in de bodem, ... Dit geldt voor de inrichting van het openbaar domein maar evenzeer voor de inrichting van het individuele perceel.

4. Vlot bereikbaar als speerpunt van de **MODAL SHIFT**. Een plan zonder rekening te houden met autobereikbaarheid en dus zonder goede parkeeroplossingen is niet gewenst. Maar dat is anders dan de auto als leidend principe te nemen bij iedere ontwerpogave. We willen de leefbaarheid verhogen en daarom streven we ernaar om de ruimtelijke voetafdruk van de auto te beperken. We willen efficiënter zijn op vlak van ruimte die we innemen voor de auto zowel boven- als ondergronds. Door een goed en evenwichtig parkeerbeleid willen we de straat en de buurt weer de ruimte geven, en – waar dat aan de orde is – de impact van parkeren terugdringen. Zo kunnen we meer ruimte bieden aan een ander of gedeeld gebruik van de ruimte. We stimuleren hierbij een sterke modal shift naar een netwerk van duurzame mobiliteit.

5. Bovenop bovenstaande thema's, kunnen bepaalde **LASTEN** gekoppeld worden aan een omgevingsvergunning. Hierdoor zorgt de vergunningverlenende overheid ervoor dat de leefomgevingskwaliteit intact blijft of verbetert. De opgelegde last vindt zijn oorsprong in het voordeel dat de aanvrager uit de vergunning haalt en in de bijkomende taken die de overheid voor de uitvoering van de vergunning op zich moet nemen of de gevolgen die de maatschappij zal ondervinden.

Elk deel wordt ingeleid door een beeld en korte tekst. Deze inleiding geeft mee waarom dit thema wordt uitgewerkt en verheldert de ambities en doelstellingen van de stad. Er zijn verschillende instrumenten beschikbaar om de visie tot uitvoering te brengen, zoals reglementen, verordeningen, voorwaarden of lasten in een vergunning, technische richtlijnen, retributies, enz. De bepalingen die in dit document opgenomen zijn, vormen de stedenbouwkundige voorschriften waaraan een vergunningsaanvraag moet voldoen.

Deze verordening dient ook samen gelezen te worden met de nota 'Bouwen in Roeselare' die de ambities en visies van de stad bijkomend omschrijft.

Verordenend deel: Preambule

□ Toepassingsgebied

Behoudens andere bepalingen is deze gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van toepassing op het volledige grondgebied van Roeselare.

□ Hiërarchie

De voorschriften van deze gemeentelijke verordening zijn aanvullend op provinciale- en gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen en andere reglementeringen of documenten met verordenende kracht.

□ Overgangsbepalingen

Deze verordening is van toepassing voor aanvragen tot omgevingsvergunningen die per beveiligde zending ingediend zijn na de inwerkingtreding van deze verordening.

□ Opheffingsbepalingen

Met de inwerkingtreding van de voorliggende verordening, worden de volgende zaken opgeheven:

- Algemene gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van de stad Roeselare, BS dd. 17 maart 2017

□ Definities

Autoparkeerplaats: de ruimte voor het parkeren van een auto van een gebruiker of een bezoeker van een functie.

Autodelen: een mobiliteitsvorm waarbij meerdere gezinnen om beurt gebruik maken van één of meer gezamenlijke auto's. Dit kan zowel door de partijen onderling geregeld zijn, als door een autodeel-aanbieder.

Bevoegde overheid: de overheid bedoeld in artikel 15 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning.

Boombeschermingsplan: een document waarin mitigerende maatregelen worden beschreven ter bescherming van opgaande beplanting, om deze in goede gezondheid te houden en om schade te voorkomen.

Bouwproject: het geheel van activiteiten ter realisatie van een bouwwerk waarbij het (bestaande) aantal woongelegenheden toeneemt. We verwijzen hierbij bijvoorbeeld naar een meergezinswoning, een project met meerdere woonentiteiten, het voorzien van een nieuwe kavelstructuur, groepswooningbouwproject, reconversie van een bebouwde site, enz. Een bouwproject kan ook andere functies dan de woonfunctie omvatten.

Bruto-vloeroppervlakte: de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen waarvan het plafond zich minstens 1,00 m boven het maaiveld uitstrekt, gemeten aan de buitenzijde van de buitenmuren of vergelijkbare bouwdelen, met inbegrip van verticale

verbindingswegen. Oppervlaktes van (dak-)terrassen, balkons, ruimtes met een plafondhoogte van minder dan 2,20 m, kruipruimtes, zolders, kelders en afzonderlijke bijgebouwen worden niet inbegrepen in de bruto-vloeroppervlakte. Deze term kan worden afgekort met de letters 'BVO'.

Centrumgebied: zone in het centrum van Roeselare, die visueel/grafisch afgebakend wordt in hoofdstuk 4 (bereikbare stad).

Conceptnota van bemaling: er wordt bemaald om werken droog te kunnen uitvoeren. Het verlagen van de grondwaterstand kan echter schade veroorzaken aan de omgeving door verdroging, zettingen, verzilting of migratie van verontreiniging. Dergelijke problematiek kan in vele gevallen vermeden worden door het uitvoeren van een degelijk vooronderzoek aan de hand van een conceptnota die de bemaling realistisch in beeld brengt en de gepaste maatregelen voorstelt.

Fietsparkeerplaats: een parkeerplaats aangelegd om de fiets te stallen.

Fietsparkeervoorziening: voorziening waar bundeling of meerdere fietsparkeerplaatsen georganiseerd worden.

Groendak: een dak dat zo opgebouwd is dat het begroeid kan worden met planten en waar er onder die planten een buffervolume voorzien is van minimaal 35 liter per m².

Handelingen: werkzaamheden, wijzigingen of activiteiten met ruimtelijke implicaties, conform artikel 1.1.2, 7° VCRO.

Horecaterras: elke constructie bestaande uit vaste en/of losse elementen, zoals windschermen, meubilair allerhande, parasols, ... zonder dat deze opsomming als beperkend mag aanzien worden en dit ter uitbreiding van de horecazaak.

Kernwinkelgebied: het gebied dat afgebakend wordt in bijlage 4

Meergezinswoning: een meergezinswoning bevindt zich in een gebouw waar meerdere huishoudens wonen. Dit betekent dat er zich boven en/of onder de woongelegenheden van een huishouden andere woongelegenheden bevinden van andere huishoudens. Een meergezinswoning kan appartementen, gestapelde woningen (vb. duplex of triplex), studio's, kamers, assistentiewoningen en kamers in een woonzorgcentrum zijn.

Netto-vloeroppervlakte: de som van de oppervlakte van elke ruimte in de woning met een vrije hoogte van 2,40 meter of meer, gemeten op vloerniveau langs de binnenomtrek van de scheidingsconstructies die de woning omhullen. Vides, terrassen, garages, gemeenschappelijke gangen en trapzalen, technische lokalen en bergingen die zich buiten de woning bevinden, behoren niet tot de netto-vloeroppervlakte van de woning. Ruimtes onder hellende daken worden meegerekend in de netto-vloeroppervlakte van de woning vanaf een vrije hoogte van 1,80 meter. Binnenmuren worden meegerekend in de netto-vloeroppervlakte. Dit begrip kan worden afgekort met de letters 'NVO'.

Oprit: de inrichting van het openbaar domein en het privé-domein, die het privé-domein toegankelijk maakt voor mechanisch verkeer vanaf de rijweg. Dit kan ook het geschikt maken van de strook tussen rijweg en voorbouwlijn inhouden.

Pompstation

Een pompstation is een installatie ontworpen om water/afvalwater dat zich op een zekere lagere diepte bevindt naar een hoger gelegen riool te pompen. Door de installatie van een pompstation kan een hoogteverschil overbrugd worden.

Publiciteit: elke mededeling die rechtstreeks of onrechtstreeks tot doel heeft de verkoop van producten of diensten te bevorderen, ongeacht de plaats of de aangewende communicatiemiddelen.

De oppervlakte van een publiciteitsinrichting: de oppervlakte van een publiciteitsinrichting, met inbegrip van de eventuele omkadering, of de oppervlakte van een omschrijvende rechthoek rond een publiciteitsboodschap, waarbij bij meezijdige publiciteitsinrichtingen de oppervlakten van de zijden die vanuit een punt kunnen worden gezien, worden samengeteld. De verschillende zijden van wisselende publiciteitsboodschappen worden maar een keer geteld;

Publiciteitsboodschap: visuele communicatie met als doel een zaak, product of activiteit te identificeren, bekend te maken of te promoten, ongeacht of die communicatie statisch, dynamisch, digitaal of analoog is;

Publiciteitsinrichting: elk visueel middel en elke constructie, met inbegrip van alle onderdelen ervan en ongeacht het verplaatsbare of tijdelijke karakter ervan, met als doel om publiciteitsboodschappen op een vaste plaats kenbaar te maken aan het publiek;

Sociale duurzaamheid: sociale duurzaamheid draait om het streven om de leefkwaliteit van de mensen te verbeteren in huidige en toekomstige generaties, bijvoorbeeld op het vlak van gebiedsontwikkeling.

STO(E)P principe: slimme inplanning van het mobiliteitsbeleid waarbij maximaal prioriteit gegeven wordt aan de zwakke weggebruiker volgens een cascadesysteem (stappers, trappers, openbaar vervoer, personenwagens).

Toegangspad: het gedeelte van het privé-domein dat volgens uiterlijke kenmerken waarneembaar is als ingericht om als voetganger een woning of andere constructie te bereiken

VCRO: de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Verharding: het aanleggen van verharde constructies, opritten, overwelvingen en terrassen is principieel omgevingsvergunningsplichtig. Ook kunstgras en kiezels worden beschouwd als verharding, omdat dit essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verhindert.

Verblijfsruimte: een ruimte in een gebouw waarin de mensen verblijven of waarin activiteiten plaatsvinden volgens de gebruiksfunctie.

Woongelegenheden: een woning of een deel ervan dat hoofdzakelijk bestemd is voor de huisvesting van een gezin of een alleenstaande, ongeacht of het gaat om een eengezinswoning, een etagewoning, een flatgebouw, een studio of een al dan niet gemeubileerde kamer.

Woonlokaal: is een lokaal dat bestemd is om te dienen als keuken, woon- of slaapkamer.

Zaak: een bedrijf, handelszaak, horeca, vereniging, organisatie, overheidsinstelling, vrij beroep of dienst;

Zaakgebonden publiciteitsboodschap: een publiciteitsboodschap die betrekking heeft op een actieve zaak op die locatie, zoals de naam, het logo, de vermelding van de activiteit, of de vermelding van een van de belangrijkste producten of diensten die ter plaatse aangeboden worden;

Zaakgebonden publiciteitsinrichting: een publiciteitsinrichting met louter zaakgebonden publiciteitsboodschappen.

COMFORTABEL WONEN EN WINKELN

Motor voor stadsontwikkeling



Inleiding - visie en doelstellingen

Wonen doet de stad leven. De kwaliteit en het uitzicht van de woningen, in relatie tot de publieke ruimte, bepaalt in grote lijnen het beeld van de stad. Elk bouwproject heeft zijn impact op deze beeldvorming en de identiteit van de stad. Het is daarom belangrijk om uniforme en heldere randvoorwaarden op te stellen om te komen tot een kwalitatief beeld van de stad. Een aantrekkelijk Roeselare is uiteindelijk wat we allemaal willen. In dit hoofdstuk nemen we de visie-elementen, maatregelen en instrumenten op rond hoe we gaan bouwen in Roeselare.

We streven naar harmonie als het gaat om inplanting van het bouwvolume, stellen eisen rond beeldkwaliteit en garanderen de woon- en samenlevingskwaliteit/leefkwaliteit door te streven naar een divers woonaanbod. Het mogelijk maken van diverse woontypologieën draagt daartoe bij. Een aanbod aan verschillende soorten woningen vormt de beste garantie dat er voor iedereen wel een geschikte woning te vinden is. Om ook voor gezinnen met kinderen een woonaanbod te kunnen garanderen zetten we in op het behoud van ééngezinswoningen met een kwalitatief ingerichte buitenruimte.

De stad moet voor iedereen een aangename plek zijn om te wonen, te verblijven, te werken en te bezoeken. Elke ruimte, of het nu gaat om een deel van een gebouw of om een stadswijk, moet daarom geschikt zijn voor het bedoelde gebruik. De draagkracht van de omgeving wordt overschreden wanneer een project overlast genereert die niet beperkt blijft tot het/de eigen perce(e)l(en) waarop een (bouw)project wordt ontwikkeld. Op een iets kleiner schaalniveau betekent dit ervoor zorgen dat naburige gebouwen elkaars verblijfskwaliteit niet verminderen door bijvoorbeeld zicht of licht te ontnemen van de naburige bebouwing.

Harmonie met de omgeving begint met voldoende kennis van de ruimtelijke kenmerken van de omgeving. Deze kennis moet zo worden ingezet dat het op te richten of te verbouwen gebouw op een doelbewuste en gemotiveerde wijze een relatie aangaat met de omgeving. Ongeacht of de gebouwen op zich al dan niet een bijzondere beeldwaarde hebben, vormen ze samen een eenheid, een straatbeeld, een bouwblok of een typische wijk. Het is daarom essentieel om bij toevoegingen of wijzigingen aan bestaande gebouwen of bij nieuwbouw steeds de ruimere context van de werken te bekijken en de voorgestelde werken uit te voeren, in harmonie met de omgeving.

Roeselare zet in op een divers woonaanbod. Naast de eerder traditionele woonvormen zetten we in op het verbreden van het woonaanbod en faciliteren we nieuwe vormen van wonen. Belangrijk bij deze nieuwe woonvormen is de garantie op woon- en leefkwaliteit.

Bouwshift en ruimtelijke rendement

De bouwshift moet ervoor zorgen dat er tegen 2040 in Vlaanderen geen open ruimte meer wordt aangesneden. We stuiten dus letterlijk tegen onze grenzen aan. Daarom dienen bouwprojecten op een andere manier benaderd te worden dan dit in het verleden het geval was, waarbij in de kernen in hoofdzaak dient ingezet te worden op ruimtelijk rendement. Dit betekent dat we efficiënter met ruimte moeten omspringen door op sommige goed gekozen plaatsen meer bebouwing toe te laten en op andere plaatsen net meer open ruimte te laten.

Uiteraard impliceert dit niet dat op elke locatie in het centrum van de stad een meergezinswoning kan opgetrokken worden. Wel impliceert dit dat grotere bouwprojecten, na aftoetsing met de onmiddellijke omgeving, uit meer bouwlagen zullen moeten bestaan, maar waarbij een minimale verhardingsgraad en een maximaal inzetten op groen-blauwe assen steeds uitgangspunten zullen zijn om een evenwichtig en kwaliteitsvol bouwproject te kunnen realiseren.

Maatregelen

Beeldkwaliteit en identiteit

De stad bestaat uit verschillende onderdelen, wijken, identiteiten. Om de beeld- en leefkwaliteit en de identiteit van deze stadsdelen te behouden en te versterken, worden ingrepen in het bebouwd weefsel afgestemd op het toekomstbeeld voor die plek. Als houvast rond dit toekomstbeeld beschikt de stad over beleidskaders zoals bijvoorbeeld het *Beleidsplan centrum* en *beeldkwaliteitsplannen* bij recente nieuwe verkavelingen (bijvoorbeeld in het woongebied Gitsestraat). Deze instrumenten bieden een basis voor het aftasten van de stedenbouwkundige mogelijkheden op een goed in relatie tot zijn directe omgeving. Het is relevant dat een vergunningsaanvraag binnen de visie-elementen van deze beleidskaders wordt geëvalueerd.

Iedere ingreep in de bebouwde structuur kan een sterke impact hebben op de identiteit en beeldkwaliteit van de omgeving. Het slopen van bestaande bebouwing in functie van een toekomstige nieuwe invulling moet doordacht gebeuren. Zo is het louter slopen van gebouwen, zonder duidelijk beeld van de toekomstige of tijdelijke invulling, mogelijk nefast voor de beeldkwaliteit van de omgeving. Er kunnen onafgewerkte bouwblokken en wachtgevels ontstaan die tot stadskankers uitgroeien. Dit dient ten allen tijde tegengegaan te worden.

Het *bouwkundig erfgoed* is een niet te miskennen onderdeel van de identiteit van de stad. Roeselare is een erkende onroerend erfgoed gemeente sinds 2020 en beschikt over een beleidsvisie die het actief behoud van het onroerend erfgoed op het grondgebied voor ogen heeft. Het evalueren van de bouwkundige en functionele mogelijkheden en wijzigingen aan erfgoedpanden vormt een onderdeel van een lopende planprocessen (update en actualisatie inventaris onroerend erfgoed, gemeentelijke verfijning van de inventaris).

De *invulling van de gelijkvloerse bouwlaag* draagt rechtstreeks bij tot de belevingskwaliteit van het openbaar domein. Door in daartoe geschikte zones op het grondgebied actieve functies (zoals onder meer winkels, diensten, vrije beroepen of aantrekkelijke toegangen met een goede relatie tussen binnen en buiten) te brengen achter die gevels die aan het openbaar domein grenzen, wordt het openbaar domein levendiger. De connectie tussen private ruimte en de straat zorgt voor een hogere dynamiek, veiligheid en een sneller gebruik van het openbaar domein door kinderen en jongeren. Inpandige garages en bergruimtes zorgen voor een afgesloten gelijkvloers en stimuleren geen levendigheid. Het stimuleren van leefruimten op het gelijkvloers aan de straatzijde kan bijdragen tot de aantrekkelijkheid van Roeselare als (woon)stad.

Woonkwaliteit en technische eisen.

Kwalitatief wonen impliceert dat de woning aan bepaalde standaarden en kwaliteitseisen voldoet. Het gaat om minimale eisen die verordend vastgelegd worden. Dit zijn de zogenaamde minimale woningkwaliteitsnormen (de stabiliteit van het gebouw, de veiligheid, de gezondheid, de minimale comforteisen, isolatie, minimale grootte van de woning,...) die op elk nieuw gebouw van toepassing zijn.

Materiaalgebruik

Het materiaalgebruik van alle onderdelen van een gebouw, constructie, afsluiting of aanleg moet duurzaam, kwalitatief, constructief en esthetisch verantwoord zijn. Het materiaalgebruik bepaalt in belangrijke mate mee de beeldkwaliteit van een gebouw en

de samenhang van het gebouw met zijn omgeving. Elk materiaal heeft een aantal karakteristieken en eigenschappen die de duurzaamheid, de kwaliteit, de bouwtechnische prestaties van een constructie en de esthetiek bepalen. Materialen met een positieve evaluatie op vlak van hierboven vermelde karakteristieken, krijgen voorrang. Een voorbeeld hiervan zijn materialen met een lage energetische reflectiefactor, zoals asfalt of roofing, omdat ze een negatieve invloed hebben op de stedelijke opwarming.

Afbakening winkelgebieden

In Roeselare heb je 2 grote zones met winkelgebieden. Enerzijds is er het historische kernwinkelgebied in het centrum van de stad (zie afbakening bijlage 4), anderzijds is er het handelslint langs de Brugsesteenweg dat zich in een latere fase vormde.

Winkels en handelszaken gelegen binnen deze winkelgebieden dienen steeds een architectuur en beeldkwaliteit uit te stralen die het utilitaire karakter overstijgt. In het bijzonder dienen minstens de voorgevels een architecturale kwaliteit uit te stralen, die in overeenstemming is met wat hedendaagse consumenten en bezoekers verwachten van winkelgebieden. We kunnen hier verwijzen naar de volgende typische karakteristieken die dergelijke winkelgebieden kenmerken: verzorgd en net (in het bijzonder de vitrines), toegankelijk, aantrekkelijk, dynamisch...

Een hoogwaardig (kern)winkelgebied is een zeer belangrijke factor in de rol van Roeselare als centrumstad en als winkelstad. Het (kern)winkelgebied trekt bezoekers aan van binnen en buiten de stad. Dit houdt het stadscentrum levendig en geeft vooral impulsen aan het toerisme, de horeca, het cultureel leven en de economie van Roeselare. Het is een prioriteit voor de stad Roeselare om het (kern)winkelgebied kwalitatief te versterken (onder andere door bijkomend aanbod aan handelsruimte, de publieke ruimte te verbeteren net als de bereikbaarheid van het centrum te optimaliseren).

Afvalinzameling

De inzameling van huishoudelijke afvalstoffen kan met toepassing van moderne systemen en technische voorzieningen veel duurzamer gebeuren, waardoor de ecologische voetafdruk en de levenskwaliteit voor de bewoners voor wat betreft het aspect afvalinzameling sterk kan verbeterd worden. Bij grotere projecten draagt de bouwheer bij in een duurzame en efficiënte afvalinzameling zowel op ecologisch als ruimtelijk vlak.

De huidige wijze van inzameling van huishoudelijke afvalstoffen leidt tot een bijna continue aanwezigheid van huisvuilzakken en afval zowel in de vaak beperkte woonruimten als in de onmiddellijke omgeving van meergezinswoningen. Dit leidt vaak tot zwerfvuil, sluikestorten en onhygiënische situaties met een vermindering van de woonkwaliteit. Het doel is om met de moderne technische mogelijkheden en toepassing de inzameling van huishoudelijk afval gebruiksvriendelijker voor de bewoners, aangenamer, properder en beter ingepast in de woonomgeving en gelijktijdig duurzamer te maken. Omdat de faciliteiten voor een dergelijk huisvuilinzamelsysteem moeten behoren tot de basis nutsvoorzieningen bij een meergezinswoningbouw wensen we dit van in de planningsfase op te leggen en te integreren in projecten van meergezinswoningen. Zodanig kan de huisvuilinzameling en de hiervoor benodigde infrastructuur integraal geïntegreerd worden in nieuwe projecten.

Horecaterrassen

In het centrum van de stad Roeselare zijn er ook pleinen en straten waar er vaste permanente horecaterrassen bestaan. Deze horecaterrassen worden steeds op het vlak van beeldvorming en beeldkwaliteit in hun geheel bekeken te worden en dienen bijgevolg uniformiteit uit te stralen op het vlak van vorm, kleur, materialen, reclame.

Deze inspanningen op vlak van kwaliteit en beeldkwaliteit versterken ook de aantrekkelijkheid van dit stadscentrum, onder meer op het vlak van wonen, winkelen,...

Er kunnen wel per plein en straat bepaalde accenten gelegd te worden, die steeds in harmonie afgewogen dienen te worden.

De gewestelijke verordening toegankelijkheid is steeds van toepassing in geval van permanente horecaterrassen.

Verordenend deel

□ Art. 1 Sloop

Het slopen van gebouwen en constructies kan enkel in aanmerking komen voor een omgevingsvergunning wanneer de bouwheer duidelijk aangeeft wat de nieuwe invulling van het perceel zal zijn. De enige uitzondering op dit principe is een sloop van een gebouw of constructie omwille van een onveilige situatie.

Op die manier wenst de stad onbebouwde percelen die tot ongewenste stadskankers kunnen uitgroeien tegen te gaan. Wanneer voor de nieuw beoogde invulling vergunningsplichtige stedenbouwkundige handelingen noodzakelijk zijn, moeten deze handelingen uitdrukkelijk en goed gemotiveerd in het aanvraagdossier voor de sloop opgenomen worden.

□ Art. 2. Woonkwaliteitsnormen

□ Art. 2.1. Oppervlaktebepalingen

Vloeroppervlakte voor woongelegenheden

Woongelegenhed	Minimum NVO
Kamer	12 m ² zonder keuken en badfunctie 15 m ² met keuken of badfunctie 18 m ² met keuken en badfunctie
Studio	30 m ²
Met 1 aparte slaapkamer	40 m ²
Met 2 aparte slaapkamers	60 m ²
Met 3 aparte slaapkamers	75 m ²
	<i>Minimum perceelsoppervlakte</i>
Perceel verkaveling	120 m ² bij gesloten bebouwing 180 m ² bij halfopen bebouwing 260 m ² bij open bebouwing

Specifiek voor een studentenhuus gelden volgende bijkomende bepalingen:

- per begonnen groep van 6 bewoners, die niet over een eigen douche of bad beschikken, moet een gemeenschappelijke douche- of badruimte voorzien zijn. De douche- of badruimte kan enkel als gemeenschappelijk beschouwd worden indien deze als een afzonderlijke en voor alle betrokken bewoners toegankelijke ruimte is voorzien.
- per begonnen groep van 6 bewoners, die niet over een eigen toilet beschikken, moet een gemeenschappelijk toilet met waterspoeling voorzien zijn. Het toilet kan enkel als gemeenschappelijk beschouwd worden indien deze als een afzonderlijke en voor alle betrokken bewoners toegankelijke ruimte voorzien is.
- een gemeenschappelijke keuken van minstens 1,5m² per bewoner, tenzij er een individuele keuken per (studenten)kamer is, moet voorzien worden. Elke gemeenschappelijke keukenruimte moet uitgerust zijn met voldoende opbergmeubilair, werkvlakken, een gootsteen en minstens één vast kooktoestel, dat voldoende capaciteit heeft voor het collectief koken en eten van de voorziene gebruikers.

Bij alternatieve woonvormen zoals co-housing kan afgeweken worden van de perceelsoppervlakte per perceel indien door de gemeenschappelijke tuin of ruimtes kan

aangetoond worden dat er voldoende woonkwaliteit aanwezig is en de som van de delen voldoet aan de bovenstaande norm.

Berging in de wooneenheid

Iedere wooneenheid met minimum 1 aparte slaapkamer wordt voorzien van een berging in de wooneenheid met de volgende minimale netto-vloeroppervlakte:

- Appartementen: 3,00m² + 0,50m² per persoon
- Woningen: 5,00m² + 0,50m² per persoon

Minstens 1 van de bergingen sluit aan bij de keuken/eethoek of inkomhal. Alle in de berging voorziene technieken worden op plan weergegeven. Voorzie 1,5m² extra berging boven de minimale oppervlakte als er een zonneboiler of warmtepomp (of soortgelijke technische installaties) wordt voorzien, waarvan het buffervat in de berging staat.

Slaapkamers

In iedere wooneenheid worden de slaapkamers van de volgende minimale oppervlakte voorzien:

- Een hoofdslaapkamer: *minimum 11,00m²*
- De overige slaapkamers: *minimum 7,00m²*

Terrassen/buitenruimte

Bij nieuwbouw en vernieuwbouw moet elke woonentiteit van een meergezinswoning beschikken over een private bruikbare buitenruimte (koer, tuin of terras) met een minimum oppervlakte die gelijk is aan 10% van de netto vloeroppervlakte van de woonentiteit met een strikt minimum van 10m². Deze oppervlakte aan buitenruimte dient aaneengesloten te zijn en mag noch qua breedte, noch qua diepte minder dan 2m bedragen. Het terras moet rechtstreeks bereikbaar zijn vanuit de wooneenheid en gekoppeld aan de leefruimte of keuken. Deze buitenruimte staat los van de noodzakelijke groene open ruimte.

Enkel bij vernieuwde woonvormen, zoals een co-housing project, bestaat de mogelijkheid om met deze minimum oppervlakten een gemeenschappelijke buitenruimte te creëren mits ze bereikbaar is via gemeenschappelijke delen. Bij elke buitenruimte moet de privacy van de aangrenzende woonentiteiten in acht genomen worden en maximaal beschermd worden.

□ **Art. 2.2. Mix aan typologieën**

De volgende mix aan typologieën wordt opgelegd bij meergezinswoningen en projecten vanaf 6 entiteiten.

<i>Typologie</i>	<i>Aantal entiteiten</i>
Studio of 1 slaapkamer	Maximum 30%
Met 2 aparte slaapkamers	50 – 70%
Met 3 of meer aparte slaapkamers	10 - 30%

□ **Art. 2.3 Hoogtebepalingen**

Een ruimte die langdurig gebruikt wordt als woonplaats dient voor haar gebruikers en bewoners voldoende kwalitatief te zijn. Een voldoende vrije hoogte voor verblijfsruimten en andere ruimten garandeert dat elk vertrek over een minimale verblijfskwaliteit beschikt.

Bovendien zijn woningen met een grotere vrije hoogte meer flexibel naar toekomstige aanpassing, hergebruik of functiewijziging. De functionele levensduur van gebouwen met hoge verdiepingen is langer en daarom is het duurzaam om zo te bouwen. Bij nieuwbouw, herbouw, functiewijziging of voor elke nieuwe ruimte bij volume-uitbreiding, dienen ruimten een minimale vrije hoogte te hebben zoals aangeduid in volgende tabel:

<i>Ruimte</i>	<i>Minimum vrije hoogte</i>
Woonruimtes (sanitair, keuken, leefruimte, slaapkamer) en hal	2,40 meter
Overige ruimtes (berging, zolder, garage...)	2,20 meter
Kruipkelder	0,60 meter
Ruimtes onder hellend dak	de helft van de netto-oppervlakte van de ruimte, te meten vanaf 1,80 meter, moet een vrije hoogte hebben van minstens 2,40 meter.
Horeca of handelsruimte	2,60 meter

Voor ruimtes onder een hellend dak geldt dat de helft van de NVO van de ruimte een hoogte moet hebben van minstens 2,40 meter.

□ **Art. 2.4 Breedtebepalingen**

Bij een nieuwbouw van een woning in geval van open bebouwing moet een minimale voorgevelbreedte van 7m gerealiseerd worden. De minimale voorgevelbreedte dient minstens 6m te bedragen in geval van nieuwbouw bij halfopen of gesloten bebouwing.

In het centrum van de stad komen heel wat oudere woningen voor (gesloten bebouwing), waarbij de voorgevel minder dan 6 of 7m breed is. Roeselare stimuleert het verbouwen en herbouwen van deze woningen om het bestaande woningenpatrimonium op te waarderen. Het respecteren van eventuele erfgoedwaarden en voorzien van de nodige woonkwaliteit en wooncomfort vormen hierbij een belangrijke randvoorwaarde om voor een afwijking van de voorgevelbreedte in aanmerking te komen. Dit dient voldoende gemotiveerd bij de vergunningsaanvraag.

Ook bij nieuwe gemeenschappelijke woonvormen kan mits bewijs van wooncomfort en -kwaliteit afgeweken worden.

Specifiek voor het centrumgebied zoals afgebakend op bijlage 3 moeten panden met een voorgevelbreedte van 7 meter of meer aan de straatzijde een afzonderlijke toegang tot de woongelegenheden voorzien. Een afwijking hierop kan worden toegestaan indien uit de aanvraag tot omgevingsvergunning blijkt dat de volwaardige toegang op een andere wijze kan worden gegarandeerd (bijvoorbeeld in combinatie met een aanpalend pand). Dit zal geval per geval worden onderzocht. Aan de voorgevel, ter hoogte van de afzonderlijke toegang, dient per woongelegenheden een reglementaire postbus en deurbel te worden voorzien.

□ **Art. 2.5 Lichtinval en luchtafvoer**

Licht en lucht worden gezien als basiskwaliteiten voor elke ruimte waar mensen langer verblijven. Voldoende daglichttoetreding, gecombineerd met uitzicht en voldoende ventilatie van de woning met verse lucht zijn basisvoorwaarden voor de gezondheid van de bewoners en voor een minimale verantwoorde verblijfskwaliteit van elke woning. De verordening legt daarom duidelijke randvoorwaarden op voor de minimale licht- en luchttoetreding voor verblijfsruimten.

Lichtinval

Bij de lichttoetreding is niet alleen daglichttoetreding belangrijk, maar ook het zicht. Het louter voorzien van dakkoepels wordt daarom niet toegelaten. Voor de belevingswaarde van elke verblijfsruimte en keuken, moet een daglichtopening doorzichtig zijn, zodat er effectief naar buiten kan gekeken worden.

Lichten en zichten dienen oordeelkundig geplaatst te worden, rekening houdende met bezonning, privacy, visueel contact met de omgeving en de interne planschikking.

<i>Ruimte</i>	<i>Lichtdoorlatende oppervlakte</i>
Woonkamer en keuken	1/10 van de NVO Minimum 1m ²
Slaapkamer	1/12 van de NVO Minimum 1m ²

Dakvlakramen in schuine daken mogen meegeteld worden indien ze zich tussen 1 en 2m boven het loopvlak van de verblijfsruimte bevinden. De hoogteplaatsing van ramen en dakramen is uiteraard een architecturaal vraagstuk en wordt feitelijk niet gereguleerd. Om te vermijden dat deze echter uitmonden in veranda's, afgesloten atria, e.d. is een rechtstreeks contact met de open lucht wel essentieel.

Bij de bouw van meergezinswoningen die volledig noord georiënteerd zijn, dient verplicht gewerkt te worden met doorzonappartementen. Het is verboden woonentiteiten te creëren die enkel op het noorden gericht zijn.

Luchtafvoer

Elk woonlokaal moet minstens één te openen gevel- of dakdeel hebben, waardoor verse lucht in het vertrek kan. Maar de verluchting mag ook via een ventilatiesysteem gebeuren.

□ **Art. 2.6. Afvalinzameling**

Meersgezinsgebouwen of gemengde gebouwen met minimaal 4 woningen en andere functies dienen een gemeenschappelijke afgescheiden ruimte, die ook buiten of onder het gebouw gelegen kan zijn, voor afvalverzameling te hebben die voorzien wordt van verluchting. De netto-vloeroppervlakte dient minimaal 4 m² te bedragen bij een meersgezinsgebouw of gemengd gebouw met maximaal 12 zelfstandige woningen. Per bijkomende schijf van 3 zelfstandige woningen dient een bijkomende ruimte van 1 vierkante meter te worden voorzien.

Andere functies dan wonen, dienen een afgescheiden ruimte voor afvalberging te hebben die voorzien wordt van verluchting en minimaal 4 m² groot is. Een afvalberging mag gedeeld worden door verschillende functies en gebruikers, maar mag nooit gedeeld worden met afvalbergingen ten behoeve van woonfuncties, met uitzondering van de afvalberging van kantoorfuncties en diensten.

□ **Art. 2.7. Technische vereisten**

□ **Art. 2.7.1 Afvoerkanalen**

Alle gassen moeten afgevoerd worden via aparte daartoe bestemde kanalen, bij voorkeur boven de nok van het dak. De uitlaat moet zo geplaatst worden dat er geen hinder is voor de omwonenden of dat deze maximaal beperkt wordt.

Er wordt hier specifiek verwezen naar de richtlijnen uit de Norm NBN-B61-002 'normen voor cv-ketels in woningbouwprojecten waarvan de stedenbouwkundige vergunning van na 19 mei 2008 dateert'. Dit is een code van goede praktijk.

□ **Art. 2.8 Uitsprongen**

Algemene stelregel is dat de minimale obstakelvrije doorgang op het voetpad minstens 1,00 meter moet bedragen.

Onder de openbare ruimte is het niet toegelaten kelders, autobergplaatsen, infiltratie- en buffervoorzieningen, hemelwaterputten, bezink- en andere putten die behoren tot een particulier perceel aan te leggen. Kelderopeningen zijn wel toegelaten. Zij mogen niet meer dan 0,30m uitspringen ten opzichte van het gevelvlak op het gelijkvloers en moeten voldoende verstevigd zijn opdat voetgangers op een veilige manier van het voetpad zouden kunnen gebruik maken.

Geveluitsprongen boven de openbare ruimten:

- moeten zelfdragend zijn vanaf de gevel en mogen geen bijkomende steun nemen door middel van kolommen;
- moeten op minstens 2,75m boven het peil van het voetpad gelegen zijn, uitgezonderd van gewone geveluitsprongen (vensterbanken, deurdorpels, hemelwaterafvoerbuizen, ornamenten,...) die niet meer dan 0,15m uitkragen. Deze geveluitsprongen mogen max. 0,70m uitspringen ten opzichte van de rooilijn;
- de uitkraging moet minstens 0,75m (horizontaal gemeten) van de voetpadrand verwijderd te blijven. Bij afwezigheid van een voetpadrand geldt de theoretische voetpadbreedte;
- mogen lager dan 2,75 meter boven het maaiveld niet meer dan 3,5cm buiten het gevelvlak uitspringen, behoudens andersluidende bepalingen.

□ **Art. 2.9 Insprongen**

Insprongen in gevels die tot dieper dan 2m achter de bouwlijn gaan, moeten verlicht worden. De vrije hoogte van elke toegankelijke insprong bedraagt minstens 2,50m.

Deuren, ramen en poorten in gevels die grenzen aan het openbaar domein en die zich geheel of gedeeltelijk bevinden beneden 2,75m boven het maaiveld, mogen niet opendraaien over het openbaar domein, tenzij het nooduitgangen betreffen die niet als enige in- of uitgang gebruikt worden.

In- en uitsprongen in hellende daken (bv. dakterrassen of dakkapellen) dienen op minstens 0,60m van de perceelsgrens te worden ingeplant. De in- en uitsprongen mogen maximaal 30 % van de oppervlakte van het respectievelijke dakvlak bedragen en de schuine dakvorm dient duidelijk herkenbaar te blijven.

□ **Art. 2.10 Isolatie**

In het kader van de optimalisatie en energie-efficiëntie van ons gebouwenpatrimonium is het aangewezen om bestaande woningen te isoleren.

Doordat de definitie van 'verbouwen' in art. 4.1.1. VCRO werd aangevuld, wordt het aanbrengen van isolatie aan de buitenzijde van een woning tot een maximum van 26 cm beschouwd als aanpassingswerken binnen het bestaande volume.

Bij woningen met een gevel op de rooilijn, kan gevelisolatie aan de buitenzijde toegelaten worden. Dit principe is enkel van toepassing bij verbouwingen. Bij nieuwbouw of afbraak, wordt de woning op de rooilijn geplaatst. Het is niet de bedoeling dat nadien gevelisolatie aangebracht wordt die de rooilijn overschrijdt. Het principe is dat de maximale dikte van

de isolatie 14 cm bedraagt ingeval van uitsprong op het openbaar domein, ingevolge de toepassing van art. 4.3.8§1 VCRO. Echter indien uit het advies van de nutsmaatschappij blijkt naar aanleiding van de omgevingsvergunningaanvraag dat er ondergrondse nutsleidingen zich bevinden, vlak tegen de voorgevel, dan mag de maximale dikte van de isolatie slechts 3,5 cm bedragen in de eerste 0,50m boven het maaiveldniveau.

Gevelstrips/steenstrips

Gevelstrips besparen heel wat plaats en zijn ideaal om een bestaande gevel in een nieuw jasje te steken. De maximale dikte van een gevelstrip of gevelbepleistering bedraagt 3,5 centimeter. Het plaatsen van een nieuwe gevelsteen mag slechts na het afkappen van een halve steen, waarbij maximum 3,50 centimeter wordt vooruitgesprongen op de bestaande toestand.

Vooraleer men de gevelstrip, nieuwe gevelsteen of gevelbepleistering mag aanbrengen, moet de aanvrager in overleg met de bevoegde stadsdienst een zaagsnede aanbrengen in de bestaande verharding. Bij woningen waarbij rond de voordeur, ramen of elders in de gevel een vooruitsprong wordt gemaakt via een vooruitgeschoven steen (vb. boven vensters of ramen), moet deze steen ofwel worden afgekapt, ofwel worden meegerekend in de maximum dikte zoals vermeld in bovenstaand artikel. De regenpijp wordt nog steeds op de rooilijn geplaatst en kan indien nodig in de isolatie worden verwerkt.

□ **Art. 2.11 Technische installaties**

Alle technische installaties worden bij voorkeur inwendig in het gebouw ondergebracht. Indien dit onmogelijk is, kunnen ze uitwendig aan het gebouw worden aangebracht en dit enkel op het hoogste gelegen dak en op voorwaarde dat deze technische zone niet hoger is dan 3m ten opzichte van de kroonlijst.

Deuren en poorten

Opendraaiende – of kantelpoorten mogen geen bewegingen maken boven het openbaar domein. Een uitzondering wordt evenwel gemaakt voor de sectionale poorten met loopdeur. Deze loopdeur dient omwille van veiligheidsredenen naar buiten open te draaien.

□ **Art. 3 Publiciteit**

In de jaren 1930 werden er voor de eerste maal regels uitgevaardigd voor bepaalde wijzen van aanplakken en adverteren. De zorg voor de schoonheid van bepaalde plaatsen van het land zette de federale regering er eind de jaren 1950 toe aan om gedetailleerde esthetische bepalingen op te nemen. Op die manier werd getracht om de onbepaalde ontwikkeling van publiciteit in te toemen.

□ **Art. 3.1. Algemeen**

Publiciteit is toegelaten onder twee vormen:

1. Niet-zaakgebonden publiciteit: wordt enkel toegestaan op wachtgevels, (werf)afsluitingen, steigerdoeken en op onbebouwde percelen.
2. Zaakgebonden publiciteit: wordt enkel toegestaan op steigerdoeken, gevels (gelijklopend, haaks of op uitsprongen), op het dak, op alleenstaande borden, op zonneweringen en verplaatsbare objecten, zowel op openbaar als op privaat domein.

Voor de verlichting van publiciteit gelden volgende voorwaarden:

1. Enkel losse letters of logo's mogen inwendig verlicht worden.
2. Lichtgevende publiciteit voorzien van flits- of knipperlichten en lichtkranten is niet

toegelaten.

3. In het kader van de preventie van lichtvervuiling moeten de schermen gedoofd worden tussen 24u en 06u, tenzij voor bedrijfseigen communicatie tijdens de uitbating indien de uitbating na 24u en/of vóór 06u plaatsvindt en indien het bord geplaatst werd ter hoogte van de eigenlijke uitbating.

4. De verlichting bij duisternis wordt gedimd tot een bepaalde lichtintensiteit. Om lichtvervuiling te bestrijden en uit veiligheidsoogpunt dienen de luminanties van lichtgevende en verlichte reclameborden na zonsondergang en voor zonsopgang te worden beperkt tot de waarden in de tabel.

Oppervlakte van het lichtgevend vlak:	Maximale luminantie
≤ 0,5 m ²	500 cd/m ²
>0,5 m ² en < 10 m ²	400 cd/m ²
≥ 10 m ²	300 cd/m ²

Aanvullend op de gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor Publiciteitsinrichtingen (goedgekeurd op 12 mei 2023) en latere wijzigingen, worden de volgende aanvullende stedenbouwkundige voorschriften opgelegd omtrent publiciteit:

- Wanneer steigerdoeken in het “centrumgebied” worden bedrukt met een afbeelding mag het enkel een afbeelding van het pand zelf of van het geplande project zijn. Daarnaast zijn ook shoppingcampagnes en thematische aankleding georganiseerd door de stad mogelijk.
- Maximum 10% van de oppervlakte kan benut worden voor de opsomming van de initiatiefnemers, architecten, aannemers, verkoopskantoor en dergelijke die betrokken zijn bij het project.
- Enkel bij beschermde monumenten en stadsgezichten dient minimaal 1/3 van de oppervlakte van het steigerdoek voorzien te worden van een afbeelding op ware grootte van de te restaureren gevel.
- Steigerdoeken mogen enkel met een klemtoonverlichting verlicht worden van boven naar beneden.

□ **Art. 3.2 Immo-gerelateerde publiciteit in het centrumgebied**

In het centrumgebied mag immo-gerelateerde publiciteit (te koop/te huur) de beeldkwaliteit van de winkelstraat niet aantasten. Dergelijke publiciteit via zogenaamde neusborden is hier niet toegelaten. Wel toegelaten zijn esthetisch verantwoorde raamstickers voor zover zij de grootte van 1 m² niet overschrijden en zij de beeldkwaliteit in het centrumgebied ten goede komen.

□ **Art. 3.3 Uitzicht van zaken**

De vitrines van zaken dienen zodanig ingericht te worden dat zij getuigen van een verzorgde en keurige aanblik naar de straatzijde toe. Slordige vitrines kunnen immers de beeldkwaliteit van het pand en de straat ernstig negatief beïnvloeden.

Flits- of knipperlichten, lichtkranten of laserverlichting zijn bijgevolg niet toegelaten.

Mededeling van sluitingsuren, promoties e.d. dient op een esthetisch verantwoorde manier aangebracht te worden. Zo dient de aanduiding dat de zaak geopend is, eveneens op een subtiele manier aangebracht te worden zonder gebruik te maken van diverse storende gekleurde lichten.

□ **Art. 3.4 Afbakening winkelgebieden**

Zone Kernwinkelgebied

Deze zone (zie bijlage 3) is er in de eerste plaats op gericht om de aankoop van dagelijkse en compacte goederen te faciliteren. Ook recreatief winkelen (funshopping), leisure, dienstverlening en horeca maken hier onmiskenbaar een deel van uit.

Het wonen boven deze winkels wordt gestimuleerd om de kern levendig te houden. Een deel van dit kernwinkelgebied is autovrij om de winkelbeleving te verbeteren in hoofde van de consumenten.

Omgevingsvergunningsaanvragen die een functiewijziging inhouden binnen het kernwinkelgebied dienen op het vlak van de dossiersamenstelling aan volgende bijkomende voorwaarden te voldoen:

- Gedetailleerd inrichtingsplan van het gebouw
- Integratie van publiciteitsinrichting in het aanvraagdossier
- Gemotiveerde nota met een verduidelijking omtrent het concept.

Zone Brugsesteenweg

In de Brugsesteenweg is eveneens een aaneengesloten winkelgebied, waar ook andere functies zoals wonen, diensten, kantoren,... aanwezig zijn en dat zich kenmerkt als een winkelgebied met verschillende clusters. Dit winkelgebied heeft vele grote parkings en is aldus zeer gericht op consumenten die zich met de wagen verplaatsen. Dit winkelgebied werd enkele jaren geleden grafisch afgebakend middels het RUP Brugsesteenweg.

□ **Art. 3.5. Permanente horecaterrassen**

Een vast terras dient door middel van een omgevingsvergunningsaanvraag vergund te worden door het college van burgemeester en schepenen. Deze vergunning is op naam van de uitbater en is niet overdraagbaar.

Een gesloten horecaconstructie op het openbaar domein is slechts toegelaten indien deze voldoet aan volgende voorwaarden:

- de constructie beslaat de hoek van een bouwblok of vormt een doorlopend lint van verschillende constructies met eenzelfde bouwdiepte. De horecaconstructie wordt zonder tussenruimte tegen de gevel gebouwd. Indien het een lint van constructies betreft dienen deze ook tegen elkaar gebouwd te worden tenzij tussen de constructies een ontsluiting gelegen is.

- de constructies hinderen de circulatie op het openbaar domein niet en zijn ondergeschikt aan het openbaar domein. Bijgevolg dient er steeds een obstakelvrije voetpadbreedte van 1,50m gevrijwaard te blijven en is de diepte van de constructie beperkt tot 4m. Waar de afmetingen en het huidige en/of toekomstige gebruik van het plein of de straat dit toelaten kan binnen een globale visie een grotere bouwdiepte overwogen worden.

- de constructie wordt zo ontworpen en geconstrueerd dat ze geen schade veroorzaakt aan de straatbevoering en geen constructieve wijzigingen aan de voorgevel

van het pand vergt. Alle openbare nutsvoorzieningen moeten steeds (ten allen tijde) bereikbaar blijven.

- de constructie reikt niet hoger dan:
 - de onderkant van de vensterdorpel van de eerste verdieping, ofwel 5m boven het maaiveld indien er geen vensters op de eerste verdieping zijn, ofwel
 - de onderkant van de kroonlijst indien het gebouw slechts één bouwlaag heeft
- de minimale hoogte aan de voorzijde van het terras bedraagt 2,20m
- de constructie voldoet aan bepaalde kwalitatieve vereisten
- maximaal voorzien van beglazing of ander doorzichtig materiaal
- het overige materiaal moet in harmonie zijn met het eigenlijke pand en de aangrenzende constructies.
- moeten een verhoogde houten vloer hebben, behoudens afwijkingen die hierop kunnen worden toegestaan door het College van Burgemeester en Schepenen, gelet op de specifieke plaatsgesteldheid.
- moeten langs de zijkanten afgesloten worden met panelen
- moeten een uit- en inschuifbare luifel hebben
- moeten verwijderbaar zijn en uit duurzame en brandvertragende materialen bestaan
- het terras dient goed bereikbaar te zijn met zo weinig mogelijk niveauverschillen.
- de bevestiging is enkel toegelaten aan de gevel.
- de vergunning wordt afgeleverd onder voorbehoud van een attest van de brandweer inzake de brandveiligheid van de installatie. Dit attest moet om de 3 jaar vernieuwd worden.

DE ENERGIETRANSITIE

Omslag naar een duurzame toekomst



Inleiding - visie en doelstellingen

De omslag naar een hernieuwbaar, klimaatvriendelijk energiesysteem is een van de grootste uitdagingen van onze tijd. Roeselare wil bij het realiseren van de oplossingen hiervoor koploper zijn. De bouwstenen liggen vandaag klaar in de stad en worden al volop toegepast: het uitgebreide warmtenet, restwarmte, duurzame gebouwen, laadinfrastructuur voor elektrische mobiliteit, ondernemingszin, enz...

De technologieën nodig voor deze systeemomslag zijn beschikbaar en zullen voortdurend verbeteren. We weten ook dat een snelle overgang naar een klimaatbestendige samenleving niet alleen wenselijk is maar ook economisch voordelig: op lange termijn realiseren we zo niet alleen het meest maatschappelijke winst, maar beperken we ook de risico's op ernstige klimaatschade. Tegelijkertijd zien we dat verder werken zoals we altijd al deden niet meer werkt. Taaie vraagstukken zoals klimaatverandering krijgen we moeilijk opgelost met een traditionele aanpak.

In hoofdzaak zijn deze ambities onderdeel van een technische aangelegenheid. In de verordening nemen we dan ook geen technische randvoorwaarden op aangezien deze onderhevig zijn aan technologische evoluties en revoluties met als gevolg dat bepaalde aannames snel verouderd kunnen zijn. We leggen in dit hoofdstuk wel de focus op de duurzaamheidsambities en wensen van de stad Roeselare. Zo zetten we in op duurzaam waterbeheer, doordacht energieverbruik en energieproductie. Dit hoofdstuk omvat dan ook de verordenende maatregelen rond aspecten van doordacht energieverbruik en energieproductie die opgenomen moeten worden in een omgevingsvergunningsaanvraag. Voor sociale duurzaamheid verwijzen we naar het hoofdstuk comfortabel wonen en voor klimaatadaptatie naar het hoofdstuk groen en blauw.

Een aantal van de keuzes die nog in de komende dertig jaar moeten gemaakt worden, zijn nog niet helemaal helder. Deze zijn afhankelijk van hoger beleid, nieuwe wetgeving in deze, fiscaliteit en technologie. Echter worden er bouwkundige voorschriften opgenomen in deze verordening die al handelen naar de huidige stand van het beleid én er vooral voor zorgen dat er geen technische lock-ins worden gecreëerd. Zo wordt er nu al toekomstgericht gebouwd, zodat een aanpassing aan een gewijzigde context niet tot nodeloze kosten leidt voor bouwheer en de maatschappij.

Maatregelen

De energietransitie is de overgang van een energiesysteem gebaseerd op fossiele energiebronnen naar een energiesysteem gebaseerd op duurzame energiebronnen. Deze natuurlijke of hernieuwbare energiebronnen maken gebruik van natuurlijke en onuitputtelijke energiebronnen als wind, zon, water en aardwarmte en bieden een alternatief voor fossiele brandstoffen en dragen bij aan een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. De energietransitie draagt zo bij aan het beperken van de klimaatverandering. Overschakelen op hernieuwbare energiebronnen in plaats van fossiele, beïnvloedt de lokale luchtkwaliteit en dus de leefbaarheid van de stad.

Energie zal in de toekomst steeds meer lokaal worden geproduceerd, opgeslagen en verbruikt. Nieuwe technologieën laten toe om energiediensten digitaal aan te sturen en slim aan elkaar te koppelen. Zo zijn er op vandaag al verschillende systemen voor een eigen duurzame energieopwekking. Voor de opwekking van elektriciteit stimuleren we het gebruik van zonnepanelen en windturbines. Voor het verwarmen van water is er de zonneboiler, warmtepomp en de recuperatie van restwarmte (warmtenet, WKK, riothermie, bodemwarmte, ...). De energietransitie is onderdeel van een enorme technische revolutie waarbij telkens nieuwe en verbeterde concepten ontstaan. Deze verordening legt niet op welk systeem gehanteerd moet worden maar stelt de principes van een duurzame energietransitie voorop bij nieuwe omgevingsvergunningaanvragen. Centraal staat de energieverspilling tegengaan en de energievraag verder verkleinen.

Omdat de stad op een beperkt grondgebied een hoge bebouwingsgraad en een aanzienlijke industriële activiteit kent, wordt volledige zelfvoorziening op het vlak van energie een grote uitdaging. Die kan aangepakt worden met twee strategieën: verhogen van de energie-efficiëntie enerzijds en produceren van duurzame en/of hernieuwbare energie op het eigen grondgebied en regio anderzijds. Door de situatie van de stad dient in elk van de mogelijke scenario's zowel sterk ingezet te worden op efficiëntie als op hernieuwbare productie.

Zonnepanelen en zonnecollectoren

Zonnepanelen en -collectoren worden aangemoedigd om de energieproductie te vergroten. Omwille van de invloed op het architecturale beeld is het belangrijk dat ze voldoen aan een aantal regels waardoor ze zich integreren, qua vorm en plaatsing, in de architectuur van het gebouw. Zodat ze ook het straatbeeld niet domineren of hinder veroorzaken voor de omgeving. De verordening neemt daarom enkele plaatsingsvoorwaarden voor zonnepanelen op om de omwonenden niet te hinderen. Om de visuele overlast te beperken wordt een hoogtebeperking op platte daken ingevoerd.

Warmtetransitie

De warmtetransitie is een belangrijk onderdeel van de energietransitie. De warmtetransitie gaat over het verduurzamen van de warmtevraag. Warmtetransitie is het maken van de overgang van het gebruik van fossiele brandstoffen naar duurzame alternatieven voor het verwarmen van sanitair warm water en woningen.

Het warmtezoneringsplan (www.klimaatswitch.be) geeft aan in welke gebieden collectieve energiesystemen, zoals een warmtenet, maatschappelijk aangewezen zijn en waar een individuele oplossing de voorkeur geniet.

Technische alternatieven voor fossiele brandstoffen zijn in een wijk met lintbebouwing anders dan in een binnenstedelijke omgeving en weer anders in een traditionele verkavelingswijk. Deze specifieke gebouwkenmerken en omgevingsfactoren zijn bepalend voor de technische haalbaarheid.

De ambities rond warmtetransitie zijn een speerpunt binnen het klimaatplan van Roeselare. Binnen de omgevingsvergunningsaanvraag moet dit goed uitgewerkt zijn en moet duidelijk zijn of men voor een collectief dan wel individueel systeem kiest. Indien er een collectief systeem wordt voorzien, hetzij op gebouw, project- of bouwblokniveau, dient er te worden aangegeven hoe men ervoor zal zorgen dat een latere aansluiting op een grotere schaal van collectiviteit niet wordt gehypothekeerd.

Indien er leidingen worden voorzien op, onder of over het (toekomstige) openbaar domein, dienen deze te voldoen aan de gemeenteraadsbeslissing "*Principieel kader gebruiksrecht in het openbaar domein t.b.v. warmte- en koudenetten*" van 27/05/2019 en latere beslissingen.

Windturbines

De provincie West-Vlaanderen heeft een beleidskader voor kleine windturbines uitgewerkt en voor middelgrote windturbines werkte de Stad een eigen beleidskader uit. Deze kaders vormen de leidraad bij het plaatsen van nieuwe windturbines. Binnen deze verordening worden geen bepalingen opgenomen voor de bouw en exploitatie voor installaties voor de productie van windenergie. Een omgevingsvergunning is wel noodzakelijk bij de aanvraag van een windturbine. Daarbij dient onder andere rekening gehouden met de impact van de slagschaduw en de eventuele lawaaihinder voor omwonenden. Die potentiële effecten worden beoordeeld in de omgevingsvergunningsaanvraag.

Laadpunten

Er gelden vanuit Vlaanderen verplichtingen voor de installatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op parkeerterreinen. Volgens het Energiebesluit is de eigenaar van het gebouw of de vergunningshouder verantwoordelijk om hieraan te voldoen. Vanaf 2025 geldt ook een verplichting voor de installatie van oplaadpunten op parkeerterreinen van bestaande, niet-residentiële gebouwen. Dat is dus zonder dat er een omgevingsvergunning aan te pas komt. Stad Roeselare volgt deze verplichting en bijhorende richtlijnen en beschouwt deze als een absoluut minimum. Binnen de richtlijnen wordt het aantal oplaadpunten en de te voorziene laadinfrastructuur bepaald. De specifieke richtlijnen zijn verbonden aan het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen voor een project conform deze verordening.

Centrale ruimte voor warmteproductie en leidingkokers

De stad Roeselare kent een hoge concentratie aan collectieve woongebouwen, zoals appartementsgebouwen, studentenhuisvesting en woonzorgcentra. Deze gebouwen hebben specifieke uitdagingen voor de inpassing van hernieuwbare energiebronnen. Om die reden legt de verordening enkele eisen op aan het ontwerp van gebouwen met meerdere wooneenheden. Zo moet voorzien worden in een gemeenschappelijke ruimte die de nodige installaties kan herbergen en gemakkelijk bereikbaar is vanuit het openbaar domein.

Verordenend deel

□ **Art 4. Energievoorzieningen**

□ **Art. 4.1 Zonnepanelen en zonnecollectoren**

Bij de plaatsing van zonnepanelen of zonnecollectoren moet met de volgende inrichtingsprincipes rekening gehouden worden:

- op schuine daken worden zonnepanelen en zonnecollectoren geïntegreerd in het dakvlak of ze worden zo dicht mogelijk tegen en evenwijdig met het dakvlak geplaatst;
- op platte daken mag de ondersteunende constructie geen nieuw hellend dak vormen;
- de zonnepanelen en zonnecollectoren dienen achter elkaar op het platte dak, op hun respectievelijke steunconstructies, geplaatst te worden. De maximale hoogte bedraagt 1,50 m, voor zover de afstand naar de dakrand minstens 1,50m bedraagt;
- het is verboden om zonnepanelen of zonnecollectoren te plaatsen op minder dan 0,3m van de perceelsgrens. Hier kan van worden afgeweken indien de installatie naar aanleiding van een gezamenlijke, al dan niet externe, investering doorloopt over meerdere daken.

Zonnepanelen of zonnecollectoren die rechtstreeks op de grond geplaatst worden, met inbegrip van trackersysteem die automatisch de stand van de zon volgen, kunnen enkel worden toegestaan volgens de volgende criteria:

- er dient een minimale afstand bewaard te worden van 3 m tussen de perceelsgrens en de uiterste grens van de zonnepanelen/zonnecollectoren;
- niet in agrarische gebieden, open-ruimte-gebieden, parkgebieden, bosgebieden en natuurgebieden en de als dusdanig door een plan van aanleg aangewezen gebieden en de gebieden, geordend door een ruimtelijk uitvoeringsplan;
- niet gesitueerd in de voortuin;
- de totale oppervlakte van dergelijk systeem in woongebieden mag maximaal 20 m² per perceel bedragen;
- de hoogte, installatie + constructie, van zonnepanelen met zonvolgsystemen wordt beperkt tot maximum 3m.

De voorkeur dient gegeven te worden aan het plaatsen van zonnepanelen en zonnecollectoren op een dakconstructie. Mits esthetische inpassing of omwille van technologische evoluties kan hier van afgeweken worden. Zonnepanelen kunnen ook geplaatst worden op carports of andere constructies mits ze voldoen aan bovenstaande normen.

Als op het dak energieopwekkende systemen, zoals zonnepanelen of -collectoren, geplaatst worden, kan er afgeweken worden van de normen om een groendak te plaatsen voor de oppervlakte die deze voorzieningen innemen op het dak, wanneer de cumulatie van beide systemen de draagkracht van het dak onredelijk overschrijdt.

Het is aangetoond dat groendaken het rendement van zonnepanelen verhogen. Indien er geen mogelijkheid is tot het benutten van een dak, is het toegelaten zonnepanelen of zonnecollectoren te plaatsen bevestigd aan een gevel met uitzondering van de straatgevel.

□ **Art. 4.2 Klimaatbeheerssystemen**

Klimaatbeheersingssystemen zijn technische installaties en moeten bij voorkeur inwendig in het gebouw geplaatst worden. Indien dit niet mogelijk is kunnen ze in de technische zone op het hoogstgelegen dak worden geplaatst. Als dit ook niet mogelijk is, kunnen klimaatbeheersingssystemen aan de gevel worden aangebracht, maar zij moeten daarbij aan een aantal voorwaarden voldoen. Klimaatbeheersingssystemen storen immers in het straatbeeld en kunnen veel geluids- en visuele overlast geven voor omwonenden. Dergelijke toestellen mogen daarom niet in het zicht vanaf de openbare weg worden geplaatst en moeten voldoen aan geluidsnormen om de naburige bewoners te beschermen.

- ze mogen niet direct zichtbaar zijn vanaf de openbare weg;
- ze moeten op minimum 2m van de perceelgrenzen worden geplaatst;
- de toestellen moeten voldoen aan de geldende Vlarengeluidsnormen
- mogelijk condenswater van het klimaatbeheersingssysteem moet naar de afvoerleidingen van hemelwater van het eigen gebouw worden afgeleid.

□ **Art. 4.3 Centrale ruimte voor warmteproductie en leidingkokers**

Bij nieuwbouw of herbouw van gebouwen vanaf 10 wooneenheden en een gemeenschappelijke verticale circulatie moeten deze gebouwen voorzien zijn van een centrale stookruimte en bijhorende leidingschachten. De grootte van de stookruimte is afhankelijk van het aantal wooneenheden.

Aantal wooneenheden	Minimale vloeroppervlakte	Maximale lengte langste zijde	Minimale hoogte
15-32	16	4,5	2,5
33-48	20	5	2,5
49-64	24	5,5	2,8
65-80	28	6	2,8
81-96	31	6,3	2,8
97-112	33	6,5	3
113-128	37	6,8	3
129-144	40	7	3

Gebouwen met meer dan 50 wooneenheden mogen voorzien worden van meer dan 1 centrale ruimte voor warmteproductie. Elk van deze lokalen wordt toegekend aan een deel van het bouwproject en voldoet aan de minimale eisen voor dat deel. Daarnaast moet er in het ontwerp voldoende ruimte zijn voor de realisatie van een warmteverdeelnet vanuit deze centrale ruimte naar elke wooneenheid. De structuur van het gebouw moet toelaten een verdeelnet te ontwerpen waarbij de warmtelevering aan elke wooneenheid apart te meten is en desnoods te sturen. Indien het een collectieve zone is volgens de warmtetransitiekaart, dient het ook bereikbaar te zijn van het openbaar domein.

□ **Art. 4.4 Laadinfrastructuur bij verkavelingen**

Bij het aanleggen van collectieve parkeervoorzieningen dient er voldoende aandacht te zijn voor de laadinfrastructuur van elektrische voertuigen, overeenkomstig de op dit ogenblik geldende regelgeving (energiedecreet en BVR inzake het energiebeleid).

GROEN EN BLAUW

Zorgen voor zuurstof in de stad

Inleiding – visie en doelstellingen

Het klimaat verandert. Niet alleen op de Noordpool of in Australië, maar ook bij ons voelen we de gevolgen. In Vlaanderen en dus ook in onze stad ervaren we nu al meer hittegolven, drogere zomers met hevige regenbuien en nattere winters. Harde regenbuien zorgen voor overstromingen, verharding leidt tot ondraaglijke hitte of wateroverlast, en hittegolven drogen de natuur uit en verminderen de opbrengst van landbouwgronden. Het stedelijk hitte-eilandeffect laat zich ook voelen in Roeselare, met gevolgen voor onze gezondheid en ons energieverbruik door het gebruik van koelsystemen zoals airconditioning. Groen en blauw kunnen op een passieve wijze het stedelijk hitte-eilandeffect doen verminderen. Het is dus van groot belang om hier actief op in te zetten bij nieuwe projecten en het beoordelen van omgevingsvergunningsaanvragen.

Om de vele klimaatuitdagingen van de toekomst het hoofd te bieden hebben we in de gemeentelijke verordening ook aandacht voor ingrepen die bij kunnen dragen tot een klimaatbestendige stad. Ook in eigen huis en tuin kan een belangrijke klimaatadaptieve bijdrage geleverd worden. De Stad beschikt ook over een klimaatadaptatieplan. Het klimaatadaptatieplan beschrijft de belangrijkste invloeden van de klimaatverandering in Roeselare en moet ons wapenen tegen de gevolgen dit met een focus op hitte, wateroverlast en droogte. Het is aangewezen om bij bouwprojecten dit plan te raadplegen en aan de slag te gaan met de bouwstenen in dit plan.

Naast de klimaatadaptieve functies van groen – blauwe structuren, hebben deze tevens een grote ecologische, sociale en recreatieve meerwaarde voor de stad. Roeselare zet daarom actief in op vergroenen en ontharden in de realisatie van stedelijke projecten. De Stad streeft ernaar om bestaand, waardevol groen maximaal te behouden en te beschermen. Deze ambities worden in dit hoofdstuk geconcretiseerd. Om ons aan te passen aan de klimaatveranderingen, is het noodzakelijk om onze stad klimaatbestendig in te richten zodat het er ook in de toekomst aangenaam wonen en leven blijft. De open (groene en blauwe) ruimte speelt hierbij niet enkel een belangrijke rol op vlak van de beeldwaarde van de stad, maar de inrichting van die open ruimte draagt ook bij tot het verhogen van de leefbaarheid (sociale en recreatieve meerwaarde) in de stad en de gezondheid van de inwoners. Dit geldt voor de inrichting van het openbaar domein maar ook voor de inrichting van het individuele perceel.

De ambitie van de stad op vlak van water is om maximaal in te zetten op het vertragen, bergen en infiltreren van water. Er wordt gestreefd om water zoveel als mogelijk op te slaan en te hergebruiken, om circulaire waterketens op te starten en om het water te beheersen waar nodig maar ook om het water opnieuw de nodige ruimte te geven. Voorbeelden hiervan zijn het beperken van de verharde oppervlakte, het gebruiken van waterdoorlatende verharding, het hergebruik van (grijs) water en het rechtstreeks in de tuin laten infiltreren van hemelwater. De klemtoon ligt in eerste instantie op het ter plaatse houden en het rechtstreeks in de grond laten infiltreren van hemelwater door het nemen van bronmaatregelen.

Maatregelen

Er zijn maatregelen die van toepassing zijn bij (bouw)projecten die de schaal van de huiskavel overstijgen en er zijn maatregelen die betrekking hebben op de individuele huiskavel. Verkavelingsprojecten – waarbij afzonderlijke te bebouwen loten ontstaan - krijgen een specifieke benadering met zich mee.

1. Ingrepen bij nieuwe bouwprojecten (>1 kavel)

Deze maatregelen zijn relevant wanneer een project de perceelsgrenzen van 1 (huis)kavel overstijgt. Vb. het voorzien van een nieuwe kavelstructuur, groepswoonbouwproject, reconversie van een bebouwde site enz.

Behoud en versterken fysische structuur

Bij het uitwerken van een bouwproject wordt rekening gehouden met aanwezige groenblauwe elementen (bomen, hagen en andere groenelementen, beken, grachten,...), duurzaamheid, klimaatadaptatie, ecologische waarden (biodiversiteit), functionaliteit en beheer van de buitenruimte. 'Tabula rasa' waarbij alle beplantingen, grachten en poelen verwijderd worden en van een leeg, genivelleerd landschap vertrokken wordt, is niet aan de orde en niet meer denkbaar in een duurzame, klimaat-adaptieve ontwikkeling. Het behoud van het natuurlijk reliëf speelt hierbij een zeer belangrijke rol.

Vanuit een gedetailleerde groeninventarisatie wordt de inplanting van de vergunningsplichtige en meldingsplichtige werken zo bepaald dat de aanwezige waardevolle bomen, hagen, grachten en poelen maximaal behouden kunnen blijven en geïntegreerd worden in het nieuwe ontwerp. Indien uit een duidelijke en gegronde motivatie blijkt dat behoud van bepaalde bomen, hagen of andere groenelementen onmogelijk is, dient een volwaardige compensatie voorzien te worden door heraanplant.

Elk project waarbij een (ruimtelijke) rendementsverhoging wordt beoogd, gaat samen met het versterken van de groen – blauwe structuur door het voorzien van meer groen, minder verharding, enz. De te voorziene onbebouwde ruimte staat in relatie met het bouwprogramma, fysische structuur, ligging, bouwdichtheid en aantal verwachte inwoners/gebruikers.

Bij de ontwikkeling van nieuwe groene ruimte wordt versnippering vermeden. Praktisch dient rekening gehouden te worden met nutsleidingen, worden logische looplijnen gevormd die aangesloten zijn op trage verbindingen, wordt er aandacht besteed aan kwalitatieve groeiplaatsen en de juiste boomsoortkeuze, wordt rekening gehouden met sociale controle, toekomstig onderhoud en veiligheid.

Om deze elementen te beoordelen is een *groennota* met inventarisatie, beplantingsplan en (beheer)plan, opgemaakt door een deskundig tuin- en landschapsarchitect, als element van een vergunningsaanvraag noodzakelijk. Indien bestaande waardevolle groen - blauwe structuren onderdeel uitmaken van de ontwikkelingszone dienen bij uitvoeren van de werken alle mogelijke voorzorgen genomen te worden om de waardevolle beplanting te beschermen, om deze in goede gezondheid te houden en om schade te voorkomen. Daarom kan aanvullend aan de groennota een boomeffectenanalyse en boombeschermingsplan vereist zijn, in bepaalde gevallen opgemaakt door een erkend

boomdeskundige. De impact van het ontwerp op de bestaande groenstructuren wordt geanalyseerd en mitigerende maatregelen worden opgenomen om de groenstructuren te beschermen tijdens uitvoering van het ontwerp, zoals (niet limitatief):

- het aanpassen van infrastructuren, gebouwen om groeiruimte van bestaande bomen te vrijwaren.
- Het plaatsen van werfhekkens om de totale boombeschermingszone af te bakenen, die ten allen tijde vrij moet blijven van bouwverkeer, stapeling of storting van bouwmaterialen, bouwafval e.d.
- Het voorzien van schokdempende materialen t.h.v. wortelzones.
- In uitzonderlijke gevallen preventieve snoeiwerken
- Maatregelen in kader van beschermen van bomen tegen droogteschade bij bemalingswerken

Bemalingen

Het intensief bemalen voor het realiseren van ondergrondse infrastructuur (kelderverdieping, liftputten, grote funderingen, aanleg rioleringen, zwembaden,...) draagt sterk bij aan een (tijdelijke) verlaging van de grondwaterafvoer en het versneld afvoeren van (vaak proper) bemalingswater richting waterlopen of riolering. Een bemaling kan een grote impact hebben op de omgeving. Zo kunnen bomen of waardevolle poelen en moerasbiotopen in de invloedssfeer van de bemaling ernstige schade ondervinden van langdurige bemalingen. Grondwaterverontreiniging in de buurt kan opgepompt worden of kan door een bemaling verder verspreid worden naar percelen die voorheen nog niet verontreinigd waren. Om dit zoveel mogelijk te vermijden dienen passende maatregelen getroffen te worden wat vaak bijkomend studiewerk en beoordelingen door experts vraagt. Bij voorkeur wordt een bouwconcept uitgewerkt zodat het bemalen tot een minimum wordt beperkt of geheel wordt vermeden.

De volgende richtlijnen zijn hierbij cruciaal om de grootte en de impact van de bemaling te beperken.

1. Beperk zoveel mogelijk het netto volume
2. Is het nuttig gebruik van bemalingswater mogelijk?
3. Loos het water in een waterloop of regenwaterafvoer
4. Loos daarna pas in de riool.

Nuttige daken

Het inrichten van een extensief groendak is een belangrijke klimaatadaptatiemaatregel. Een groendak heeft op gebied van duurzaamheid immers enkele voordelen ten opzichte van een gewoon dak: het voorkomt wateroverlast bij hevige onweders door de vertraagde afvoer van hemelwater, het vermindert het stedelijk hitte eiland effect, het werkt comfortverhogend voor de bewoner door hittedoorslag te beperken in de zomer, het beperkt hierdoor ook de koeltevraag in het gebouw, het verlengt de levensduur van de waterkerende laag, verhoogt het rendement van zonnepanelen, en het verhoogt de biodiversiteit.

Ondergrondse ruimtes en hun weerslag op groenaanleg

Ondergrondse ruimtes en kelders worden maximaal beperkt tot de footprint van het gebouw en de aansluitende verhardingen (bv. brandweerweg). Enkel in uitzonderlijke gevallen, als voldoende overige groenzones met duurzame aanplant in volle grond gerealiseerd kunnen worden, kan een beperkte oppervlakte van de groenzones boven ondergrondse constructies met een intensief groendak toegelaten worden. Een intensief groendak is visueel vergelijkbaar met een tuin, maar dan op het dak van een boven- of ondergrondse constructie met een specifieke technische opbouw. Het bestaat uit grassen, een kruidlaag, struiken, en eventueel zelfs bomen en paden voorzien in specifieke daktuinsubstraten.

Wanneer op (delen van) ondergrondse ruimtes geen bovengrondse constructies worden voorzien, dan moet het dak van deze constructies een volledige groenaanleg toelaten. Daarom wordt een beplantingsplan voorgelegd dat verduidelijkt hoe in een volwaardige beplanting zal worden voorzien door bv. plantgaten, substraatlaag...

2. Ingrepen op een bestaande (huis)kavel

Deze maatregelen zijn van toepassing op een bestaande (huis)kavel, waarbij het aantal woonentiteiten niet wordt gewijzigd en de te beoordelen ingrepen zich beperken tot de buitenomgeving rond de woning.

Inrichting bestaande (huis)kavels

De tuin dient beschouwd te worden als een onbebouwde en onverharde open ruimte met een groen karakter. De inrichting van de tuinzone moet bijdragen tot het maximaliseren van de water infiltratie. Door de tuin niet te bebouwen of te verharden blijft een deel beschikbaar voor natuurlijke infiltratie van regenwater in de bodem, zodat de openbare riolering minder belast wordt en het risico op problemen met de waterhuishouding vermindert. Bovendien is elke tuin, hoe klein ook, een natuurlijke oase in de bebouwing voor vogels, insecten... en zorgt ze ervoor dat de opwarming van de stedelijke omgeving licht verminderd wordt.

Om een goede beeldkwaliteit en visuele eenheid te creëren op openbaar domein, dienen perceelsafsluitingen in zij- en achtertuintuinen langs het openbaar domein groen voorzien te worden met een levende haag of een draad met levende groene beplanting. Overige perceelsafsluitingen in zij- en achtertuintuinen kunnen gebeuren met een levende groene haag, een draad met levende groene beplanting, een muur of (houten) scherm. Deze perceelsafsluitingen hebben een hoogte van minimum 1m en maximum 2m, te meten vanaf het maaiveld van het hoogste niveau. Waar zichtbaarheid in functie van verkeersveiligheid speelt, worden de perceelsafsluitingen in de voortuinzone beperkt in hoogte tot 1m.

Verordenend deel

□ **Art 5. Groennota**

Bij bouwprojecten wordt in een omgevingsvergunningsaanvraag een groennota toegevoegd. De groennota wordt opgesteld door een tuin- of landschapsarchitect en bevat:

- een inventaris en waardebeoordeling van het bestaand levend groen waarbij minstens de volgende elementen worden genoemd:
 - de kruinprojectie van hoogstambomen en de omvang van belangrijke groenelementen op ware grootte ingetekend met soortnaam, stamomtrek en conditie;
 - indien relevant vermelding van biotopen en kleine landschapselementen.
 - belangrijke beplantingen in de nabije omgeving op openbaar domein of naburige percelen.
- een plan voor de ontworpen toestand, opgemaakt met de gekozen groenvormen, beplantingen met soort en plantmaat en verhardingen;
- een visie en concept met in geval van een aan het stadsbestuur over te dragen beheerdersrol voor de groenzones een beheerplan;
- eventueel aanvullend een boomeffecten-analyse en boombeschermingsplan.

Bij bouwprojecten met aanwezigheid van waardevolle bomen wordt de inventarisatie, boomeffectenanalyse en boombeschermingsplan door een gecertificeerde boomdeskundige opgemaakt (bijvoorbeeld een ETT'er – European Tree Technician).

□ **Art 6. Groenbehoud en bescherming**

□ **Art. 6.1 Bestaand groen**

Bescherming, behoud en integratie van bestaand groen tijdens de ontwerp- en bouwfase is het uitgangspunt. Indien, uit een gegronde motivatie bij de aanvraag, er door de adviesinstanties van de Stad geoordeeld wordt dat het aanvaardbaar is om bepaalde beplantingen en/of bomen toch te verwijderen en behoud niet mogelijk blijkt, dan wordt op eigen terrein een volwaardige compensatie voorzien. Het voorstel tot compensatie wordt duidelijk op het groenplan met de nieuwe toestand vermeld en aangeduid en beschreven in de groennota.

□ **Art. 6.2 Bomenbeschermingsplan**

Bij het uitvoeren van werken moeten alle mogelijke voorzorgen genomen worden om de te behouden opgaande beplanting te beschermen, om deze in goede gezondheid te houden en om schade te voorkomen. Deze mitigerende maatregelen worden opgenomen in het boombeschermingsplan.

□ **Art 7. Tuin**

□ **Art. 7.1. Voortuin**

Bij woongebouwen zijn verhardingen in de voortuin beperkt tot het strikt noodzakelijke, bijvoorbeeld een karrenspoor, en bedraagt de verhardingsgraad maximum 1/3 van de voortuin. Verhardingen zijn waterdoorlatend of vloeien af op eigen terrein zodat de waterhuishouding geen negatieve effecten ondervindt. De voortuin wordt maximaal groen ingericht, steenslag is hierbij verboden.

Het bovengronds opvangen van hemelwater in de voortuin in functie van infiltratie is toegelaten.

Bij het voorzien van een toegang van en naar het openbaar domein en het aanleggen van opritten moet het aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein altijd maximaal gevrijwaard worden. Slechts volgende verhardingen zijn toegelaten in de voortuin:

- opritten naar een vergunde garage, carport of toerit naar een vergunde parking met een maximum breedte van 3 meter
- toegangspaden, palend aan de bebouwing, met een maximum breedte van 1,5 meter.

De voortuin mag niet gebruikt noch aangelegd worden als parkeerplaats. Behalve als er een oprit is vergund, dan mag er op de oprit wel geparkeerd worden.

De voortuin is vrij van constructies. Enkel het plaatsen van een warmtepomp, esthetisch geïntegreerd en geluidstechnisch conform, in de voortuin is toegelaten. Warmtepompen kunnen immers geluids- en visuele overlast geven voor omwonenden:

- ze mogen niet visueel hinderlijk zijn vanaf de openbare weg;
- ze moeten op minimum 2m van de perceelgrenzen worden geplaatst;
- de toestellen moeten voldoen aan de geldende Vlareem-geluidsnormen.

□ **Art. 7.2. Zijtuin en achtertuin**

De tuin dient beschouwd te worden als een open ruimte met een groen karakter, waarbij de verhardingsgraad zo laag mogelijk gehouden wordt. Het functioneel gebruik van de tuin mag niet gehypothekeerd worden door de plaatsing van constructies, zoals tuinhuisjes, zwembaden, bergplaatsen,...

Minstens 20% van deze tuinzone op het niveau van het maaiveld dient buitenruimte te zijn, in zoverre de bouwkundige toestand dit toelaat.

□ **Art. 7.3 Aandeel onbebouwde ruimte**

Bij een bouwproject en bij projecten met andere functies dan wonen (die dus de bestaande kavel overstijgen), bedraagt de onbebouwde groene ruimte die bijdraagt aan het versterken van de groen-blauwe structuur van de omgeving minimum 30% van de site, waarvan min. ½ functioneel samenhangend in functie van recreatie, biodiversiteit,...

De verhouding tussen publiek, semi-publiek en privaat (individueel of collectief) groen wordt samen met de stad op projectniveau bepaald en duidelijk in de omgevingsvergunningaanvraag opgenomen.

Deze onbebouwde ruimte betreft buitenruimte met een functionele relatie tot het bouwprogramma met een hoofdzakelijk onbebouwd en onverhard karakter. Deze ruimte draagt bij aan een gezond leefklimaat door de aanwezigheid van

klimaatbestendige en voldoende (bio)diverse beplanting. Elementen die de functionele waarde van de zone verhogen, zoals een padenstructuur, een kleinschalig (nuts)gebouw in functie van het te realiseren bouwprogramma, speelgelegenheid,... kunnen in deze zone ingericht worden.

Strikte vereisten gekoppeld aan het bouwprogramma zoals nodige parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen voor residenten kunnen niet in deze zone worden opgevangen. Private tuinzones, excl. terrassen en private bijgebouwen, kunnen ook onderdeel van deze ruimte zijn. Het groene karakter van de tuin mag niet gehypothekeerd worden door de plaatsing van constructies zoals tuinhuizen, zwembaden, bergplaatsen, verhardingen,...

Bijkomend moet voorzien worden in een kwalitatieve en voldoende ruime groene buffer naar de omgeving. De te voorziene parkeervlakken worden ook maximaal groen en waterdoorlatend ingericht. Het eigendomsstatuut van deze zone en het al dan niet publiek toegankelijk karakter ervan dient op projectniveau te worden geëvalueerd.

Indien het bouwproject een parkeerkelder heeft, dan dient deze maximaal onder het gebouw en de aansluitende, strikt noodzakelijke verhardingen voorzien te worden, aangezien de plaatsing van de kelder onder het groen de biodiversiteit op een negatieve manier kan beïnvloeden (bijvoorbeeld hoogstammen kunnen minder of niet groeien).

□ **Art 8. Perceelsgrenzen/-afsluitingen**

Perceelsafsluitingen langs het openbaar domein dienen te bestaan uit levende beplanting, al dan niet versterkt met paal en draad met een hoogte van maximum 1 meter. Een afwijkende hoogte kan in aanmerking komen voor een omgevingsvergunning wanneer de aanvraag betrekking heeft op een hoekperceel, waardoor het betrokken perceel over twee voortuinstroken beschikt. In dat geval vormen het straatbeeld en de verkeersveiligheid het uitgangspunt in de beoordeling.

□ **Art 9. Conceptnota van bemaling**

Bij elke omgevingsaanvraag voor de bouw van meersgezinswoningen, kantoren of bedrijfsgebouwen waarbij één of meerdere kelderverdiepen wordt voorzien en er aldus een bemaling zal noodzakelijk zijn, wordt een 'conceptnota van bemaling' bijgevoegd.

□ **Art 10. Nuttige daken**

□ **Art. 10.1 Groendak**

Naast de bepalingen opgesomd onder art. 4.1. inzake de plaatsing van zonnepanelen en zonnecollectoren op daken, dient bij nieuwbouw, herbouw en bij verbouwing (al dan niet met uitbreiding) elke nieuwe dakoppervlakte met een hellingsgraad van 0 tot 15 graden voorzien te worden van een groendak. Overdekte constructies tot 40 m² worden vrijgesteld van de verplichting om een groendak aan te leggen.

Uitzonderingen zijn mogelijk voor:

- eengezinswoningen met een dakoppervlakte tot en met 100 m² die aangesloten zijn op een hemelwaterput met hergebruik van hemelwater;

- eengezinswoningen met een totale dakoppervlakte groter dan 100 m² en alle andere gebouwen, voor de dakdelen van de totale dakoppervlakte waarvoor het nuttig gebruik is aangetoond in de aanstijlijst hemelwater. Het nuttig gebruik wordt eerst toegekend aan de schuine daken van een gebouw en pas nadien aan de daken met een hellingsgraad van 0 tot 15 graden;
Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kunnen bedrijfsgebouwen en -constructies opgericht voor activiteiten of functies waarvoor nauwkeurig wordt aangetoond dat het nuttig hergebruik van hemelwater, strikt noodzakelijk in functie van het bedrijfsproces, minstens gelijk is aan het waterbufferend vermogen dat voor het project vereist is, eveneens worden vrijgesteld van de verplichting om een groendak aan te leggen.

BEREIKBARE STAD

Slimme mobiliteitsnormen voor de stad van morgen



Inleiding – visie en doelstellingen

Roeselare groeit en bloeit. Steeds meer mensen komen in onze stad wonen, werken, winkelen, Dit plaatst ons voor een grote uitdaging: al die mensen willen onze stad gemakkelijk kunnen bereiken en er zich vlot en veilig in verplaatsen. Die groei botst soms met de opvangcapaciteit van de straten in onze stad. Ook de veiligheid van voetgangers en fietsers komt in het gedrang. Waar mensen wonen, naar het werk of school gaan, winkelen, ..., moeten ze zich ook verplaatsen van en naar hun specifieke bestemming.

Om dit op een goeie manier te organiseren, vertrekken we vanuit het STO(E)P principe om maximaal duurzame verplaatsingen te stimuleren en om het verblijven in de stad aangenamer te maken. Parkeren en stallen van vervoersmiddelen blijkt een sleutelfactor te zijn in het mobiliteitsbeleid. Daarom hechten we veel belang aan dit hoofdstuk. Het hoofdstuk valt uiteen in principes en normen voor de fiets en de wagen.

De stad wil het fietsgebruik maximaal stimuleren om zo de ruimtelijke voetafdruk van projecten terug te schroeven en om een duurzamere en gezondere levensstijl te promoten. Voor alle woningen maar ook voor andere (publieke) functies moet daarom plaats worden voorzien voor het vlot en veilig parkeren van fietsen. Het comfort waarmee de fietsen uit de fietsparkeerplaatsen kunnen worden gehaald, speelt een grote rol bij het faciliteren van meer fietsgebruik. We maken het fietsgebruik hiermee aantrekkelijk. Wat op vandaag voor de auto kan, moet ook voor de fiets kunnen. Betere parkeermogelijkheden zullen leiden tot een hoger fietsbezit en -gebruik. Daarom nemen we kwalitatieve inrichtingsprincipes op met minimale maatvoering. Fietsen die niet vlot beschikbaar zijn, worden ook minder of niet gebruikt, zo bevestigt onderzoek. Een fiets die veilig en droog geparkeerd is, behoudt makkelijker zijn kwaliteit en blijft aanzetten tot fietsen. Bovendien zijn geïsoleerd/slordig geparkeerde fietsen niet alleen diefstalgevoelig, ze hinderen vaak ook voetgangers of nodigen in sommige gevallen ook uit tot vandalisme.

Normen en inrichtingsprincipes voor het parkeren van wagens zijn noodzakelijk om de impact van parkeren op het openbaar domein te beperken. Getuige het belang van de voorgaande thema's (groen – blauw), is de (openbare) ruimte een zeer kostbaar goed geworden waar het faciliteren van parkeer ruimte voor wagens zeer bedachtzaam moet gebeuren. Het organiseren van het parkeren moet een evenwicht vormen tussen enerzijds het opvangen van de parkeerbehoefte op eigen terrein om zo de impact op het openbaar domein te beperken en anderzijds een goede parkeerbalans op maat om het individueel autobezit en -gebruik niet verder te stimuleren. Een dynamisch parkeerbeleid op maat van een project moet dan ook mogelijk zijn, waarbij bouwheren die inzetten op duurzame projecten en duurzame mobiliteit (autodelen, dubbel gebruik parkeerplaatsen, ...) een aangepaste parkeernorm kunnen bekomen. We werken hiervoor richtlijnen uit. Zo spelen omgevingsfactoren (nabijheid andere vervoersmodi, vlotte bereikbaarheid) een rol in het bepalen van een parkeernorm.

Naast het berekenen van de parkeereis op het bouwproject zelf, moet ook rekening gehouden worden met de omgevingscapaciteit. Als de omgeving het bijkomend autoverkeer, gegenereerd door het project, niet aan kan, zal het project niet aanvaard worden door de stad, zelfs al wordt voldaan aan de parkeerrichtlijnen.

Maatregelen

Normen voor fiets- en autostandplaatsen

De stad definieert normen en inrichtingsprincipes voor fiets- en autoparkeerplaatsen, waarbij rekening gehouden wordt met de locatie of ligging van het project. Deze normen zijn een ontwerpmatige randvoorwaarde bij een stedenbouwkundig project en een basis voor het beoordelen van omgevingsvergunningsaanvragen. Hoewel deze stedenbouwkundige verordening in de eerste plaats dient om te voorzien in voldoende fiets- en autoparkeerplaatsen, zal het ook een stimulans zijn om in te zetten op een duurzame mobiliteit. De realisatie van autoparkeerplaatsen vraagt op veel plaatsen immers een behoorlijk budget en kan om redenen van goede ruimtelijke ordening, waterinfiltratie,... niet overal ten volle worden toegelaten. De normen voor parkeren werken daarbij ondersteunend aan het reduceren van de oppervlakte aan verhardingen. Dit houdt in dat er gezocht wordt naar geconcentreerde oplossingen voor ondergronds parkeren, of compact bovengronds (bezoekers)parkeren in de gebouwde vorm. Hoe meer het parkeeraanbod van aangrenzende kavels gecombineerd wordt, hoe effectiever deze oplossingen worden.

Het is aangewezen om fietsparkeren volwaardig te integreren bij het ontwerp en de (her)aanleg van (openbare) ruimte en nieuwe ontwikkelingen. Zowel op het publiek domein, als bij kantoren en bedrijven en in de woonomgeving, moet nagegaan worden welke capaciteit aan fietsparkeerplaatsen nodig is. Dit belet dat fietsen hinderlijk geparkeerd staan op het publieke domein.

- Hierbij is het belangrijk dat de fietsparkeervoorziening zowel sociaal veilig als verkeersveilig is.
- Daarnaast speelt zowel de zichtbaarheid als nabijheid ook een rol. Hierbij geldt dat hoe korter de duur van het bezoek, hoe dichter de fiets bij de bestemming moet kunnen worden geparkeerd.
- Het fietsparkeersysteem moet door elke gebruiker gemakkelijk te hanteren zijn (weinig krachtinspanning noodzakelijk, geen onhandige bewegingen, verlicht en beschermt zijn, etc)
- De fietsparkeervoorzieningen moeten afgestemd zijn op de diversiteit van verschillende types van fietsen.
- Door een fietsparkeervoorziening goed te organiseren, kan ze ook bijdragen aan de beleving van de omgeving en de ruimtelijke kwaliteit.

Voor het parkeren van de wagen vertrekken we vanuit twee heldere principes. We zetten enerzijds in op duurzame mobiliteit en anderzijds willen we de verharde ruimte voor parkeren zo minimaal mogelijk houden.

Het beperken van verharde ruimte en ontharden is hierbij een basisprincipe. We zorgen ervoor dat de normen de evolutie naar een meer duurzaam verplaatsingsgedrag niet belemmeren. Vanuit de ambitie naar een meer duurzame mobiliteit, kan er van de norm worden afgeweken naargelang er actiever wordt ingezet op andere vervoersmodi om de individuele parkeerbehoefte te beperken. Locaties met een ruimer en/of kwalitatiever aanbod aan alternatieven voor de wagen, kunnen in aanmerking komen voor een verlaging van de parkeernormen.

Om de (behoefte aan) automobilititeit te beperken, stelt zich de mogelijkheid om een afwijking te bekomen op het realiseren van de parkeernorm.

Willen we de parkeervraag zo accuraat en realistisch mogelijk benaderen, dan is er maatwerk vereist. Tegelijk wensen we een zekere uniformiteit te behouden, zonder de noodzaak om continu te moeten afwijken t.o.v. “starre” normen.

Het belang om het parkeeraanbod zo dicht mogelijk in overeenstemming te brengen met de effectieve parkeervraag is op vandaag steeds meer aanwezig:

- Onnodige verharding vermijden t.b.v. een betere waterhuishouding, meer kansen voor biodiversiteit, etc.;
- Kosten voor ontwikkelaars m.b.t. de realisatie van onnodige dure parkeerruimtes beperken, zodat deze niet extra doorgerekend worden aan nieuwe eigenaars;
- Autobezit en autogebruik niet onnodig stimuleren (wél duurzame alternatieven bevorderen). Verder dienen parkeernormen robuust en ‘future proof’ te zijn voor komende evoluties in mobiliteit en deelmobiliteit.

In deze context speelt vooral de stelselmatige toename van autodelen een belangrijke rol in het bepalen van een passende parkeerbalans. Op die manier kunnen we slimme, met name gebiedsgerichte en dynamische parkeernormen nastreven die afhankelijk worden gemaakt van specifieke parameters. Een fundamenteel uitgangspunt is dat de noodzakelijke parkeerbehoefte steeds afhangt van de lokale context. De normen vormen steeds het uitgangspunt en zijn te interpreteren als een basisnorm.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is volop in beweging en kan een impact hebben op het gebruik van de openbare ruimte en op het stimuleren van de modal shift. Deelmobiliteit wordt in deze verordening dan ook verder verankerd en biedt mogelijkheden om af te wijken van de opgenomen mobiliteitsnorm. Gezien de stad de regierol rond deelmobiliteit op zich wenst te nemen, wordt dit vertaald in de vorm van een financiële last die via een retributie aan de stad overgemaakt wordt. Het budget van deze retributie zal aangewend worden om duurzame mobiliteit, waaronder deelmobiliteit, verder te faciliteren. Naast het investeren in extra deelwagens kan het bv. ook gaan over het investeren in een deelbakfietsstelsel, bepaalde incentives naar gebruikers,

Gebiedsindeling

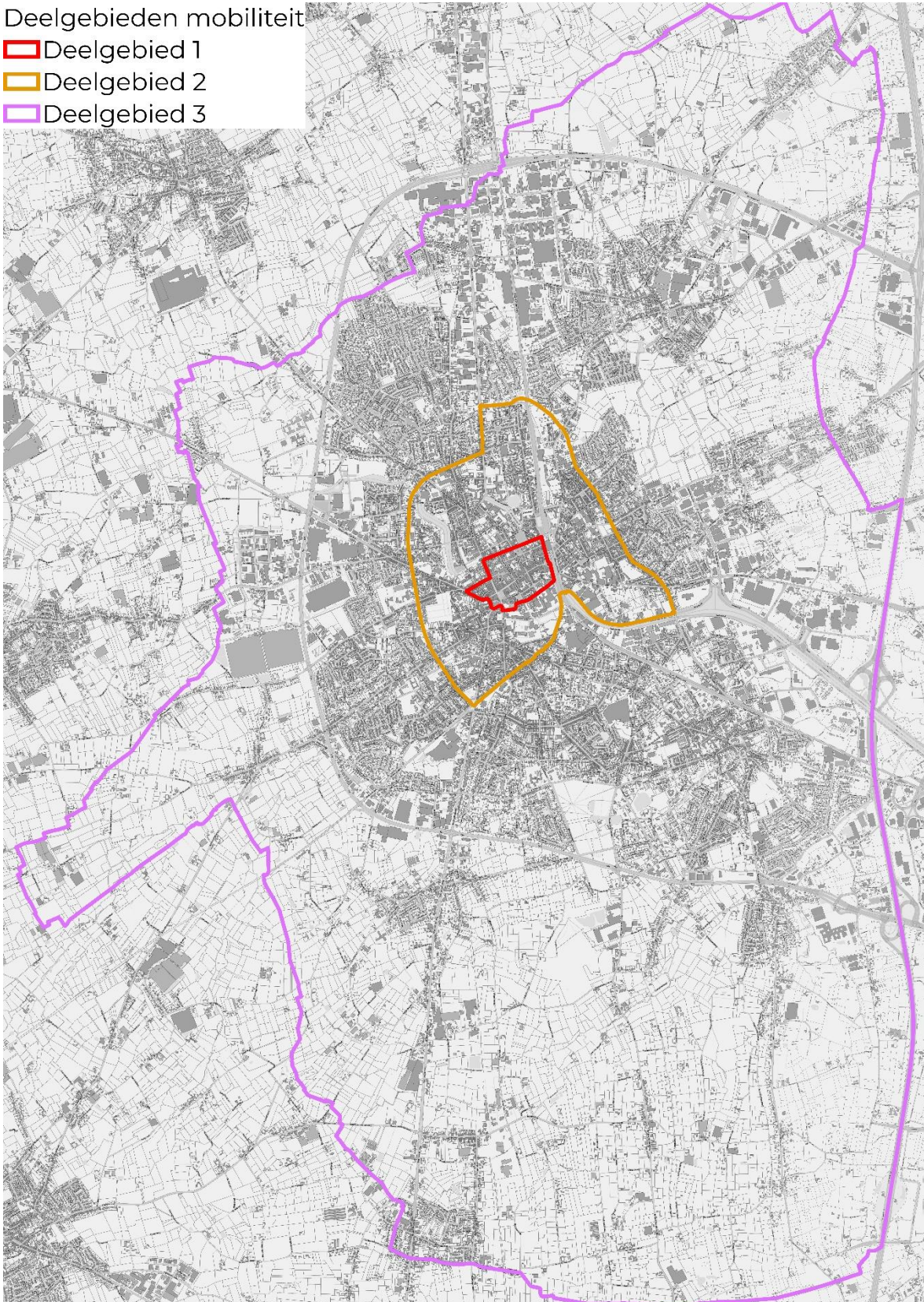
Om rekening te houden met de ruimtelijke context, beschikbaarheid van alternatieve vervoersmogelijkheden, aanwezigheid van diverse functies, ... worden in de stad 3 gebieden afgebakend met elk hun eigen parkeernormen.

Deelgebieden mobiliteit

 Deelgebied 1

 Deelgebied 2

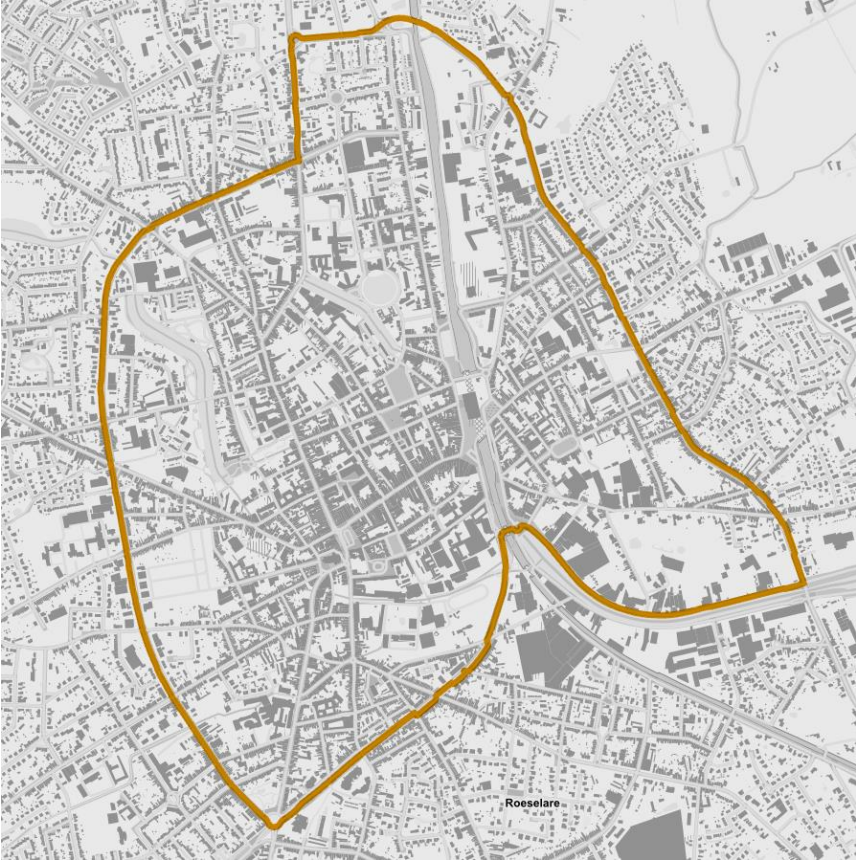
 Deelgebied 3



Detail zone 1: Centrumgebied



Detail zone 2: binnen kleine ring



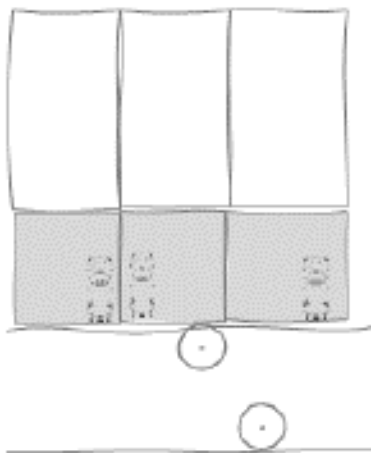
Normen en stedenbouwkundig ontwerp

Parkeernormen kunnen niet los gezien worden van het stedenbouwkundig ontwerp. De impact van een parkeerconcept gaat verder dan de loutere afbakening van de parkeervakken of autostandplaatsen. Er is voldoende aandacht nodig voor het effectieve ruimte-inname dat het parkeerconcept met zich meebrengt en de relatie van dit concept met de andere functies en ruimtelijke doelstellingen (afkoeling, waterinfiltratie, biodiversiteit, leefkwaliteit, enz.). Onderstaande figuren geven hieromtrent duiding.

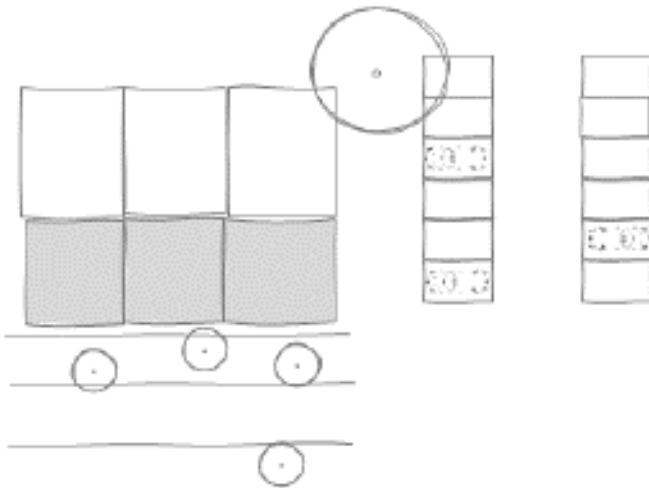
De 3 schema's naast elkaar (zie hier onder) maken duidelijk dat het ruimtebeslag van het parkeerconcept onlosmakelijk met het ontwerpconcept is verbonden.



1. Woningen ingeplant op 5-6m van de rooilijn met private voortuin en inpandige garage. 3 parkeerplaatsen (inpandig) zijn feitelijk 6 autostandplaatsen (garage + oprit). De halfopen woning draagt het potentieel om een carport te voorzien (+2 autostandplaatsen). Door het privaat karakter van de voortuinen kunnen deze weinig bijkomende functies opnemen voor de woonomgeving en is de inrichting nagenoeg volledig individueel bepaald. Er is een sterke verhardingsgraad en de zone tussen voorgevels van de woningen neemt te weinig bijkomende functies op zoals waterinfiltratie, biodiversiteit, afkoeling, beeldkwaliteit. De achtertuinen zijn relatief beperkt in oppervlakte.



2. Type woonerf: woningen ingeplant op de rooilijn. Het ruimtebeslag van de 3 parkeerplaatsen (inpandig) is beperkt tot 3 parkeerplaatsen. De ruimte tussen de beide voorgevels kan meer functies dragen binnen eenzelfde ruimtebeslag als in figuur 1. Het voorkomen van de auto is ondergeschikt aan leef- en beeldkwaliteit. Door het weglaten van de voortuinen ontstaat meer functionele buitenruimte achter de woningen. De inpandige garage heeft een relatief grote impact op het ruimtegebruik van de woning zelf. Inpandige garages worden vaak voor andere doeleinden gebruikt dan voor het parkeren van een wagen, waardoor de parkeerdruk op het openbaar domein wordt afgewend.



3. Parkeren wordt geclusterd voorzien. De weg is minder breed, er ontstaat een publieke voortuinzone die functies als biodiversiteit, afkoeling, waterinfiltratie kan opnemen. De woonomgeving krijgt een sterkere identiteit. De vloeroppervlakte van de woningen kan effectieve woonfuncties opnemen. De ingenomen ruimte voor de parking kan ook andere functies opnemen (vb. buurtfeest). De parkeerruimte is effectief in tegenstelling tot inpandige garages die als onderdeel van de woonfunctie worden opgenomen. Er is m.a.w. minder potentiële parkeerdruk op de omgeving. Als de toekomstige parkeervraag afneemt, is er mogelijkheid de parking deels om te vormen naar gebruiksgroen. Er is geen onduidelijkheid of interpretatie over wat effectief als parkeerplaats wordt aanzien.

Bewonerskaarten

Voor woonprojecten met meer dan 5 woongelegenheden, welke worden vergund na het van kracht worden van deze stedenbouwkundige verordening geldt:

- Toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor een bewonerskaart voor de eerste wagen.
- Toekomstige bewoners die kunnen aantonen dat zij twee wagens bezitten komen in aanmerking voor een bewonerskaart aan het tarief van de tweede bewonerskaart conform het geldende retributiereglement.
- De vergunningshouder is ertoe gehouden deze voorwaarde te communiceren aan de toekomstige bewoners en op te nemen in de notariële akte en verhuurcontracten.

Verordenend deel

□ **Art 11. Mobiliteitsnormen**

□ **Art. 11.1 Algemene bepalingen**

Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning moeten op het grondplan de fiets- en autoparkeerplaatsen met maatlijnen aangeduid zijn, alsook het voorziene aantal. Uit de plannen moet blijken dat men binnen de gekozen indeling en ruimte het aantal opgelegde fiets- en autoparkeerplaatsen kan realiseren en dat de circulatieruimte voldoet om de fiets- en autoparkeerplaatsen met respectievelijk de fiets en de auto én te voet vlot te bereiken en te verlaten. Hiervoor wordt verwezen naar de technische richtlijn achteraan dit hoofdstuk.

Fietsparkeerplaatsen en autoparkeerplaatsen welke in overtreding aangelegd werden, komen niet in aanmerking als bestaande fiets- of autoparkeerplaats.

Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning dient een nota toegevoegd te worden met de beschrijving en overzicht van het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen in toepassing van de voorgeschreven fiets- en autoparkeernorm. In het geval van grotere (bouw)projecten of dossiers waar de fiets- en autoparkeernorm op maat gemaakt moet worden, dient dit te gebeuren in de vorm van een mobiliteitstoets of Mober (afhankelijk van de omvang van het project).

De behoefte aan fiets- en autoparkeerplaatsen dient op (bouw)projectniveau (binnen de contour van de omgevingsvergunningsaanvraag) te worden opgevangen. Aan de hand van de opgegeven of vastgestelde functies wordt per functie nagegaan hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen nodig zijn.

Het aantal vereiste fiets- en autoparkeerplaatsen wordt bekomen door de berekende vloeroppervlakte (of het aantal units) te delen (of te vermenigvuldigen) door de oppervlakte (of het aantal units) van de norm voor de betreffende bestemming. Hierbij wordt afgerond naar het lagere gehele getal indien de rest van de deling minder bedraagt dan 0,50 en naar het hogere gehele getal indien de rest van de deling gelijk is aan of meer bedraagt dan 0,50.

Bij vernieuwbouw, verbouwingen of functiewijzingen wordt steeds een vergelijkende berekening gemaakt tussen de reeds bestaande bestemming en de nieuwe bestemming, volgens deze verordening. Het verschil tussen beide berekeningen geeft het nodig aantal fiets- en autoparkeerplaatsen aan.

Tenzij specifiek vermeld, is in de parkeernorm ook het aandeel fiets- en autoparkeerplaatsen voor bezoekers inbegrepen. Indien parkeerplaatsen voor bezoekers van toepassing zijn, heeft het stadsbestuur de vrijheid (in overleg met de bouwheer) om de verhouding 'publiek' (i.f.v. bezoekers) – 'privaat' op projectniveau vast te leggen in de vergunning. Op die manier kan ingespeeld worden op de specifieke parkeernoden op maat van de buurt/wijk.

□ **Art. 11.2 Laden en lossen**

Naast het voorzien van fiets- en autoparkeerplaatsen kan het voor bepaalde functies ook noodzakelijk zijn om laad- en losmogelijkheden te voorzien op eigen terrein. Laden en lossen met vrachtwagens bij functies die gepaard gaan met regelmatige laad- en/of losactiviteiten en met een bruto vloeroppervlakte van meer dan 500 m² moet op het eigen terrein voorzien worden. Deze zones dienen duidelijk en correct gevisualiseerd te worden op de plannen. De eventueel inpandige laad- en losplaats is niet inbegrepen in deze oppervlakte. Ook het

manoeuvreren in functie van het bereiken van de laad- en losplaats dient op eigen terrein te gebeuren.

Bovenstaande geldt niet indien gemotiveerd wordt aangetoond dat dit technisch onmogelijk is omwille van de grootte van het perceel, de inrichting van het openbaar domein ter hoogte van de toegang tot het perceel, omdat de wegbreedte een inrit van beleveringsvoertuigen niet toelaat of omdat andere voorschriften uit deze verordening geen inrit of garagepoort toelaten.

□ **Artikel 12: Fietsparkeernorm**

In geval van fietsparkeernormen wordt steeds uitgegaan van minimumnormen die bepalen hoeveel fietsparkeerplaatsen er minimaal moeten gerealiseerd worden. Er worden inzake aantallen bijgevolg geen beperkingen (maxima) opgelegd.

De fietsparkeerplaats kan ingepast worden binnen het bouwvolume, in een specifieke constructie, een bijgebouw of in de tuinen. Dit steeds op voorwaarde dat de opgelegde minimumafmetingen gerespecteerd worden. De fietsparkeerplaatsen moeten aangelegd worden of voorzien zijn op het bouwperceel of de bouwprojectsite zelf waarop de aanvraag tot het bekomen van de omgevingsvergunning betrekking heeft.

De fietsparkeerplaatsen worden maximaal gerealiseerd op het gelijkvloers en dicht bij de individuele toegangen van de woningen voor een maximaal gebruiksgemak. De fietsparkeerplaats situeert zich dichter dan de autoparkeerplaats (op deze manier beïnvloeden we een doordachte en duurzame vervoerswijzekeuze). Een fietsparkeerplaats moet ten allen tijde bruikbaar en vlot toegankelijk zijn vanaf de openbare weg, d.w.z. zonder door een gebouw van derden of over een terrein van derden te gaan.

In functie van het lang parkeren van de fiets (voor bewoners, werknemers, ...) moet de fietsparkeervoorziening overdekt zijn en afgesloten kunnen worden. Een fietsparkeerplaats mag voor verschillende functies collectief gerealiseerd worden, op voorwaarde dat de fietsen individueel vastgelegd kunnen worden aan een vast object (diefstalveilig). Bij voorkeur wordt deze fietsparkeervoorziening ingepast binnen het bouwvolume.

Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers dienen uitsluitend bovengronds voorzien te worden en situeren zich zo dicht mogelijk bij de toegang van het gebouw. Deze plaatsen moeten niet overdekt worden, al kan dit in bepaalde gevallen wel aangewezen zijn.

Indien de fietsparkeerplaatsen ondergronds gerealiseerd worden moeten deze via een goed toegankelijke helling, een trap met fietsgoot of een lift bereikbaar zijn.

Bij het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij grootschalige projecten en scholen dient rekening gehouden te worden met een verdeling over de verschillende fietstypes. Hiervoor gelden volgende richtlijnen:

- 50% standaardfietsen
- 10% fietsen met afwijkende maten (bakfietsen, scooters, tandem, fietskarren, ...), met inbegrip van vervoersmiddelen voor mindervaliden zoals scooters en driewielers, die niet in een normale fietsparkeerplaats passen, met een minimum van 2 plaatsen per parkeervoorziening
- 40% elektrische fietsen en laadmogelijkheden, met een minimum van 2 plaatsen met laadmogelijkheid per parkeervoorziening.

Functie	Zone 1: centrumgebied	Zone 2: binnen kleine ring	Zone 3: overig
Eengezinswoning* <ul style="list-style-type: none"> Standaard Aaneengesloten bebouwing met gevelbreedte minder dan 7m 	Bewoners: Minimum 2 voor de eerste (slaap)kamer, vermeerderd met 1 per bijkomende (slaap)kamer Bezoekers: 0		
Bouwproject* <ul style="list-style-type: none"> Per woonentiteit Vanaf 5 woonentiteiten 	Bewoners: Minimum 2 voor de eerste (slaap)kamer, vermeerderd met 1 per bijkomende (slaap)kamer Bezoekers: 0		
* Inclusief sociale koop- en huurwoningen			
Assistentiewoning en woonzorgcentra	0,43 per woonentiteit/kamer		
Studentenkamer	1 per kamer		
Andere of alternatieve woonvormen (bv. co-housing)	Op maat		
Handel* <ul style="list-style-type: none"> Nvo < 400m² Nvo > of gelijk aan 400m² 	0 Op maat	2 per 100m ² nvo Op maat	2 per 100m ² nvo Op maat
* Vrijstelling bij nvo < 150m ²			
Reca*	0	2 per 50m ² bvo	2 per 50 m ² bvo
* Vrijstelling bij bvo < 150m ²			
Diensten en kantoren*	1 per 50 m ² bvo	1 per 50 m ² bvo	1 per 50 m ² bvo
* Vrijstelling bij bvo < 150m ²			
Industriële en ambachtelijke gebouwen en loodsen	nvt	1 per 50 m ² bvo of op maat	1 per 50 m ² bvo of op maat
Overige functies	Op maat		

□ Artikel 13: Autoparkeernorm

Bij de autoparkeernorm wordt steeds uitgegaan van basisnormen die richting geven over het aantal autoparkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden.

Bij het realiseren van een parking bij grootschalige projecten dient ook rekening gehouden te worden met het voorzien van de nodige parkeerplaatsen voor personen met een handicap en parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen, cfr. de geldende wetgeving.

Functie	Zone 1: centrumgebied	Zone 2: binnen kleine ring	Zone 3: overig
Eengezinswoning* <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standaard ▪ Aaneengesloten bebouwing met gevelbreedte minder dan 7m 	0 0	1 0	1 1
Bouwproject* <ul style="list-style-type: none"> ▪ Per woontiteit ▪ Vanaf 5 woontiteiten (per woontiteit) 	0 1	0,8 1	1 1,33
	<p>Bij projecten vanaf 5 woontiteiten vervalt het recht op een eerste parkeerkaart voor bewoners (zoals voorzien in het retributiereglement 'Parkeren van voertuigen')</p> <p>Bij projecten vanaf 12 woontiteiten moet er gezorgd worden voor de integratie van deelmobiliteit in de vorm van minimum 1 deelwagen. Hiervoor wordt een financiële last opgelegd.</p>		
* Inclusief sociale koopwoningen			
Sociale huurwoningen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Per woontiteit ▪ Vanaf 5 woontiteiten 	0 0,33	0,33 0,33	0,5 0,6
Assistentiewoning en woonzorgcentra (per woontiteit/kamer)	0,33	0,33	0,43
Studentenkamer (per kamer)	0	0,25	0,33
Andere of alternatieve woonvormen (bv. co-housing)	Op maat		
Handel* <ul style="list-style-type: none"> • Nvo < 400m² • Nvo > of gelijk aan 400m² 	0 Op maat	1 per 100m ² nvo Op maat	2 per 100m ² nvo Op maat
* Vrijstelling bij nvo < 150m ²			
Reca*	0	0,75 per 50 m ² bvo	1,5 per 50 m ² bvo
* Vrijstelling bij bvo < 150m ²			

Diensten en kantoren*	0	1 per 50 m ² bvo of op maat	1 per 50 m ² bvo of op maat
* Vrijstelling bij bvo < 150m ²			
Industriële en ambachtelijke gebouwen en loodsen	nvt	0,5 per 50 m ² bvo of op maat	0,5 per 50 m ² bvo of op maat
Overige functies	Op maat		

De norm bij industriële en ambachtelijke gebouwen en loodsen geeft richting als basisnorm. Het aantal benodigde parkeerplaatsen bij deze functie is immers sterk gerelateerd aan het aantal werknemers en/of bezoekers, m.a.w. er valt een belangrijk onderscheid te maken tussen arbeidsintensieve vs. arbeidsextensieve en/ bezoekersintensieve vs. bezoekersextensieve bedrijven en ambachten. In de beschrijvende nota bij het omgevingsdossier kan daarom ook steeds gekozen worden voor een motivering van het aantal te voorziene parkeerplaatsen op maat van de functie 'industriële en ambachtelijke gebouw en loods'. Dit principe geldt ook voor de functie diensten en kantoren en voor de functie handel bij een nvo groter dan of gelijk aan 400 m².

Voor de overige functies dient een voorstel op maat uitgewerkt te worden. Bij de functie scholen bv. kan onderscheid gemaakt worden tussen verschillende types onderwijs (kleuter en lager onderwijs, secundair onderwijs, ...). Hierbij dient in elk geval bijzondere aandacht te gaan naar de parkeermogelijkheden voor de fiets. Het parkeren van de fiets kan een belangrijk element zijn in het verder sturen van het fietsgebruik naar en van school.

Het aantal te voorziene autoparkeerplaatsen is te bepalen op basis van het aantal bewoners en gebruikers, de schaal, het type van gebruik, de capaciteit van de openbare weg en de draagkracht te bepalen. Functies die niet zijn opgenomen in bovenstaand overzicht of waarvan de autoparkeernorm per aanvraag tot omgevingsvergunning wordt bepaald, moeten een aantal autoparkeerplaatsen voorstellen op basis van een mobiliteitstoets of Mober, die wordt opgenomen in de beschrijvende nota van de omgevingsvergunningsaanvraag.

□ **Artikel 14 Afwijkingen**

□ **Art. 14.1 Potentiële afwijkingen**

De vergunningverlenende overheid kan ook afwijkingen toestaan op de voorgaande voorschriften van dit hoofdstuk mobiliteit omwille van de volgende redenen:

- Redenen die verband houden met de omvang en de technische kenmerken van een project. Ingeval van 'te beperkte ruimte' om de vereiste parkeerbehoefte te realiseren (wanneer dit in verhouding staat tot een gedragen kwalitatief project), bestaat de primaire opdracht van de bouwheer erin om de onhaalbaarheid van de actueel beschikbare technische parkeeroplossingen aan te tonen (bv. haalbaarheid autoliften gemotiveerd uit te sluiten). Pas in tweede instantie kan de beslissing volgen om af te wijken. Enkel bouwtechnische of cultuurhistorische argumenten kunnen hierbij in rekening worden genomen.

- Cultuurhistorische redenen, met inbegrip van de erfgoedwaarde van constructies

• Bij een uitbreiding van minder dan 25 m² van andere gebouwen dan woningen, is geen extra parkeerplaats vereist. Van deze vrijstelling kan per gebouw slechts één keer gebruik gemaakt worden zodat er geen opeenvolgende aanvragen van minder dan 25 m² kunnen ingediend worden om de toepassing van deze verordening te ontlopen.

• Mits voldaan aan volgende voorwaarden kan van de norm afgeweken worden. De vergunningsaanvrager dient bij de omgevingsaanvraag een gemotiveerd verzoek toe te voegen waarin een afwijking op de in deze verordening van toepassing zijnde bepalingen wordt gevraagd. Het gemotiveerd verzoek beschrijft uitvoerig de reden tot afwijking. Een afwijking is echter geen recht van de aanvrager en kan enkel worden toegestaan als deze in overeenstemming is met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en minstens een gelijkwaardige kwaliteit biedt dan die door deze verordening beoogd wordt.

□ **Art. 14.2 Complementair gebruik**

Gecombineerd of dubbel gebruik van parkeerplaatsen betekent dat een parkeerplaats wordt gebruikt door mensen met verschillende verplaatsingsmotieven. Indien verschillende stedelijke functies bereikbaar zijn vanaf één en dezelfde parkeerplaats, is het mogelijk dat de plaats gebruikt wordt voor verschillende doeleinden, op voorwaarde dat het tijdsvenster waarbinnen de functies worden uitgeoefend niet overlapt. Een gecombineerd parkeergebruik maakt een vermindering van het aantal parkeerplaatsen mogelijk zonder in te boeten aan bereikbaarheid. De efficiëntie van de gebruikte ruimte wordt verhoogd.

Het complementair of dubbel gebruik van parkeerplaatsen dient voldoende te worden aangetoond en gemotiveerd door de aanvrager.

□ **Art. 14.3 Deelmobiliteit**

Binnen projecten met een woonfunctie bestaat de mogelijkheid om x-aantal autoparkeerplaatsen niet te realiseren mits het betalen van een financiële last op basis van het betreffende retributiereglement van de stad (op die manier kan de Stad de regierol rond deelmobiliteit opnemen) en het realiseren van één of meerdere parkeerplaatsen voor deelwagens. De aanvrager, zal op basis van de ligging van het perceel, de vervangratio aantonen en de nodige waarborgen voorzien opdat deze parkeerplaats als deelparkeerplaats overgedragen wordt aan de stad en op die manier publiek toegankelijk wordt voor iedereen. De inrichting van deze publieke deelparkeerplaats wordt beschouwd als een last in natura. Indien deze parkeerplaats niet overgedragen kan worden aan de stad of publiek toegankelijk is, wordt de kostprijs voor het inrichten van een autodeelparkeerplaats op openbaar domein in de nabijheid van het project, als financiële last opgelegd aan de aanvrager.

De infrastructuur voor deelwagens moet duidelijk gesignaleerd te zijn, er moet laadinfrastructuur aanwezig zijn en ze moet toegankelijk zijn voor alle omwonenden/ publiek toegankelijk zijn.

Het aantal privéparkeerplaatsen dat 1 deelwagen kan vervangen is sterk afhankelijk van de vorm van autodelen, de doelgroep die gebruik maakt van de deelauto, de locatie van de deelauto, de aanwezigheid van voorzieningen en duurzame mobiliteitsvormen in de buurt en andere parameters.

Bij bouwprojecten vanaf 12 woonentiteiten moet er gezorgd worden voor de integratie van deelmobiliteit in de vorm van minimum 1 deelwagen.

□ **Art. 14.4 Duurzame mobiliteit**

Aanwezigheid van duurzame mobiliteitsalternatieven in de onmiddellijke nabijheid kan gemotiveerd worden om af te wijken van de mobiliteitsnorm. Dit dient minimaal verantwoord te worden in de vorm van een mobiliteitstoets of mober.

□ **Art. 14.5 Financiële last - Retributie**

Uitzonderlijk en enkel indien de opgelegde verplichting inclusief voorgaande afwijkingen niet mogelijk zijn, kan de aanvrager gemotiveerd vragen om fiets- en/of autoparkeerplaatsen niet te moeten aanleggen.

Indien fiets- en/of autoparkeerplaatsen volgens deze verordening niet aangelegd worden, worden de verplichtingen voorkomend uit deze verordening vervangen door een financiële last. De aanvrager staat in voor de betaling van deze financiële last op basis van het relevante retributiereglement van de stad.

Er dienen - in geval van een gemotiveerde afwijking - steeds een minimaal aantal parkeerplaatsen binnen het project gerealiseerd te worden, nl. minimum 80% van de cfr. de norm bepaalde parkeerbehoefte voor het project (zowel voor fiets als voor auto) dient voorzien te worden, behalve als volgens de zonering geen autoparkeerplaatsen voorzien dienen te worden.

Het is niet mogelijk om geen enkele parkeerplaats te realiseren en de volledige parkeerbehoefte te compenseren met een financiële last.

STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN BIJ OMGEVINGSVERGUNNINGEN



Inleiding – visie en doelstellingen

Projecten of aanvragen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is, hebben steeds een impact op de omgeving. Soms gaan ze gepaard met een verlies aan open ruimte of groen, of ontstaan gevolgen voor de waterhuishouding in de ruimere omgeving.

Wateroverlast en droogte, hittestress en klimaatverandering, de toenemende druk op de open ruimte en leefomgevingen met een beperkte leefomgevingskwaliteit,... Ze vragen allemaal om doordachte oplossingen.

Door het koppelen van bepaalde lasten aan het afleveren van een omgevingsvergunning kan de vergunningverlenende overheid ervoor zorgen dat de leefomgevingskwaliteit intact blijft of verbetert. De opgelegde last vindt zijn oorsprong in het voordeel dat de aanvrager uit de vergunning haalt en in de bijkomende taken die de overheid voor de uitvoering van de vergunning op zich moet nemen of de gevolgen die de maatschappij zal ondervinden.

Lasten kunnen zowel in natura (zoals de verplichting om een groenzone aan te leggen, grond kosteloos over te dragen aan de stad,...) als in de vorm van een financiële bijdrage (betalen van een geldsom aan de vergunningverlenende overheid) opgelegd worden.

Het instrumentendecreet, dat door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd op 24 mei 2023, is een nieuw decreet dat voorziet in de bundeling en afstemming van omgevingsinstrumenten met het oog op ruimtelijke realisaties op het terrein, waaronder het instrument 'lasten'. Het instrumentendecreet bepaalt uitdrukkelijk dat lasten volledig of gedeeltelijk de vorm kunnen aannemen van een storting van een geldwaarde mits dit in een verordening geregeld is.

In het volgend hoofdstuk worden de mogelijke lasten bij een omgevingsvergunningsaanvraag opgesomd en toegelicht. De voorkeur gaat steeds uit naar de inzet van een last in natura. Indien dit niet mogelijk blijkt, wordt het opnemen van een financiële last overwogen. Sommige projecten zijn bijvoorbeeld zo klein of hebben zo'n specifieke ligging dat een last in natura onmogelijk of onwenselijk is. Openbare groenzones bijvoorbeeld hebben een bepaalde minimale grootte nodig om zinvol te zijn.

Verordenende bepalingen

□ Art. 15 Algemene bepalingen

Art. 15.1

Dit hoofdstuk heeft als doel om op uniforme wijze de minimale stedenbouwkundige lasten te verbinden aan omgevingsvergunningsaanvragen. Geval per geval kunnen, in toepassing van artikel 75 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning, grotere stedenbouwkundige lasten dan voorzien in deze verordening worden opgelegd, zowel financieel als in natura.

Art 15.2

Bij de goedkeuring van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of voor het verkavelen van gronden zal de bevoegde overheid een financiële stedenbouwkundige last opleggen als een last in natura onmogelijk, onwenselijk of onvoldoende is.

Stedenbouwkundige lasten in natura en financiële stedenbouwkundige lasten kunnen gecombineerd worden.

Art. 15.3

De volgende stedenbouwkundige lasten worden bij de toepassing van artikel 17 en volgende van deze verordening buiten beschouwing gelaten:

1° lasten die de aanleg of renovatie van infrastructuur, noodzakelijk voor de realisatie van een project, zoals openbare wegen en nutsvoorzieningen, inhouden. Het opleggen van die infrastructuur is uiteraard wel ook een stedenbouwkundige last, maar de verordening behandelt ze niet.

2° lasten die de kosteloze overdracht van de infrastructuur, vermeld in punt 1°, of de gronden waarop die worden of zullen worden aangelegd, inhouden.

Art. 15.4

Aanvragen mogen niet op kunstmatige wijze worden opgesplitst of gefaseerd om onder de drempels van dit hoofdstuk te blijven.

Hetgeen vervat is in het aangevraagde en de mogelijkheden tot ontwikkeling op aanpalende terreinen die qua eigendomsstructuur een band hebben met de aanvraag, worden bij elkaar opgeteld in functie van de berekening vermeld in het eerste lid.

Art. 15.5

Bij de afgifte van een omgevingsvergunning zal de bevoegde overheid een financiële stedenbouwkundige last opleggen als een last in natura onmogelijk, onwenselijk of onvoldoende is.

De financiële stedenbouwkundige last wordt berekend in functie van de omvang van het project.

□ **Art. 16 Verplichte lasten door het Decreet betreffende de Omgevingsvergunning**

Art. 16.1

Overeenkomstig artikel 75, §1, tweede lid, van het decreet betreffende de omgevingsvergunning neemt de bevoegde overheid volgende lasten op bij een omgevingsvergunning:

1° de lasten die de gemeenteraad heeft opgelegd bij de beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg, vermeld in artikel 31 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning;

2° de lasten met het oog op de verwezenlijking van een bescheiden woonaanbod als voldaan is aan de uitsluitende voorwaarde, vermeld in artikel 5.100 van de Vlaamse Codex Wonen van 2021;

3° de lasten bij toepassing van de volgende afwijkingsregels van stedenbouwkundige voorschriften van titel 4, hoofdstuk 4, van de VCRO:

- a) de afwerkingsregel conform artikel 4.4.3 van de VCRO;
- b) de basisrechten voor zonevreemde constructies conform artikel 4.4.10 tot 4.4.20 van de VCRO;
- c) de zonevreemde functiewijzigingen conform artikel 4.4.23 van de VCRO.

Art. 16.2

De financiële lasten, op te leggen met toepassing van artikel 16.1, 3°, worden opgenomen in een afzonderlijk retributiereglement, met uitzondering van de afwerkingsregel conform art. 4.4.3 van de VCRO. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen volgende types stedenbouwkundige handelingen:

- het herbouwen van een zonevreemde woning conform de artikelen 4.4.13, 4.4.14, 4.4.20 van de VCRO;
- het herbouwen van een zonevreemd gebouw, niet zijnde woningbouw met een bruto grondoppervlakte van meer dan 40m² conform de artikelen 4.4.17 en 4.4.18 van de VCRO. Indien er meerdere zonevreemde gebouwen zijn, worden alle bruto grondoppervlaktes samengeteld.
- het uitbreiden van een zonevreemde constructie of van een zonevreemde woning, conform de artikelen 4.4.15 en 4.4.19 van de VCRO;
- het verbouwen van een zonevreemd gebouw of van een zonevreemde woning, conform de artikelen 4.4.12 en 4.4.16 van de VCRO;
- functiewijziging van (landbouw)bedrijfswoning naar residentiële woning conform artikel 4.4.23 van de VCRO en het besluit zonevreemde functiewijzigingen:
- functiewijziging waarbij bijkomende woongelegenheden worden gecreëerd
- overige functiewijzigingen conform artikel 4.4.23 van de VCRO en het besluit zonevreemde functiewijzigingen. Indien er meerdere gebouwen zijn, worden alle bruto vloeroppervlaktes samengeteld.

□ **Art. 17 Financiële stedenbouwkundige lasten, voortvloeiend uit handelingen die geacht worden bijkomende taken/kosten mee te brengen voor de Stad Roeselare**

□ **Art. 17.1 Mobiliteit**

1° Ontbrekende auto- of fietsenstaanplaatsen

Uitzonderlijk en enkel indien de verplichtingen uit artikel 11 t.e.m. 14 van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening niet mogelijk zijn, kan de aanvrager gemotiveerd vragen om fiets- en/of autoparkeerplaatsen niet te moeten aanleggen. Indien fietsparkeerplaatsen en autoparkeerplaatsen volgens deze verordening niet aangelegd worden, kan een financiële last worden opgelegd.

Het bedrag van de financiële last per ontbrekende auto- of fietsenstaanplaats, wordt opgenomen in een afzonderlijk retributiereglement.

2° Deelmobiliteit

Inrichting deelparkeerplaats

De inrichting van deze publieke deelparkeerplaats (artikel 15.3) wordt beschouwd als een last in natura. Indien deze parkeerplaats niet overgedragen kan worden aan de stad of niet publiek toegankelijk is, wordt de kostprijs voor het inrichten van een autodeelparkeerplaats op openbaar domein in de nabijheid van het project als financiële last opgelegd aan de aanvrager. Het bedrag van de financiële last voor de inrichting van een autodeelparkeerplaats op openbaar domein wordt opgenomen in een afzonderlijk retributiereglement.

Deelwagens

Gezien de stad de regierol rond deelmobiliteit wenst op te nemen, zullen de deelwagens zelf via de stad voorzien worden. Op die manier kan door de stad flexibel ingespeeld worden op de specifieke noden in de buurt. Hiervoor wordt aan de bouwheer een financiële last opgelegd die per deelwagen wordt opgenomen in een afzonderlijk retributiereglement.

□ **Art. 17.2 Afwijking groennorm**

Op basis van artikel 7.3 van deze verordening dient bij een bouwproject minstens 30% buitenruimte, functioneel voor het bouwprogramma voorzien te worden.

Het uitgangspunt is steeds de effectieve aanleg van 30 % buitenruimte, functioneel voor het bouwprogramma. Indien in uitzonderlijke gevallen de last in natura door de specifieke kenmerken van het terrein of beperkte ruimte niet mogelijk en/of wenselijk blijkt, wordt een financiële last overwogen.

Sommige projecten zijn bijvoorbeeld zo kleinschalig of hebben zo'n specifieke ligging dat een last in natura onmogelijk of onwenselijk is.

Het bedrag van de financiële last wordt opgenomen in een afzonderlijk retributiereglement. Het bedrag wordt berekend op basis van het aantal ontbrekende m² onbebouwde ruimte.

□ **Art. 17.3 Inrichting functionele buitenruimte**

Op basis van artikel 7.3 van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening dient bij een bouwproject minstens 30% buitenruimte functioneel voor het bouwprogramma voorzien te worden. Ook een kwalitatieve en gepaste inrichting van deze buitenruimtes, afgestemd op de noden van de omgeving, is essentieel.

Bij bouwprojecten wordt daarom per bijkomende woonentiteit een financiële last opgelegd die door de stad kan ingezet worden voor spel- en/of recreatieve elementen. De hoogte van de financiële last wordt bepaald aan de hand van het aantal woongelegenheden. Het bedrag per woongelegenheden wordt vastgelegd in een afzonderlijk retributiereglement.

Het budget wordt door de stad aangewend voor de inrichting van de voorziene (publieke) groenzone (onder ander voor: speeltoestellen, picknickbanken, speelbomen, speelheuvels, voetbalveldje, speelkooi, ...)

Indien geen (publieke) groenzone in het bouwproject werd voorzien, of de locatie of omvang van de voorziene groene ruimte te weinig geschikt is om speelelementen te voorzien, kan het budget aangewend worden voor speelinfrastructuur in de omgeving van het project.

De verkavelaar of bouwheer dient de speelzone zelf steeds speelklaar aan te leggen (groen- en valzones, speelheuvels, ...).

Uitzondering geldt voor sociale woningbouwprojecten. Bij projecten, waarbij de bouwheer een sociale woningbouwmaatschappij is, kan het budget per woonentiteit in het bestek worden opgenomen, en kan dit als last in natura worden voorzien.

Hierbij dient:

- per bouwlot een last aangerekend te worden
- ook voor verkavelingen zonder speelzone
- zonder mogelijkheid voor de verkavelaar om zelf speeltoestellen te plaatsen
- met verplichting om groenzone speelklaar aan te leggen inclusief reliëf met speelheuvels en ingezaaid gras.

□ **Art. 17.4 Pompstations**

Het voorzien van pompstations voor de afvoer van de riolering bij nieuwe verkavelingen of bouwprojecten wordt in se niet ondersteund.

Indien bij nieuwe verkavelingen of bouwprojecten één of meerdere pompstations alsnog noodzakelijk blijken, wordt per pompstation een financiële last opgelegd.

Uitgangspunt is om het aantal pompstations in Roeselare te beperken, gezien ieder pompstation een extra werklast en kosten met zich meebrengt. Een pompstation heeft tot gevolg dat stad levenslang extra kosten en werklast erbij krijgt (jaarlijkse reiniging en onderhoud, noodzaak tot vervangen na zo'n 15 jaar, verbruik elektriciteit en abonnement).

Regelmatig zijn er ook gebreken aan pompstations (verstopping door gebruik van vochtige doekjes, ect..), wat een bijkomende werklast en kosten met zich mee brengt.

□ **Art. 18 Last in natura**

Ieder project moet op zich voldoende ruimtelijke kwaliteit bieden zodat het project voldoet aan de goede ruimtelijke ordening zoals opgenomen in artikel 4.3.1 van de VCRO. De noodzakelijke ingrepen hiervoor worden niet als een last in natura beschouwd maar zijn een voorwaarde om het project te kunnen vergunnen.

Bij de herbouw van zonevreemde gebouwen, niet zijnde woningbouw, met een grondoppervlakte van meer dan 1000m² dient een landschapsintegratieplan in de omgevingsvergunningsaanvraag opgenomen te worden, waarbij een landschappelijke integratie wordt aangetoond/voorzien. Deze last komt bovenop de financiële lasten uit. Voor de last in natura wordt een financiële waarborg gesteld. Indien geoordeeld wordt dat de site reeds voldoende landschappelijk geïntegreerd is, is een financiële waarborg in dit geval niet vereist.

Voor zover de aanvrager in zijn aanvraag reeds handelingen integreert die de bijkomende taken voor de stad die voortvloeien uit de vergunde verkaveling of het vergunde project verminderen of voor zover daaromtrent een overeenkomst wordt gesloten met de aanvrager, wordt hiermee rekening gehouden bij de berekening van de resterende financiële stedenbouwkundige last.

De handelingen die de bijkomende taken voor de stad verminderen en die reeds geïntegreerd zijn in het gevraagde of waartoe de aanvrager zich geëngageerd heeft in een overeenkomst gesloten met de stad, worden op evenredige wijze in mindering gebracht van de financiële stedenbouwkundige last. Als de berekende kosten van de last in natura hoger zijn dan de financiële last, wordt geen financiële last opgelegd.

□ **Art. 19 Vrijstellingen**

De volgende vergunningsaanvragen of delen ervan zijn vrijgesteld van een financiële stedenbouwkundige last en van een stedenbouwkundige last in natura:

1° vergunningsaanvragen inzake het sociaal woonaanbod;

2° (het deel van) vergunningsaanvragen die niet gepaard gaan met een winstoogmerk en die bestemd zijn voor de realisatie van kinderopvang, scholen, ziekenhuizen, rusthuizen en andere soortgelijke collectieve zorginstellingen;

3° vergunningsaanvragen voor stedenbouwkundige handelingen ter uitvoering van een (bouw)project/verkavelingsproject waarvoor reeds een stedenbouwkundige last is opgelegd bij de aflevering van de vergunning voor het project/de verkavelingsvergunning, voor zover de stedenbouwkundige last hetzelfde voorwerp zou hebben als de stedenbouwkundige last die werd opgelegd bij de aflevering van de voorgaande vergunning;

□ **Art. 20 Afwijkingen**

De bevoegde overheid kan een volledige of gedeeltelijke afwijking toestaan op de relevante bepalingen van deze verordening, als er bijzondere redenen zijn die een afwijking rechtvaardigen.

De projecten waarbij er bijzondere redenen zijn die een gehele of gedeeltelijke afwijking rechtvaardigen, hebben betrekking op volgende zaken:

1° de ontwikkeling van een braakliggend en vervuild terrein waaraan belangrijke bodemsaneringskosten verbonden zijn;

2° de afbraak van gebouwen met een belangrijke saneringskost omwille van asbestvervuiling;

3° de renovatie van een onroerend goed dat beschermd is als onroerend erfgoed of dat voorkomt op de lijst van geïnventariseerd erfgoed, als aan het project een belangrijke renovatiekost verbonden is;

4° projecten waarbij er bijzondere redenen zijn die een afwijking kunnen rechtvaardigen. Dit houdt in dat de aanvrager in het project reeds belangrijke en uitzonderlijke inspanningen levert om een project te realiseren dat positieve gevolgen heeft voor de stad of de gemeenschap, die zich in normale gevallen niet manifesteren zodat de combinatie daarvan met een stedenbouwkundige last een onevenredig zware last zou meebrengen voor de aanvrager in vergelijking met de voordelen die deze haalt uit het aangevraagde project.

Een individuele afwijking kan alleen worden toegestaan wanneer dit op gemotiveerde wijze wordt gevraagd door de aanvrager. De aanvrager geeft hiervoor in de motivatienota bij de vergunningsaanvraag aan waarom de aanvraag in aanmerking komt voor een individuele afwijking met toepassing van artikel 25.

□ **Art. 21 Bestemming van de financiële stedenbouwkundige last**

Overeenkomstig artikel 75, §4, tweede lid, van het decreet betreffende de omgevingsvergunning, worden de inkomsten van de financiële lasten, hier op basis van het gemeentelijke retributiereglement, verworven op basis van deze verordening, door de stad aangewend voor het ruimtelijk beleid van de stad.

□ **Art. 22 Betaling en invordering van de financiële stedenbouwkundige last**

De financiële stedenbouwkundige last wordt aan de stad betaald binnen een termijn van 6 maanden te rekenen vanaf het uitvoerbaar worden van de omgevingsvergunning in laatste administratieve aanleg, waarvan geen afstand is gedaan.

De betaling van de financiële last moet altijd uitgevoerd worden voor de aanvang van de werken die het voorwerp uitmaken van de omgevingsvergunning.

Handelingen in strijd hiermee zullen steeds via proces-verbaal opgevolgd worden.

Indien de beslissing van de bevoegde overheid tot afgifte van de vergunning met een administratief of juridictioneel beroep wordt aangevochten, begint de betalingstermijn maar te lopen vanaf de afgifte van de gevraagde vergunning in beroep of vanaf de verwerping van het beroep door de Raad voor Vergunningsbetwistingen of door de Raad van State.

De vergunningsbeslissing vermeldt uitdrukkelijk het totaalbedrag van de financiële stedenbouwkundige last, de inhoud van de vorige paragrafen over de betalingstermijn en de betalingsmodaliteiten (naam rekeninghouder, rekeningnummer, te hanteren (gestructureerde) mededeling). Als de vergunning wordt verleend door de deputatie of

de Vlaamse Regering, deelt de stad deze gegevens mee aan deze overheid, op basis van het relevante retributiereglement.

Als de vergunninghouder de financiële stedenbouwkundige last niet tijdig betaalt overeenkomstig bovenstaande modaliteiten, en start met de uitvoering van de omgevingsvergunning, gaat de stad over tot invordering daarvan aan de hand van de uitvaardiging van een dwangbevel met toepassing van artikel 177 van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur.

□ **Art. 23 Financiële waarborg bij last in natura**

Overeenkomstig artikel 77 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning wordt de verplichte financiële waarborg bij lasten in natura geregeld.

De waarborg moet gesteld worden binnen een termijn van 6 maanden na het uitvoerbaar worden van de omgevingsvergunning in laatste administratieve aanleg, waarvan geen afstand is gedaan.

De waarborg moet altijd gesteld worden vooraleer de last in natura uitgevoerd kan worden, dus voor de aanvang van de werken.

De waarborg wordt geleverd door een financiële instelling borg te laten staan voor het bedrag van het project.

De berekening hiervan gebeurt op basis van de inschatting van de werkelijke kostprijs van de werken. De aanvrager kan hiertoe indicatief een offerte voorleggen ter staving. Indien de aanvrager geen offerte voorlegt of als deze als onrealistisch wordt beoordeeld, beschikt de vergunningverlenende overheid over de mogelijkheid om het bedrag zelf vast te stellen. Het bedrag van de waarborg komt overeen met de volledig geraamde kostprijs van de last(en).

De waarborg kan worden vrijgemaakt naarmate de als lasten opgelegde handelingen en werken worden uitgevoerd, in verhouding tot de investeringen die in het kader van de lasten al zijn verricht, tegen maximaal 60% van de totale waarde, waarbij het saldo pas wordt vrijgemaakt als de vergunningverlenende overheid of haar gemachtigde die handelingen en werken voorlopig opgeleverd heeft.

Het verzoek tot vrijmaken van de borg dient door de aanvrager te gebeuren. De voorlopige oplevering gebeurt steeds middels een proces-verbaal van vaststelling.

Indien de beslissing van de bevoegde overheid tot afgifte van de vergunning met een administratief of juridictioneel beroep wordt aangevochten, begint de betalingstermijn maar te lopen vanaf de afgifte van de gevraagde vergunning in beroep of vanaf de verwerping van het beroep door de Raad voor Vergunningsbetwistingen of door de Raad van State.

De vergunningsbeslissing vermeldt uitdrukkelijk het totaalbedrag van de waarborg, de inhoud van de vorige paragrafen over de betalingstermijn en de betalingsmodaliteiten. Als de vergunning wordt verleend door de Deputatie of de Vlaamse Regering, deelt de stad deze gegevens mee aan deze overheid.

□ **Art. 24 Slotbepalingen**

Het niet uitvoeren van de last kan leiden tot het verval van de vergunning overeenkomstig de artikelen 99 en 102 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning.

Via de wijziging van het decreet betreffende de omgevingsvergunning door het Instrumentendecreet wordt de niet-uitvoering van de lasten gekoppeld aan het verval en de termijnen van verval van de vergunning in dit decreet:

- a) binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen;
- b) binnen tien jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning om te verkavelen zonder wegeaanleg;
- c) binnen vijftien jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning om te verkavelen met wegeaanleg.

Art. 25 Algemene afwijkingen mits motivatienota

In sommige gevallen kunnen binnen een omgevingsvergunning, mits een openbaar onderzoek, afwijkingen toegestaan worden op de voorschriften van deze verordening. De aanvrager zal in dat geval moeten kunnen aantonen dat het niet volgen van de voorschriften beter beantwoordt aan de goede ruimtelijke ordening. Een afwijking kan bijvoorbeeld worden toegestaan omwille van de grote omvang van een project, het streven naar behoud of versterken van erfgoedwaarden, de voorgestelde innovatieve en verbeterende oplossing of conflicterende en onoplosbare voorwaarden vanuit andere of sectorale regelgeving. Bij het toelaten van een afwijking op de voorschriften van deze verordening, zal de vergunningverlenende overheid een oordeel vellen over de gelijkwaardigheid van het eindresultaat van het project met door de voorschriften van deze verordening toegelaten werken. Die gelijkwaardigheid zal worden beoordeeld vanuit het geheel van alle artikels in deze verordening en moet dus minstens dezelfde mate van duurzaamheid, leefbaarheid en beeldkwaliteit garanderen en dit zowel voor het gebouw waarop de aanvraag betrekking heeft, als voor de ruimere omgeving.

De gewenste afwijking(en) van een project ten opzichte van de verordening moet(en) worden verduidelijkt, waarbij minimaal wordt aangetoond of beschreven:

- van welke bepalingen uit deze verordening wordt afgeweken (een verwijzing naar de betrokken artikels);
- waarom van deze bepalingen wordt afgeweken;
- de aard en omvang van alle afwijkingen;
- hoe de afwijkingen, zowel voor het betrokken terrein, het gebouw op zich, als voor de ruimere omgeving, een verbetering betekenen;
- hoe de principes van deze verordening gerespecteerd worden of hoe m.a.w. de in de afwijking voorgestelde werken minstens gelijkwaardig zijn aan de door deze verordening toegelaten werken en dus minstens dezelfde mate van duurzaamheid, leefbaarheid en beeldkwaliteit bieden.

Bijlage 1 – inrichtingsprincipes parkeerplaatsen

Er wordt tevens verwezen naar de fietsvademeca van het agentschap MOW en de bepalingen opgemaakt door het fietsberaad. Deze zijn tevens richtinggevend.

□ 1. Parkeren

1.1 Inrichtingsprincipes fiets

Voor richtlijnen en goede voorbeelden voor de inrichting van fietsparkeerplaatsen (en fietsparkeervoorzieningen) verwijzen we naar de recentste versie van het vademecum fietsvoorzieningen waar een hoofdstuk gewijd is aan fietsparkeervoorzieningen, maar ook naar de inzichten van Fietsberaad (o.a. de Fietsmaat).

Hieronder worden enkele technische richtlijnen meegegeven die vanuit de stad gehanteerd worden voor de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning. Met deze richtlijnen wordt beoogd om bij het ontwerp voldoende aandacht te besteden aan een kwaliteitsvolle oplossing voor het fietsparkeren. Hierbij is niet enkel de fietsparkeerplaats op zich belangrijk, maar speelt ook de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de fietsparkeerplaatsen minstens een even belangrijke rol. Ieder project, iedere situatie is anders en vergt andere maatregelen en een aangepaste inrichting om tot een kwaliteitsvolle en duurzame oplossing te komen.

• De benodigde ruimte voor een fietsparkeerplaats wordt voor een stuk bepaald door het type fiets en het gebruikte fietsparkeersysteem. Richtcijfercijfers:

o De lengte van een fietsparkeerplaats voor een standaardfiets bedraagt 1,80m tot 2m, voor een buitenmaatse fiets 2,5m.

o De breedte van een fietsparkeerplaats voor een standaardfiets bedraagt 0,7m, voor een buitenmaatse fiets 0,8m.

o De uitrijlengte (ruimte achter de fiets) bedraagt voor een standaardfiets min. 1,9m, voor een buitenmaatse fiets min. 2,35m.

o Fietsparkeerplaatsen die deel uitmaken van een garagebox worden niet in rekening gebracht voor het voldoen aan de parkeernorm tenzij de garagebox breder is dan 3,5m. Er wordt minimum een obstakelvrije doorgang van minstens 1,2m gevraagd.

•Als fietsparkeersysteem gaat de voorkeur uit naar het gebruik van beugels en etagerrekken (dubbellaags parkeren). Hangende systemen zijn niet toegelaten.

•Indien gebruik gemaakt wordt van een helling:

o De helling naar ondergrondse stalplaatsen mag maximaal een hellingspercentage van 4% bedragen. Indien het hoogteverschil < 2,50m kan uitzonderlijk een helling van maximaal 8% worden toegelaten.

o Indien kan aangetoond worden dat een helling niet realiseerbaar is, kan een luie trap met fietsgoot en/of mechanische ondersteuning voorzien worden. Het hellingspercentage van deze trap bedraagt bij voorkeur 18% met een maximum van 22%.

Goten aan beide kanten van de trap heeft de voorkeur. De trap of helling heeft daarbij een minimumbreedte van 1,30m. Minimale afstand tussen midden van de goot en de muur bedraagt 40 cm.

- o Wanneer fietsparkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen voorzien moeten worden en de helling groter is dan of gelijk aan 10% dient een fietslift voorzien te worden of dienen de parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen op maaiveldniveau gerealiseerd te worden.

-Een fietslift mag nooit de enige toegang tot de fietsparkeervoorziening zijn. Een fietslift moet voldoende ruim zijn om ook buitenmaatse fietsen te verplaatsen. De aanbevolen afmetingen zijn 1,4 x 2,6m, met een deuropening van 1,3 x 2,1m.

-Specifieke inrichtingseisen bij verkavelingen en groepswoningbouw:

- o Fietsen dienen ten opzichte van de individuele woonentiteiten steeds (op een kwalitatieve wijze) dichter kunnen gestald worden dan de wagen.

Concreet zijn er 2 varianten mogelijk:

-Voor woningen zonder individuele staanplaats/carport/oprit: fietsparkeerplaatsen kunnen collectief gerealiseerd worden, maar op maximum 100 m afstand van de woning. Waar nodig dienen meerdere collectieve stallingen voorzien worden.

-Voor woningen met individuele staanplaats/carport/oprit: fietsen moeten bij de woning kunnen gestald worden conform de geldende inrichtingseisen (voldoende ruim, niet opgesloten door autostaanplaats, enz.). Hierbij dienen voortuinstroken in aanmerking te komen (paragraaf 2.3.5).

- o Ingeval er voor collectieve fietsparkeerruimtes wordt gekozen, dienen deze steeds privaat te worden gerealiseerd, zodoende te voldoen aan de inrichtingseis waarbij fietsen van bewoners afgesloten dienen te kunnen worden.

- o Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers kunnen gegroepeerd worden in één of meerdere clusters, rekening houdende met voldoende nabijheid tot de bestemmingen.

1.2. Inrichtingsprincipes auto

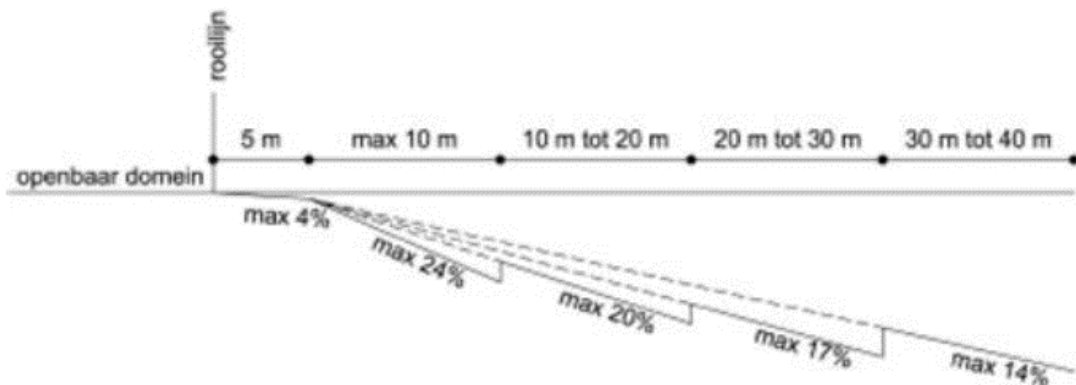
Voor richtlijnen en goede voorbeelden voor de inrichting van autoparkeerplaatsen (en parkings) verwijzen we naar het vademecum duurzaam parkeerbeleid en de NEN 2443-normen (Nederland), specifiek voor de inrichting van parkeergarages.

Hieronder worden enkele technische richtlijnen meegegeven die vanuit de stad gehanteerd worden voor de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning. Met deze richtlijnen wordt beoogd om bij het ontwerp voldoende aandacht te besteden aan een kwaliteitsvolle oplossing voor het fietsparkeren. Ieder project, iedere situatie is anders en vergt andere maatregelen en een aangepaste inrichting om tot een kwaliteitsvolle en duurzame oplossing te komen.

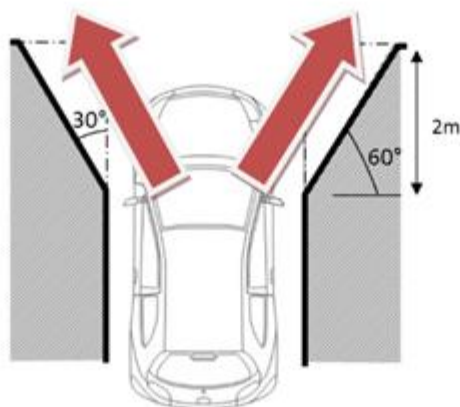
- Maatvoering

- o Langsparkeren: lengte 6m, breedte 2,3m

- o Haaks parkeren: diepte 5m, breedte 2,5m (indien palend aan een wand 2,75m)
- o Vrije hoogte van de parkeerplaats bedraagt minimaal 2,1m
- o Voor dubbelrichtingsverkeer is de rijloper minimaal 4,5m
- o Bij toepassing van haakse parkeerplaatsen op parkeerterrein bedraagt de rijloperbreedte minimaal 6m
- Toegangshellingen voldoen aan onderstaande voorwaarden:
 - o hellingsgraad in de eerste 5 m vanaf de rooilijn: max. 4%;
 - o hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan max. 10 m bedraagt: max. 24 %;
 - o hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan 10 tot 20 m bedraagt: max. 20 % (aanbevolen: 17%);
 - o hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan 20 tot 30 m bedraagt: max. 17 % (aanbevolen: 15%);
 - o hellingsgraad indien de lengte van de hellingsbaan > 30 m: max. 14 % (aanbevolen: 12%).



- De parkeerplaatsen moeten langs een gemeenschappelijke toegang op de openbare weg uitmonden. Met uitzondering van de toegangen, mogen in geen geval parkeerplaatsen zo worden aangelegd dat ze dwars of schuin op de rijbaan uitmonden en daardoor achteruitrijmanoeuvres op de openbare weg vereisen.
- Minimale zichtlijn op het openbaar domein bij het uitrijden van een gebouw:
 - o Wanneer de gevel waarin de toegang zich bevindt op de rooilijn of in een strook binnen 2 m achter de rooilijn wordt ingeplant, moet het gebouw dusdanig ontworpen worden dat over een diepte van 2 m een zichthoek van 30° gecreëerd wordt op het openbaar domein.
 - o De aanvraag kan geweigerd worden wanneer het om redenen van goede plaatselijke ordening of verkeersveiligheid niet wenselijk is om een in- of uitrit te realiseren in een bepaald deel van een gevel.



- Specifieke inrichtingseisen bij bouwprojecten:
 - o Voor private parkeerplaatsen (gericht op bewoners) geldt:
 - Op straat (het openbaar domein) parkeren wordt volledig uitgesloten om de parkeerbehoefte voor bewoners te faciliteren.
 - De voorkeur gaat uit naar maximaal geclusterd parkeren binnen parkeerhavens of -pockets.
 - Per verkaveling mogen hoogstens 40% van de woontiteiten beschikken over parkeerplaatsen op het eigen perceel (meerderheid binnen parkeerpockets).
 - Inpandige garages bij de woning worden volledig uitgesloten (inpandige parkeerruimtes kunnen enkel als fietsstalplaats in rekening worden genomen).
 - Carports + oprit (mits totale lengte van minstens 10 m) kunnen/dienen als 2 private parkeerplaatsen in rekening te worden genomen.
 - o Voor openbare parkeerplaatsen (gericht op bezoekers) geldt:
 - De voorkeur gaat uit naar maximaal geclusterd parkeren binnen parkeerhavens of -pockets.
 - Op straat / het openbaar domein parkeren voor bezoekers is enkel mogelijk mits de parkeerplaatsen duidelijk in het wegontwerp geïntegreerd en gestructureerd / afgebakend zijn, waarbij de reglementaire parkeercapaciteit duidelijk kan worden afgeleid.
 - o Mits het gebruik van parkeerpockets voor private en openbare parkeerplaatsen, dient er fysiek en ruimtelijk een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen beiden.
- Inrichtingsvoorschriften voor een parkeerplaats voor autodelen:
 - o De parkeerplaats moet maximaal toegankelijk en veilig zijn (centraal, goed verlicht, ...).
 - o De parkeerplaats moet publiek toegankelijk zijn en maximaal zichtbaar zijn in het straatbeeld i.f.v. gebruik door alle omwonenden.
 - o De parkeerplaats voor autodelen situeert zich idealiter ook dicht bij de woontiteiten dan de parkeerplaats voor de privéwagens.
 - o De parkeerplaats wordt uitgerust met laadinfrastructuur.
 - o De parkeerplaats moet duidelijk gesignaleerd worden.

Bijlage 2 - Inrichting wadi's en bermzones

In verstedelijkt gebied

In het kader van de veiligheid van kinderen die zullen wandelen, fietsen en spelen in de toekomstige verkaveling dienen enkele zaken in acht genomen worden bij het aanleggen van wadi's. Ook voor het toekomstig onderhoud van het openbaar domein door de stadsdiensten zijn deze zaken van belang.

Algemeen voor alle wadi's:

- Tussen de rand van de wadi en paden waar op gewandeld en gefietst wordt dient minimaal 2m vlakke graszone voorzien worden om de veiligheid van wandelaars en fietsers te kunnen garanderen.
- Tussen de rand van de wadi en de rand van het perceel of gebouwen dient minimaal 1,5m vlakke graszone voorzien worden om het onderhoud te kunnen uitvoeren. Bij grotere wadi's of bufferbekkens die machinaal met kraan geruimd zullen worden dient minimaal 5 meter voorzien worden. Er dient bij het ontwerp reeds nagedacht worden over hoe de waterbuffering zal onderhouden worden. Indien hier twijfel over is kan dit steeds afgestemd worden met het Departement Openbaar Onderhoud van Stad Roeselare.
- Mogelijke aan- en afvoerpunten van de wadi moeten voldoende afgeschermd worden. Deze mogen nooit met pompen gevoed worden. Er moet een metalen afsluiting voorzien worden aan de duikers om de veiligheid te garanderen.
- Aan speelzones dient een minimale afstand gegarandeerd worden (te meten van de rand van de wadi en het dichtstbijzijnde speeltoestel), behalve bij bespeelbare wadi's waar de speeltoestellen geïntegreerd worden in de speelzone (zie tabel 1 verderop).

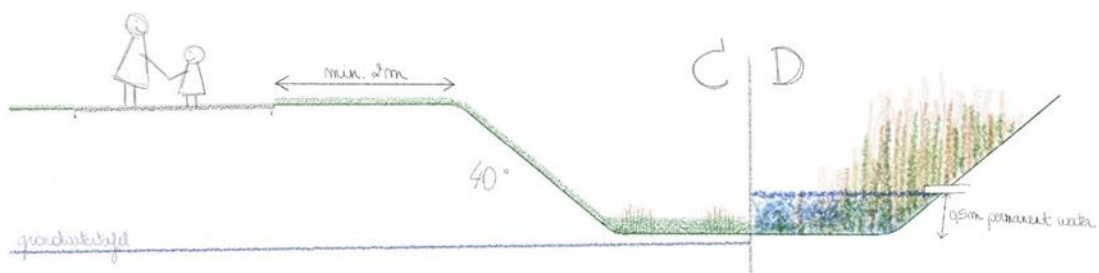
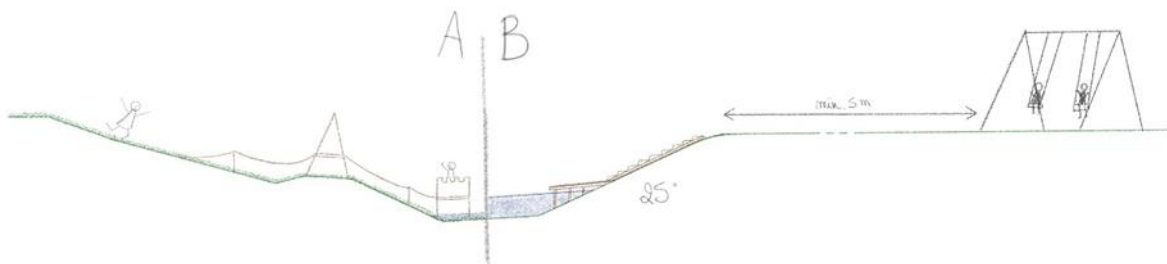
Specifiek voor wadi met permanent water:

- De maximale diepte van het permanent water is 0,5m. De hoogte van de onderkant van de overloopbuis en het diepste punt van de wadi is dus maximaal 0,5m.
- Permanent water draagt niet bij tot extra buffervolume. Dit mag dus niet meegeteld worden in de berekening van het buffervolume. Dit is grondwater en geen hemelwater. Om de gemiddeld hoogste grondwaterstand te kennen dient minimaal 1 jaar peilbuizen op het terrein geplaatst worden. De stijghoogte van het grondwater dient in deze periode maandelijks gemeten worden.
- Er mogen geen obstakels zijn onder het wateroppervlak.
- Water trekt kinderen aan, en al zeker als deze midden in woongebied ligt. Er dient dus rekening gehouden worden met het feit dat kinderen wanneer ze in het water terecht komen, ook makkelijk terug uit te water moeten kunnen. Hierin is vooral de hellingsgraad (maximaal 40°) van belang (zie tabel 1 verderop). Een pad of trap tot aan het water om deze meer toegankelijk te maken voor kinderen mag zeker.

Tabel 1 Richtlijnen ivm taluds van de oevers en speelzones

	Wadi (enkel tijdelijk water)	Wadi gecombineerd met vijver (permanent water)
Wadi met een talud van maximaal 25°	Scenario A De wadi kan deel uit maken van een	Scenario B De minimale afstand van speeltoestellen bedraagt 5m. De

	(avontuurlijke) speelzone. Speeltoestellen kunnen zich in en over het tijdelijke water bevinden. Meestal staat de bespeelbare wadi droog.	wadi kan wel geïntegreerd worden in de speelzone. Wel toegelaten: <ul style="list-style-type: none"> • brugje over het water • vlot met touw om naar de overkant van het water te gaan • trap of pad naar het water, eventueel in combinatie met een ponton
Wadi met een talud van maximaal 40°	Scenario C De minimale afstand tussen de wadi en de speelzone bedraagt 15m.	Scenario D De minimale afstand tussen de wadi en de speelzone bedraagt 30m. Wel toegelaten: <ul style="list-style-type: none"> • trap of pad naar het water, eventueel in combinatie met een ponton



Figuur 2 Visuele voorstelling van tabel 1

In ruraal gebied

In het buitengebied kan bij de aanleg van een bufferbekken en waterspaarbekken meer toegelaten worden dan bij een wadi midden in een woonwijk.

- De maximale hellingsgraad blijft 40°.
- Het water mag maximaal 1,5 meter diep zijn.
- Er dient een bord bij geplaatst worden dat zwemmen verboden is.

In het politiereglement (Art.2.3.11) is het volgende opgenomen:

Het is verboden om in openbare waters te zwemmen of om bevroren openbare waters te betreden behoudens een schriftelijke toelating van de burgemeester. Deze toelating wordt op een zichtbare plaats bekend gemaakt.

Water en spelen

Waar de combinatie van water met spelen wordt gemaakt, zijn er een aantal bijkomende veiligheidsrisico's waarmee de ontwerpers en uitbaters rekening dienen te houden. Dit zijn:

- Volksgezondheid (het oplopen van ziekten, besmettingen,...)
- Verdrinkingsgevaar
- Gevaren eigen aan het spelen (vallen, knellingen,...).

Aanleg en onderhoud bermzones

Onderstaande richtlijnen gaan over een deel van de openbare ruimte die we "bermzones" noemen. Dat is geen officiële term. We bedoelen daarmee de openbare ruimte die zich bevindt tussen enerzijds de rijbaan en anderzijds de grenzen van eigendommen.

Die "bermzones" kunnen door de overheid voor meerdere doeleinden worden bestemd en ingericht, met als meest voorkomende mogelijkheden: berm (gelijkgronds, of verhoogd; verhard of niet verhard), trottoir, parkeerplaats, fietspad, openbaar groen (met bomen, struiken,...), een gracht.

Bermen en trottoirs zijn een onderdeel van de openbare weg en worden beheerd door de overheid (cf. decreet gemeentewegen). Het is wettelijk verboden om wijzigingen (zonder toestemming) of schade aan te brengen (politiereglement art. 2.3.2). Het onderhoud van berm en trottoirs dient in Roeselare door de aangelanden te gebeuren (politiereglement art. 2.7.1) tenzij de aanplant kadert binnen het openbaar groen. De Stad heeft de mogelijkheid hierop te handhaven.

Basisprincipe:

- Er wordt standaard uitgegaan van een onverharde groene berm aangelegd in gras, tenzij anders bepaald door de Stad bij het ontwerp of opgenomen in verkavelingsvoorschriften en/of (her)aanleg.
- Een verharde berm wordt gezien de klimaatdoelstellingen en meer bepaald de onthardingsvisie dan ook maar uitzonderlijk meer aangelegd:

- o Trottoirs: worden enkel aangelegd door de Stad bij concrete mobiliteitsnoodzaak en dit over de volledige straatlengte, op advies van de dienst mobiliteit. Er wordt hiervoor steeds geopteerd om aan te leggen in
- o Verhardingen op vraag van de burger: worden enkel nog toegestaan ter hoogte van een oprit of toegangspad tot de woning. (zie ook art. 7.1. Voortuin)

Aanleg onverharde berm: technische aspecten:

a. NUTSLEIDINGEN: moeten altijd bereikbaar zijn.

b. GEBRUIK: Voetgangers

Wegcode: Binnen de bebouwde kom mag op een gelijkgrondse berm geparkeerd worden, buiten de bebouwde kom op eender welke berm. Wanneer het een berm is die de voetgangers moeten volgen (door het ontbreken van een voetpad), dan moet er langs de buitenkant van de openbare weg een begaanbare strook van minstens 1,5m vrijgelaten worden.

c. AFMETINGEN: $\geq 1,50$ m minimummaat

d. AANLEG

Standaard aangelegd in gras, bepaald bij het project of verkaveling en uitgevoerd door verkavelaar of stad.

Verhardingen in de berm kunnen enkel aangelegd worden ter hoogte van de toegangen tot het perceel (oprit naar vergunde garage of carport, of toegangspad). Dit gebeurt in principe steeds door de stad cf. de geldende reglementering (keuze materiaal, oppervlakte, financiering).

De stad gedooft de aanleg van de hierboven vermelde verhardingen door de aangelanden in een eigen materiaalkeuze. Indien deze verharding dient opengebroken te worden i.f.v. toegang tot de nutsleidingen, is de stad in dit geval niet verantwoordelijk voor de eventuele heraanleg.

Noot: het reglement voor het verharden van bermen geldt enkel voor deze aangegeven zones en niet voor volledige perceelbreedtes. M.a.w. een volledige berm verharden kan niet, behoudens dat de stad beslist de berm om te zetten in een trottoir.

e. ONDERHOUD

Het onderhoud van de berm of het trottoir dient door de aangelanden te gebeuren (cf. politiereglement art. 2.7.15).

Aanleg Trottoirs

a. TECHNISCHE ASPECTEN

1. NUTSLEIDINGEN: moeten altijd bereikbaar zijn, keuze voor kleinschalig materiaal draagt hierbij de voorkeur indien er toch een deel van het trottoir moet opengebroken worden. Afhankelijk van de ruimtelijke context kan hiervan afgeweken worden door de specificiteit van de ruimte.

2. ERFGOEDCONTEXT: lokaal kan ter hoogte van beschermde monumenten of waardevol erfgoed gekozen worden voor een afwijking van de standaard materiaalkeuze.

3. AFMETINGEN:

≥ 1,80 m voorkeursmaat (excl. de trottoirband).

≥ 1,50 m minimummaat (excl. de trottoirband).

4. GEBRUIK

Voetganger, rolstoel, kinderwagens.

Ook ruimte voor meubilair: verlichting, vuilbak, verkeersborden, ...

5. AANLEG

De aanleg gebeurt steeds door de stad of in het kader van een verkavelingsvergunning door de verkavelaar met overdracht naar het openbaar domein.

6. ONDERHOUD

Het onderhoud van de berm of het trottoir dient door de aangelanden te gebeuren (cf. politiereglement art. 2.7.15).

b. KWALITATIEVE ASPECTEN

Er wordt maximaal gestreefd naar een ruimtelijke uniformiteit zowel naar materiaalgebruik als naar kleur.

1. KLEUR

De kleur en het materiaal wordt vastgelegd door het stadsbestuur. Dit is opgenomen bij eigen projecten of bij verkavelaars.

2. MATERIAAL

Indien onder het trottoir nutsleidingen aanwezig zijn, wordt voor de aanleg van het trottoir steeds gekozen voor kleinschalig materiaal. Op die manier is het trottoir makkelijk open te breken en terug te herstellen, zonder bijkomende schade aan het openbaar domein.

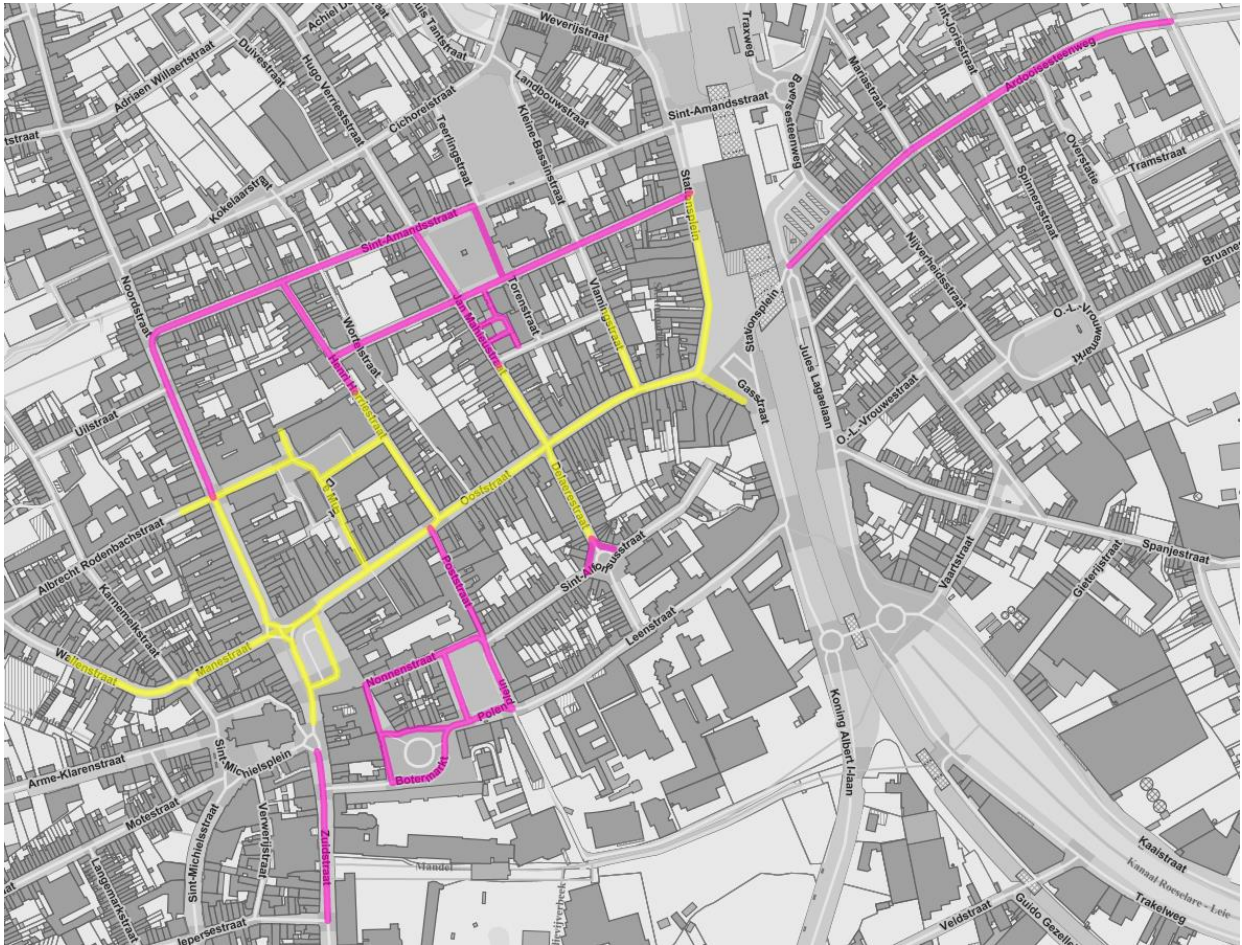
3. KLIMAAT

Indien er mogelijkheden zijn in functie van ontharding of water, wordt geopteerd om voor waterdoorlatende materialen te kiezen in het ontwerp (richtlijn).

Aanpassingen aan bestaande inrichting van openbaar domein.

Er dient steeds goedkeuring gevraagd te worden voor aanpassingen aan bestaande inrichting van het openbaar domein. Deze aanvraag kan ingediend worden via de website van Stad Roeselare 'Aanleggen of aanpassen van een voetpad of oprit'. Via deze link: <https://www.roeselare.be/wonen/wonen-en-energie/bouwen-renoveren/openbaar-domein/aanleggen-aanpassen-van-voetpad-oprit>

Bijlage 3 - afbakening kernwinkelgebied



Kernwinkelgebied Roeselare (gele markering):

- Albrecht Rodenbachstraat huisnummers 1 t.e.m. 3 en 2 t.e.m. 4
- Citroenstraat alle huisnummers
- Delaerestraat huisnummers 1 t.e.m. 21 en 2 t.e.m. 10
- De Munt alle huisnummers
- Grote Markt alle huisnummers
- Henri Horriestraat huisnummers 1 t.e.m. 29 en 2 t.e.m. 38
- Jan Mahieustraat huisnummers 1 t.e.m. 19 en 2 t.e.m. 28
- Manestraat alle huisnummers
- Noordstraat 1 t.e.m. 49 en 2 t.e.m. 38
- Ooststraat alle huisnummers
- Stationsplein huisnummers 1 t.e.m. 25 en huisnummer 55
- Vlamingstraat huisnummers 1 t.e.m. 15 en 2 t.e.m. 10
- Wallenstraat 1 t.e.m. 33 en 2 t.e.m. 44

Groeigebied Roeselare (paarse markering):

- Ardooisesteenweg huisnummers 1 t.e.m. 123 en 2 t.e.m. 116
- Botermarkt alle huisnummers
- Conincklijke Passage alle huisnummers
- De Coninckplein alle huisnummers
- Delaerestraat huisnummers 23 t.e.m. 29 en 12 t.e.m. 16

- Hendrik Consciencestraat alle huisnummers
- Henri Horriestraat huisnummers 31 t.e.m. 51 en 40 t.e.m. 58
- Jan Mahieustraat huisnummers 21 t.e.m. 55 en 30 t.e.m. 38
- Nonnenstraat alle huisnummers
- Noordstraat huisnummers 51 t.e.m. 97 en 52 t.e.m. 96
- Polenplein alle huisnummers
- Poststraat alle huisnummers
- Sint-Amandsstraat huisnummers 1 t.e.m. 115 en 2 t.e.m. 82
- Zuidstraat huisnummers 19 en 21 en 2 t.e.m. 38.

Aldus gedaan in open zitting van 25 maart 2024

Namens de gemeenteraad

Geert Sintobin
Algemeen directeur

Liselot De Decker
Voorzitter gemeenteraad