

# DEPARTEMENT LEEFMILIEU, NATUUR & ENERGIE

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid  
Dienst milieueffectenrapportagebeheer  
Koning Albert II-laan 20 bus 8  
1000 Brussel  
Tel 02 553 80 79  
www.mervlaanderen.be

Aan het College van Burgemeester en  
Schepenen Roeselare  
Botermarkt 2  
8800 Roeselare

uw bericht van 4 juni 2015	uw kenmerk	ons kenmerk LNE/MER/SCRPL15047/ 2015/	bijlagen /
vragen naar / e-mail David Stevens david.stevens@lne.vlaanderen.be		telefoonnummer 02 5538303	datum

Betreft: onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP Brugsesteenweg en RUP  
Dammestraat te Roeselare.

## Beslissing plan-MER-plicht

volgens het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.),  
B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd en het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende  
de milieueffectrapportage over plannen en programma's van 12 oktober 2007, B.S. 7 november  
2007

Geachte,

Met de email van 4 juni 2015 vraagt u de dienst Mer een beslissing te nemen over de opmaak van  
een plan-MER. Het dossier is onder het nummer SCRPL15047 behandeld.

Zoals u in het dossier aangeeft, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot  
milieueffectrapportage.

De doelstelling en reikwijdte van het plan worden beschreven in de screeningsnota. Volgens het  
dossier heeft het RUP Brugsesteenweg tot doel de ontwikkelingsmogelijkheden van de activiteiten  
(wonen, handel, KMO,...) langs deze as af te bakenen, gekoppeld aan een reeks  
mobiliteitsmaatregelen. Het RUP Dammestraat heeft voornamelijk tot doel het bestemmen van een  
zone tot KMO, in uitvoering van een brownfieldconvenant. Beide plangebieden sluiten aan mekaar  
aan.

Het screeningsdossier (bestaande uit de screeningsnota, de adviezen en de verwerking van de  
adviezen) bevat de nodige informatie over het voorgenomen plan en heeft de relevante  
milieudisciplines besproken.

Verscheidene adviesinstanties hebben opmerkingen over de beschrijving en beoordeling van de  
milieueffecten van het plan. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord in het

screeningsdossier via een aanpassing van de screeningsnota, zodat het screeningsdossier voldoende informatie bevat om een correcte inschatting m.b.t. de milieueffecten te kunnen maken.

In het screeningsdossier wordt duidelijk aangetoond dat de milieueffecten die het plan genereert niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk beschouwd moeten worden.

Enkele adviesinstanties hebben ook opmerkingen over het plan zelf. Opmerkingen die geen betrekking hebben op de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten, maar die een suggestie inhouden om het plan te verbeteren hebben echter geen impact op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan. De initiatiefnemer beschikt in het kader van de plan-m.e.r.-screening over de vrije keuze om al dan niet in te gaan op deze opmerkingen.

Rekening houdend met het bovenvermelde kunnen wij concluderen dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

De dienst Milieueffectrapportagebeheer zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar zijn.

U dient de screeningsnota samen met deze beslissing te voegen bij het voorontwerp van RUP. Wij vragen dit te doen voorafgaand aan de organisatie van de plenaire vergadering en uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het plan.

U moet via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk infoblad melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen worden op de website van de dienst Mer ([www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be)) en op het gemeentehuis.

We wijzen u er op dat u, als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient na te gaan of de effecten van het gewijzigde plan voldoende onderzocht werden in de screeningsnota. Als dit niet het geval is, dient u de screeningsnota aan te passen, de relevante adviesinstanties m.b.t. de aanpassing om advies te vragen en de dienst Mer om een nieuwe beslissing te vragen aan de hand van het aangepaste dossier met de eventuele bijkomende adviezen en de verwerking ervan. Voor een gemeentelijk RUP dient minstens de provincie aangeschreven te worden.

Met vriendelijke groet,



Veerle De Coster  
Waarnemend diensthoofd Dienst Mer



## STAD ROESELARE RUP “DAMMESTRAAT” EN RUP “BRUGSESTEENWEG”

FEBRUARI 2015

---

### Verzoek tot raadpleging - **Aangepast na adviesronde**

RUP\_36015\_214\_00006\_00001 (RUP Dammestraat)

RUP\_36015\_214\_00007\_00001 (RUP Brugsesteenweg)

**De aanpassingen volgens de adviezen worden weergegeven met een gele markering**

<b>1</b>	<b>Inlichtingen en coördinaten van de initiatiefnemer .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Beschrijving en verduidelijking van het voorgenomen plan en in voorkomend geval redelijke alternatieven voor het plan of onderdelen ervan .....</b>	<b>4</b>
2.1	Beslissing tot opmaak.....	4
2.2	Doelstelling .....	4
2.3	Situering van het plangebied.....	4
2.4	Bestaande structuur .....	6
2.5	<b>Gewenste structuur .....</b>	<b>10</b>
2.6	Mogelijke alternatieven - nulalternatief.....	14
2.6.1	Mogelijke alternatieven.....	14
2.6.2	Nulalternatief .....	14
2.7	Afbakening van het toepassingsgebied en de plan-merplicht .....	15
<b>3</b>	<b>Een beschrijving en een inschatting van de mogelijke aanzienlijke milieu-effecten van het voorgenomen plan of programma .....</b>	<b>16</b>
3.1	De gezondheid en de veiligheid van de mens.....	17
3.2	De ruimtelijke ordening.....	19
3.3	De biodiversiteit, de fauna en de flora.....	30
3.4	De energie- en grondstoffenvoorraden .....	31
3.5	De bodem .....	31
3.6	Het water .....	36
3.7	De atmosfeer en de klimatologische factoren.....	41
3.8	Het geluid.....	41
3.9	Het licht.....	42
3.10	De stoffelijke goederen.....	42
3.11	Het cultureel erfgoed, met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed.....	42
3.12	Het landschap.....	44
3.13	De mobiliteit .....	44
3.14	De samenhang tussen de genoemde factoren .....	52
<b>4</b>	<b>Relevante gegevens met inbegrip van de redenen waarom de initiatiefnemer meent geen plan-mer moeten opmaken overeenkomstig art. 4.2.6, §1, 5° van het DABM .....</b>	<b>53</b>
<b>5</b>	<b>In voorkomend geval een beoordeling of het voorgenomen plan of programma grensoverschrijdende of gewestgrensoverschrijdende aanzienlijke milieueffecten kan hebben.....</b>	<b>53</b>

## **1 Inlichtingen en coördinaten van de initiatiefnemer**

### **Initiatiefnemer:**

Stad Roeselare  
Botermarkt 2  
8800 Roeselare  
Tel. 051 26 21 11

Contactpersoon:

Leen Lauwers

[llauwers@roeselare.be](mailto:llauwers@roeselare.be)

Tel. 051 26 23 12

### **Opdrachthouder:**

WVI

Baron Ruzettelaan 35  
8310 Assebroek  
Tel. 050 36 71 71

Contactpersonen:

Wanda Van Soens [w.vansoens@wvi.be](mailto:w.vansoens@wvi.be)

Margo Swerts [m.swerts@wvi.be](mailto:m.swerts@wvi.be)

Ann Van Ackere [a.vanackere@wvi.be](mailto:a.vanackere@wvi.be)

## 2 Beschrijving en verduidelijking van het voorgenomen plan en in voorkomend geval redelijke alternatieven voor het plan of onderdelen ervan

### 2.1 Beslissing tot opmaak

Het College van Burgemeester en Schepenen van Roeselare heeft in de zitting van 20/01/2014 WVI aangesteld voor de opmaak van RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”. Daar beide plangebieden bij elkaar aansluiten, gelijktijdig worden opgemaakt en ruimtelijk één geheel vormen, werd er besloten om één screeningsnota i.f.v. van beide gebieden uit te werken. De gemene grens tussen beide RUP's zou in het verdere procesverloop mogelijks nog kunnen wijzigen.

### 2.2 Doelstelling

De opmaak van beide RUP's kadert binnen de uitvoering van de bindende bepalingen van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Roeselare dat op 02/08/2012 gedeeltelijk werd goedgekeurd door de deputatie van de Provincie West-Vlaanderen. In de bindende bepalingen werd o.a. het volgende vastgelegd:

- BLP/GRUP in functie van de herstructurering van de Brugsesteenweg waarbij ondermeer de principes voor KMO en wonen vertaald worden.
- Onderzoek moet uitwijzen of een interne ontsluitingsweg voor de achterliggende gronden van Decathlon (Brugsesteenweg) haalbaar is.

#### RUP “Brugsesteenweg”

- **Afbakenen ontwikkelingsmogelijkheden activiteiten:** voor een deel van de activiteitenstrip

langsheen de N32 is een RUP noodzakelijk om de ontwikkelingsmogelijkheden langs deze as concreet te bepalen en/of te verduidelijken. Dit houdt eveneens in dat activiteiten al dan niet beperkt zullen moeten worden.

- **Mobiliteit:** Op basis van de bestaande streefbeeldstudie wordt de ontsluiting van het geheel ingepast.

#### RUP “Dammestraat”

- **Brownfieldconvenant:** op 18/09/2012 werd de Brownfieldconvenant van het Brownfieldproject nr.72 “Roeselare - Immo Verbrugge” bekrachtigd door de Vlaamse Regering, de actoren (Brocap nv, Immo Verbrugge nv) en de regisseurs (stad Roeselare, POM West-Vlaanderen, AWV en OVAM). Eén van de gevolgen van de convenant was dat er met het oog op de realisatie er een planologische bijsturing van de huidige ruimtelijke bestemming noodzakelijk is. Deze wordt gespecificeerd en vastgelegd in onderhavig RUP. Op basis van de bestaande ruimtelijke bestemmingsplannen is een indeling als KMO-zone mogelijk, mits het voorzien van voldoende buffering naar de omliggende woonzones.

- **Mobiliteit:** Op basis van de bestaande streefbeeldstudie wordt - o.a. vanuit het plangebied van RUP Brugsesteenweg - de ontsluiting van het geheel ingepast.

Reikwijdte en detailleringsniveau van de voorgenomen RUP's “Brugsesteenweg” en “Dammestraat”:

- De RUP's geven voorschriften tot op perceelsniveau ivm de bezetting van de percelen, bouwvrije stroken,...

### 2.3 Situering van het plangebied

#### RUP “Brugsesteenweg”

Het plangebied van ca. 66,45 ha is gesitueerd langsheen de Brugsesteenweg (N32), een belangrijke invalsweg in het noorden van de stad Roeselare, afgebakend door:

- Noorden: gemeentegrens met Hooglede
- Oosten: (nieuw) bedrijventerrein Wijnendale, Wijnendalestraat, spoorlijn Kortrijk-Brugge, RUP Dammestraat, achterzijden percelen bebouwing langsheen de Brugsesteenweg
- Zuiden: Noordlaan, Godshuislaan
- Westen: achterzijden percelen bebouwing langsheen Brugsesteenweg, Gitsestraat, Robaardstraat, achterzijden percelen langsheen Brugsesteenweg ten noorden van de Oude Diksmuidsestraat.

Volgens het APA van Roeselare is het plangebied grotendeels bestemd als een bedrijvengebied voor KMO- en dienstverlening.

#### RUP “Dammestraat”

Het plangebied van ca. 7,29ha is gesitueerd in het noorden van de stad Roeselare tussen de Brugsesteenweg (N32) en de spoorlijn Kortrijk-Brugge:

- Noorden: RUP Brugsesteenweg
- Oosten: spoorlijn Kortrijk-Brugge
- Zuidoosten: spooroverweg en Dammestraat/Ferdinand Le Hétetstraat<sup>1</sup>
- Zuidwesten: achterzijden percelen bestaande woningen langsheen de Dammestraat
- Westen: Rotsestraat

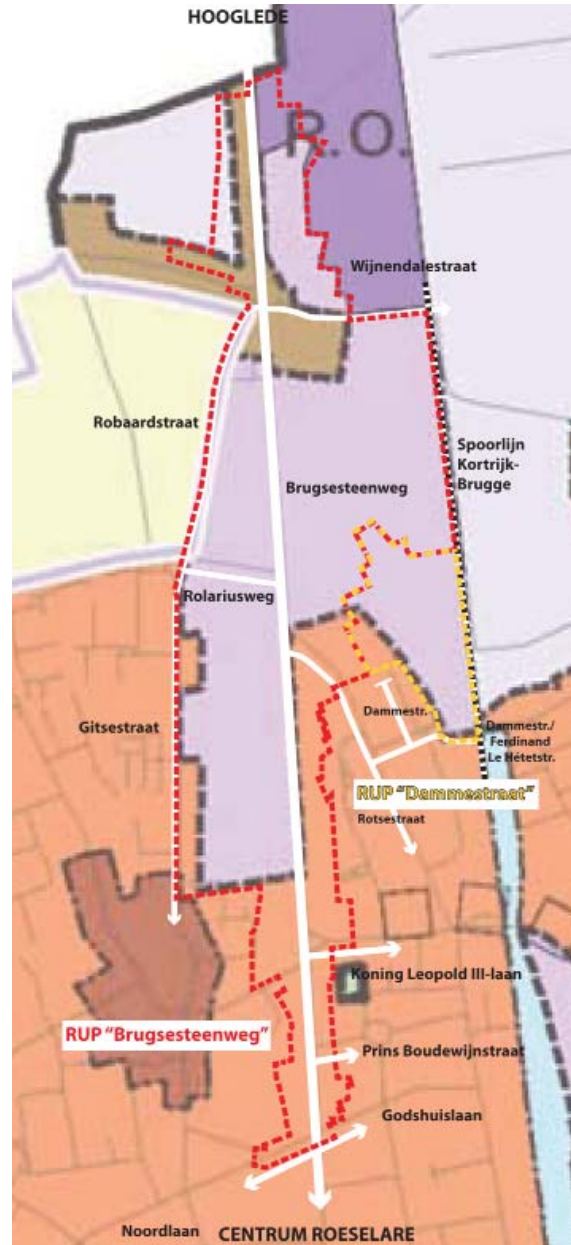
Volgens het APA van Roeselare is het plangebied eveneens grotendeels bestemd als een bedrijvengebied voor KMO- en dienstverlening.

<sup>1</sup> Met het sluiten van de spooroverweg wordt het eerste deel van de Dammestraat, van naam veranderd, naar Ferdinand Le Hétetstraat. De naam wordt pas officieel in oktober-november 2015.





kaart 1: Situering plangebieden op luchtfoto



kaart 2: Situering plangebieden op APA



## 2.4 Bestaande structuur

### RUP “Brugsesteenweg”

Langsheen de Brugsesteenweg zijn zowel industriële activiteiten als garages, transportbedrijven, handelszaken en woningen gevestigd. Het straatbeeld wordt gedomineerd door de talrijke parkeerterreinen met bijhorende reclameborden.

- **Wegenis:** binnen het plangebied vormt de Brugsesteenweg het dominante element. De Brugsesteenweg is ingericht als een 3-vaksbaan waarbij de middelste fungeert als inrijstrook. Sinds geruime tijd kampt de Brugsesteenweg (ook na het sluiten van de grote ring) met problemen inzake doorstroming (flessenhals). Ook de toegang tot de verschillende handelspannen langsheen de Brugsesteenweg veroorzaken de nodige verkeershinder. In de toekomst komt hier nog de ontwikkeling van het woongebied “Gitsestraat” (via Rolariusweg) en de mogelijke invulling van de achterliggende vrijliggende binnengebieden (tussen N32 en spoorweg) bij. Op deze dominerende as sluiten binnen het plangebied een aantal zijstraten op aan waarvan de Wijnendalestraat, de Rolariusweg en de Koning Leopold III-laan de belangrijkste zijn.

De Robaardstraat en de Gitsestraat liggen op de westgrens van het plangebied. Beide ontsluitingswegen ontsluiten de achterliggende woonverkavelingen maar bieden ook ontsluiting aan de activiteiten langsheen de Brugsesteenweg. De Noordlaan - Godshuislaan vormen de zuidelijke grens van het plangebied.

Langsheen de oostzijde van het plangebied loopt de spoorlijn Kortrijk-Brugge met een spoorwegovergang ter hoogte van de Wijnendalestraat.

- **Bebouwing:** langsheen de Brugsesteenweg zijn zowel industriële activiteiten als garages, transportbedrijven, handelszaken en woningen gevestigd. De grootschalige detailhandel situeert zich vooral in de branches voeding, wooninrichting, huishoudelijke artikelen en apparatuur. Veel van deze winkels behoren tot een winkelketen. Het zijn autonome winkels die los van andere functies kunnen ingeplant worden en die zich richten op de automobiliteit.
- **Open ruimte:** langsheen de Brugsesteenweg is er nauwelijks open ruimte aanwezig behoudens in de vorm van parkeerterreinen. Op de hoek Brugsesteenweg-Rolariusweg is recent ontwikkeld. Tussen de bebouwing van de Brugsesteenweg en het bedrijf Verhoestraete langsheen de spoorlijn is er nog een vrijliggend binnengebied aanwezig. Hier is er tevens een niveauverschil waarneembaar. Een hoogspanningsleiding dwarst het plangebied. Er zijn geen natuurwaarden en/of waterlopen aanwezig binnen het plangebied.

*kaart 3: Stratenatlas*

*kaart 4: Topokaart*

*kaart 5: Luchtfoto*



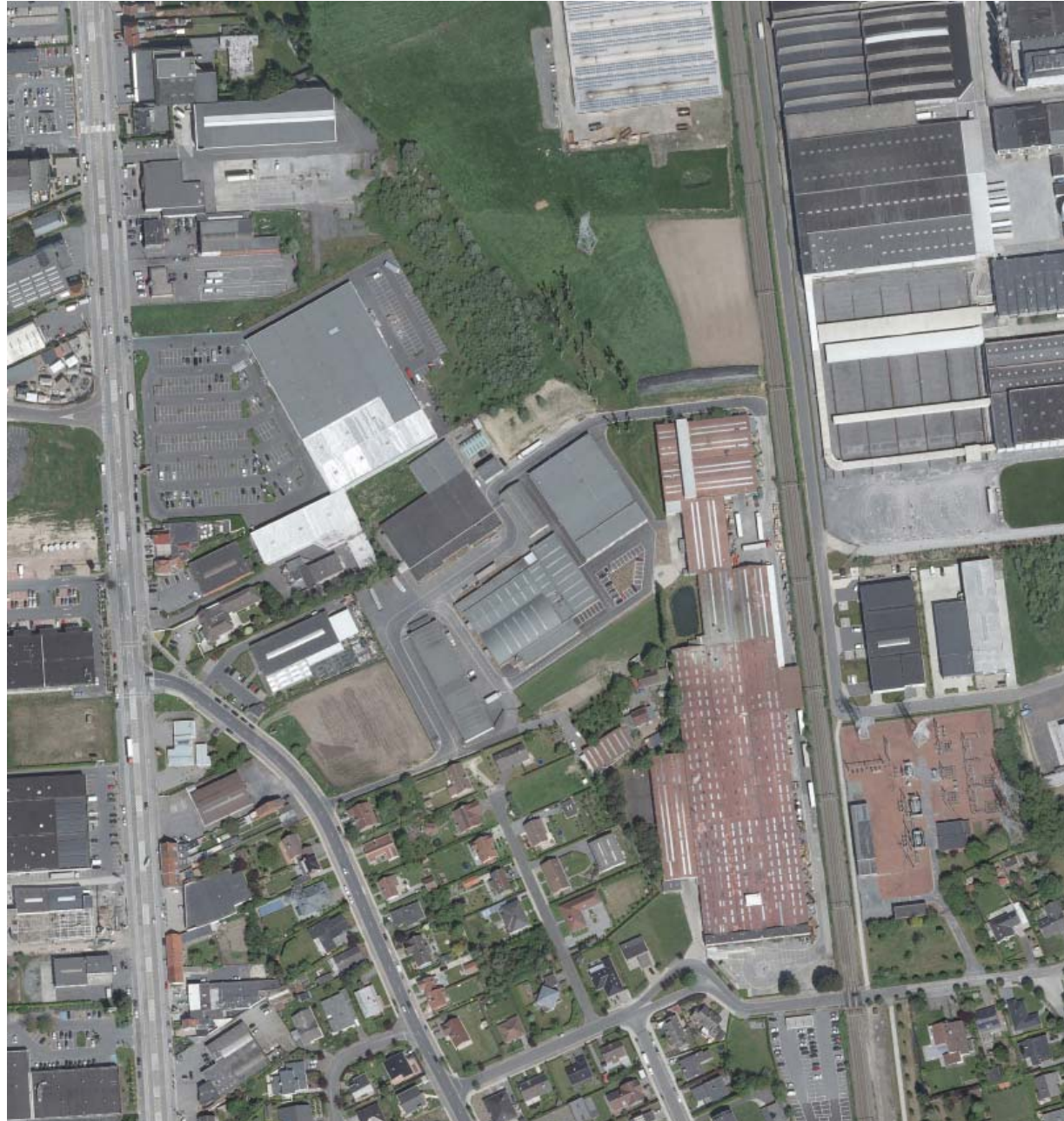




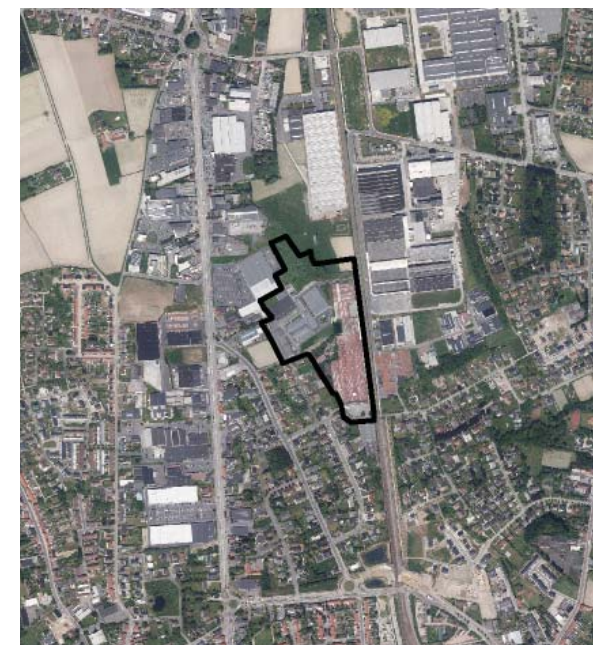
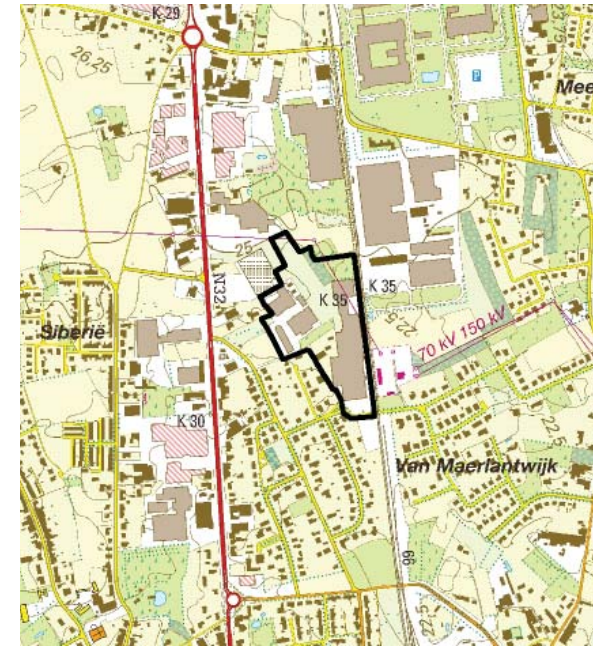
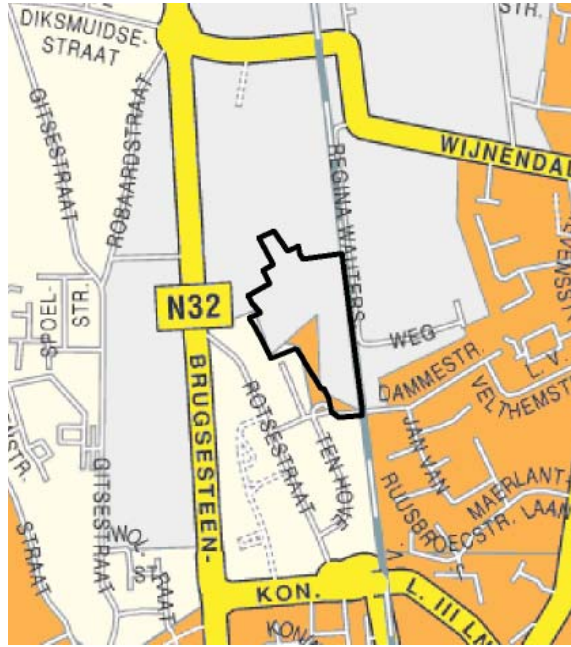
## RUP "Dammestraat"

Het plangebied bevat de voormalige site van het bedrijf Parts & Components en is gesitueerd grenzend aan residentiële verkavelingen langsheen de Dammestraat en Ten Hove. De site werd ontsloten via de Dammestraat (zijstraat Rotsestraat) wat betekende dat het vracht- en bedrijfsverkeer doorheen de woonverkavelingen verliep, door een tijdelijke vergunning wordt het geheel momenteel ontsloten via de Rotsestraat.

- **Wegenis:** Binnen het plangebied is geen openbare wegenis aanwezig. Wel is er een voorlopige vergunning verleend voor een interne verbindingsweg op de site P&C Dammestraat. De toegangsweg, vanaf de Rotsestraat, is van tijdelijke aard en houdt op te bestaan. Het geheel grenst eveneens aan de Dammestraat maar die ontsluiting is momenteel niet in gebruik. Langsheen de oostzijde van het plangebied loopt de spoorlijn Kortrijk-Brugge. De spoorwegovergang ter hoogte van de Dammestraat is afgesloten.
- **Bebouwing:** binnen het plangebied zijn bedrijfsgebouwen aanwezig, namelijk van het bedrijf P&C. De site is opgenomen in een Brownfieldproject (nr.72 "Roeselare - Immo Verbrugge", 18/09/2012) en omvat de sanering van de Brownfield en de herontwikkeling. Dit houdt in dat de meeste bestaande opstallen dienen gesloopt te worden.
- **Open ruimte:** het plangebied is grotendeels ingenomen door bebouwing en wegenis. Het noordelijke deel van het plangebied is nog open en sluit aan bij het aanpalende vrijliggende binnengebied. Een hoogspanningsleiding, vertrekkend vanaf de centrale aan de overzijde van de spoorweg, loopt over de noordoostelijke hoek van het plangebied. Er zijn geen natuurwaarden en/of waterlopen aanwezig.







kaart 6: Stratenatlas

kaart 7: Tijdelijke vergunning interne verbindingsweg

kaart 8: Topokaart

kaart 9: Luchtfoto

## 2.5 Gewenste structuur

De gewenste structuur wordt voor beide plangebied duidelijk gemaakt aan de hand van concepten.

### RUP “Brugsesteenweg”

#### ■ Concept 1 - Afbakenen ontwikkelingsmogelijkheden activiteiten

Binnen het plangebied wordt een duidelijke invulling gegeven aan verschillende functies:

- **Lokale bedrijven (paarse zones):** aansluitend de bestaande bedrijvigheid langsheen de spoorweg en de nieuwe (geplande) ontwikkelingen in het RUP Dammestraat wordt er hier - mede door de ontsluitingsmogelijkheden - ruimte voor lokale bedrijven voorzien. Ten noorden van de Wijnendalestraat-Oude Diksmuidsestraat wordt er nog bedrijvigheid voorzien maar hier wordt er meer de link met de Brugsesteenweg als toegangsas gelegd. Zo wordt er hier een hogere beeldkwaliteit opgelegd én **Zijn bestaande handelszaken en handelszaken verbonden aan bedrijvigheid (bvb. garage met verkoop) wel toegelaten.** Door het voorzien van meer showrooms wordt er een overgangszone gecreëerd naar de achterliggende regionale bedrijvigheid.
- **Handel (blauw):** langsheen de Brugsesteenweg worden er handelszaken toegelaten:
  - Op de brede zones worden er clusters van handelszaken voorzien, vooral gericht op run-shopping, waar wonen niet gewenst is.
  - Naar het centrum van Roeselare toe wordt er een overgangszone gecreëerd waar de dominantie van wonen steeds maar sterker wordt.
  - De “spie”: in de driehoek Brugsesteenweg - Robaardstraat - Rolariusweg wordt er een

overgangszone naar het achterliggende (nieuwe) stedelijke woongebied Gitsestraat gemaakt. In tegenstelling tot de effectieve handelszones worden hier, **naast handelszaken,** functies verwacht met een grotere verwevenheid met wonen maar aangepast accommodatie vragen die - wanneer ze midden in een woongebied zouden liggen - voor tijdelijke (geluids)overlast zou kunnen zorgen. Er wordt bvb. gedacht aan socio-culturele activiteiten (bvb. lokalen voor jeugdbewegingen, sportinfrastructuur, buitenschoolse opvang,...).

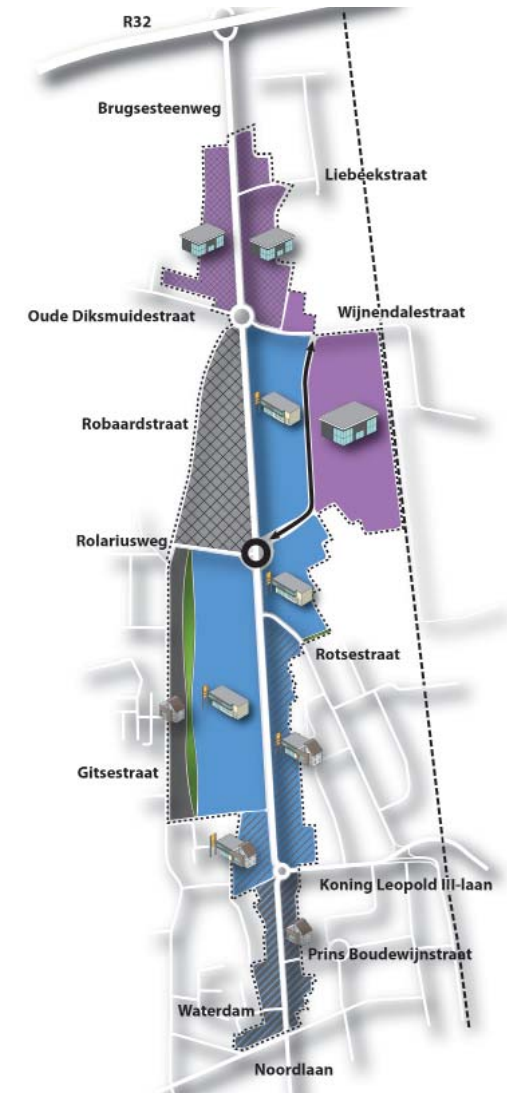
**Op basis van een correcte registratie van de huidige aanwezige handelszaken, met meer dan 400m<sup>2</sup> verkoopsoppervlakte, wordt er per categorie een maximale oppervlakte bepaald die kan ingenomen worden binnen het RUP:**

- **Verkoop van voeding**
- **Verkoop van goederen voor persoonsuitrusting**
- **Verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw**
- **Verkoop van andere producten**

**Binnen de handelszones waar ook wonen is toegelaten worden een aantal ruimtelijke beperkingen opgenomen (bvb. bouwdiepte) om het aantal nieuwe winkels te ontmoedigen en zo de leefbaarheid van de aanpalende woningen te vrijwaren.**

- **Wonen:** de Gitsestraat tot aan de Rolariusweg wordt als een volwaardige woonstraat ontwikkeld, zonder dat deze nog een “uitloper” vormt van de handelszone (nu gebruikt o.a. voor opslag,...). Binnen deze zone wordt er gestreefd naar halfopen en gesloten bebouwing in overeenstemming met de bestaande woningen aan de westelijke zijde van de straat.
- **Buffer:** om een volwaardige woonstraat te maken van de Gitsestraat wordt er tussen het wonen en

de handelszone een buffer voorzien. Een buffer die zich hoofdzakelijk richt op het verhinderen dat het in de toekomst nog mogelijk is om met gemotoriseerd verkeer de verbinding te maken tussen de Gitsestraat en de Brugsesteenweg, doorheen de woon- en handelszone.





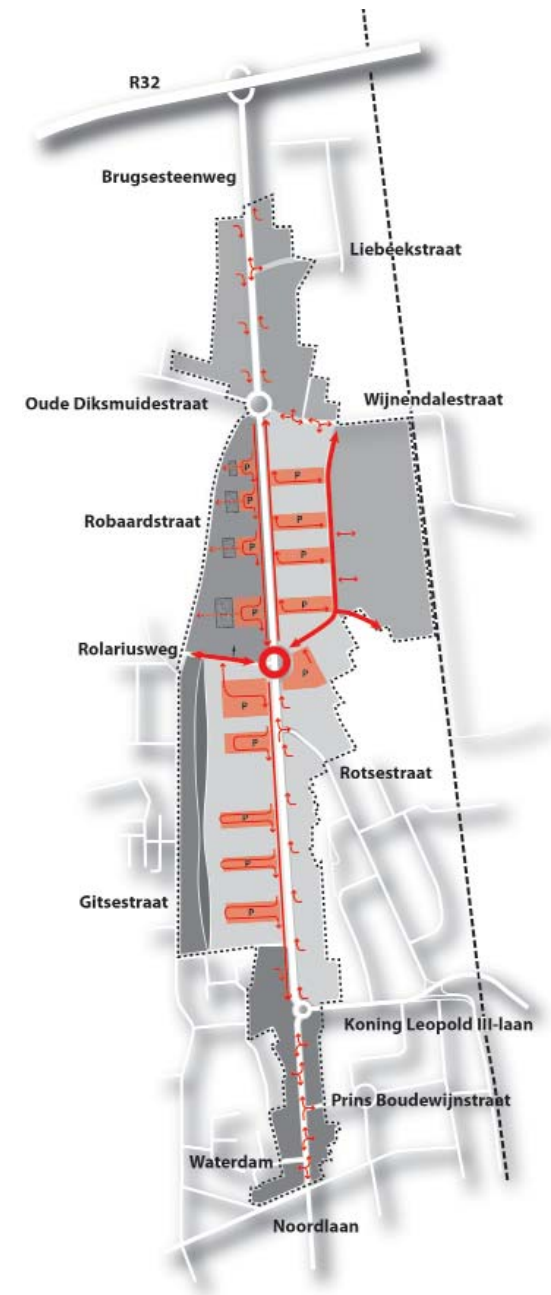
## ■ Concept 2 - Duidelijke mobiliteitstructuur

Om de verschillende functies optimaal te ontsluiten wordt er een duidelijke ontsluiting van het geheel uitgewerkt, uitgaande van het bestaande (niet uitgevoerde) streefbeeld:

- Nieuw knooppunt met Rolariusweg: het knooppunt op de Brugsesteenweg thv de Rolariusweg wordt herbekeken in kader van de streefbeeldstudie (rondpunt, ovonde, verkeerslichten, geen wijzigingen,...). De Rolariusweg ontsluit o.a. het nieuwe woongebied ten westen van de Robaardstraat.
- Verbinding knooppunt Rolariusweg met achterliggend gebied: vanaf het knooppunt met de Rolariusweg is het wenselijk een verbinding te maken met de Wijnendalestraat om in de eerste plaats de nieuwe bedrijvigheid binnen het RUP "Dammestraat" te ontsluiten maar ook de lokale bedrijvigheid binnen het RUP "Brugsesteenweg". Ten tweede dient deze weg ook ontsluiting te geven aan de handelszaken van de Brugsesteenweg.
- Ventwegen: er worden ventwegen langsheen de Brugsesteenweg voorzien:
  - Tussen het rondpunt met de Wijnendalestraat en het nieuwe knooppunt met de Rolariusweg worden er ventwegen langsheen beide zijden voorzien.
  - Tussen het nieuwe knooppunt met de Rolariusweg en het rondpunt met de Koning Leopold III-laan langsheen de westelijke zijde.
- Ontsluiting handelszaken op ventwegen en achterliggende parallelwegen: er wordt vanuit gegaan dat de handelsactiviteiten ten zuiden van het rondpunt met de Wijnendalestraat dienen te ontsluiten via een ventweg, de Rolariusweg, de Robaardstraat, de Rotsestraat en/of de nieuwe verbinding rondpunt-Wijnendalestraat. Dit betekent dat er geen

rechtstreekse ontsluiting wordt voorzien voor de handelszaken op de Brugsesteenweg.

- Gezamenlijke ontsluiting en parking handelszaken in clusters: de handelszaken worden heringericht naar clusters zodat er steeds vanaf de ventweg (of de nieuwe ontsluitingsweg) met een lussysteem de clusters worden bediend.
- Geen doorsteken meer naar Gitsestraat: voor het deel ten zuiden van het nieuwe knooppunt met de Rolariusweg is het niet meer mogelijk door te steken naar de Gitsestraat en vormen de parkings blokken binnen de clusters handelszaken. Dit is noodzakelijk om de Gitsestraat (verder) als een volwaardige woonstraat te ontwikkelen.
- Ontsluiting noordelijke zone en gemengde zone: de handelszaken/bedrijvigheid ten noorden van het rondpunt met de Wijnendalestraat, alsook de gemengde zone handel met wonen tussen de Rotsestraat en Koning Leopold III-laan, zijn rechtstreeks te ontsluiten vanaf de Brugsesteenweg. Hier kan nog bekeken worden of het al dan niet wenselijk is om links-afslaan-bewegingen toe te laten (plaatselijk overrijdbare middengeleider, niet overrijdbare middengeleider). O.a. door de herinrichting van het knooppunt Rotsestraat / Koning Leopold III-laan zijn de bewegingen tussen beide wegen beperkt waarmee rekening dient gehouden te worden bij de herinrichting van de Brugsesteenweg.
- Ontsluiting zuidelijke zone: ten zuiden van de Koning Leopold III-laan moeten de activiteiten rechtstreeks ontsloten kunnen worden vanaf de Brugsesteenweg.

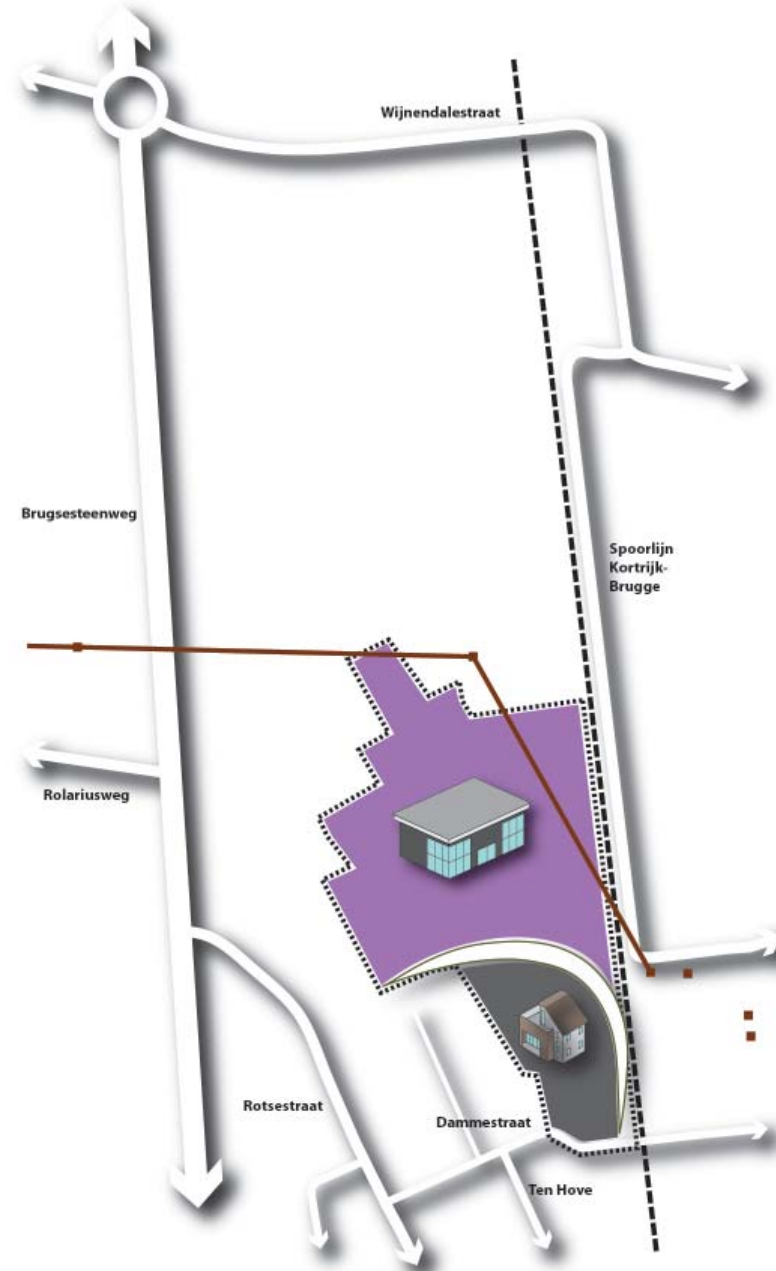


## RUP "Dammestraat"

### ■ Concept 1 - wonen t.o.v. lokale bedrijven

Binnen het plangebied wordt een duidelijke invulling gegeven aan verschillende functies:

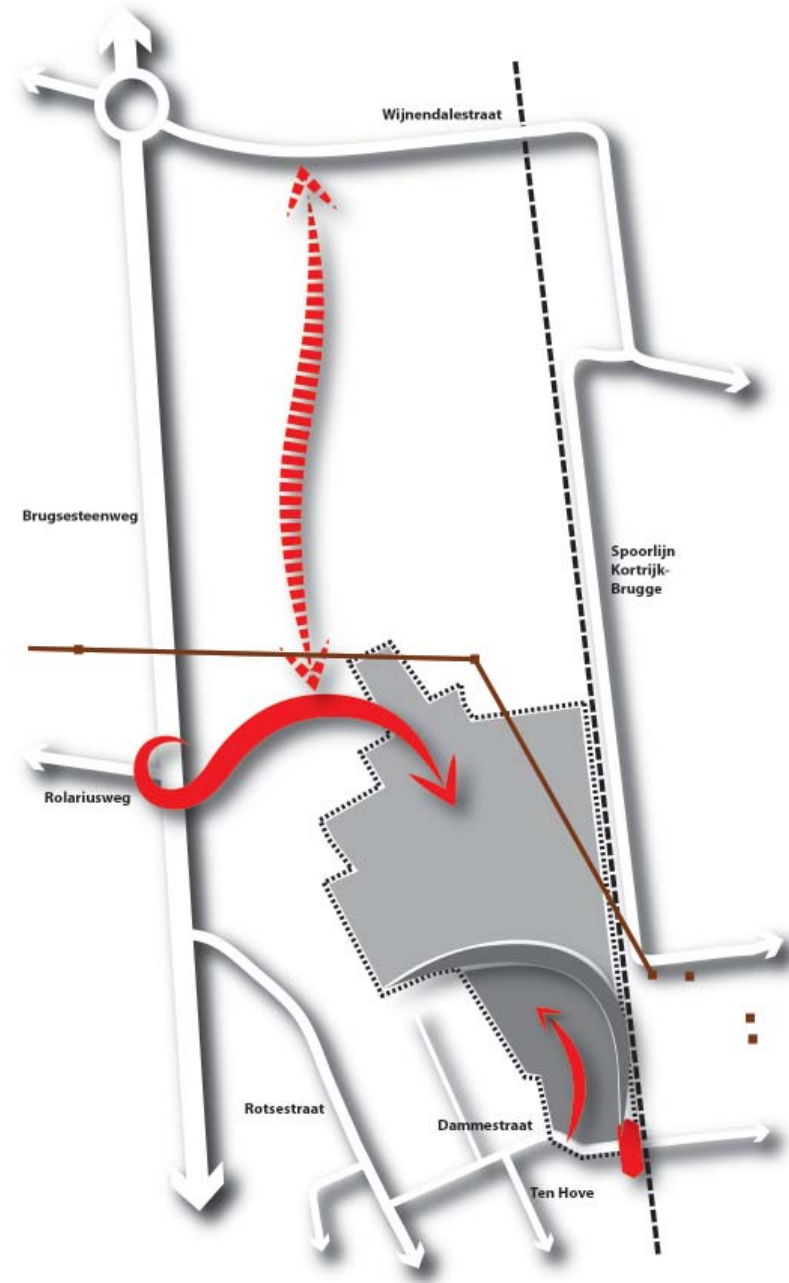
- Lokale bedrijven: aansluitend de bestaande bedrijvigheid ten noorden van het plangebied én in teken van de herinrichting van de bestaande bedrijven binnen het plangebied, wordt het mogelijk gemaakt om hier op efficiënte manier lokale bedrijven te voorzien
- Wonen: de zuidelijke spie van het plangebied sluit aan bij de bestaande woningen langs de Dammestraat. Dit gedeelte van het plangebied wordt daarom niet opnieuw ingevuld door bedrijvigheid maar worden er woningen voorzien. Het hier voorzien van woningen vormt een duidelijke afwerking van het zuidelijker gelegen bestaande woongebied.
- Buffer tussen beide: om het wonen ruimtelijk duidelijk af te werken wordt er een buffer voorzien tussen het wonen en de lokale bedrijven. Door de aanwezigheid van de spoorweg en de hoogspanningsstation is het aangewezen deze buffer door te trekken tot aan de Dammestraat. Deze buffer kan bestaan uit een groenbuffer maar indien gewenst ook door huisnijverheid.



## ■ Concept 2 - ontsluiting herontwikkeling en wonen

Om de verschillende functies optimaal te ontsluiten wordt er een duidelijke ontsluiting van het geheel uitgewerkt:

- Nieuw knooppunt met Rolariusweg: binnen het RUP "Brugsesteenweg" wordt er een nieuw knooppunt Brugsesteenweg-Rolariusweg voorzien voor de ontsluiting van de achterliggende gebieden. Binnen het RUP "Dammestraat" is deze ontsluiting absoluut noodzakelijk om de nieuwe lokale bedrijven te ontsluiten. Dit omdat de andere ontsluitingsmogelijkheden als minder geschikt werden bevonden (of doorheen woongebied langsheen de Rotsestraat en/of de Dammestraat, of enkel via de Wijnendalestraat). De ontsluiting naar de Wijnendalestraat is van minder belang maar zou de druk op de Brugsesteenweg wel kunnen verminderen.
- Ontsluiten wonen: De ontsluiting van het wonen binnen het RUP dient te gebeuren via een insteekweg vanaf de Dammestraat. Omdat de spoorwegovergang ter hoogte van de Dammestraat werd afgesloten kan er hier een rustige woonstraat - omringd door een groenbuffer - ontwikkeld worden. Fiets- en voetgangersdoorsteken tussen het wonen en de bedrijvigheid én handelszone moeten uiteraard mogelijk blijven.





## 2.6 Mogelijke alternatieven - nulalternatief

Binnen dit hoofdstuk wordt onderzocht of de activiteiten elders zouden kunnen gerealiseerd worden of wat de gevolgen zouden zijn mocht er niets uitgevoerd worden.

### 2.6.1 Mogelijke alternatieven

#### RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”

- De opmaak van de RUP's kaderen binnen het GRS Roeselare, definitief aanvaard en goedgekeurd door de Deputatie op 2 augustus 2012 (publicatie BS 5 september 2012).
- De onderhavig Ruimtelijk Uitvoeringsplannen worden opgemaakt in functie van uitvoering van de bindende bepalingen van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Roeselare. Hier wordt gesteld dat een RUP dient te worden opgemaakt in functie van de herstructurering van de Brugsesteenweg waarbij ondermeer de principes voor KMO en wonen vertaald worden. Bovendien moet onderzoek uitwijzen of een interne ontsluitingsweg voor de achterliggende gronden van Decathlon (*na het structuurplanningsproces ingenomen door Hubo*) haalbaar is.
- Binnen het richtinggevend gedeelte werd het geheel opgenomen in de “Noordelijke Activiteitenstrip” met de volgende beleidsdoelstelling: “De Brugsesteenweg is een belangrijke invalsweg tot de stad en dient bijgevolg de nodige beeldkwaliteit uit te stralen zowel wat de gebouwen, de aanleg van de buitenruimte als de inrichting van het openbaar domein betreft. Bij het versterken van de beeldkwaliteit van de Brugsesteenweg wordt tevens aandacht besteed aan een kwaliteitsvolle

afwerking van de achterzijde van deze activiteiten. De Brugsesteenweg wordt gekenmerkt door een verweving van wonen, economische activiteiten en handelsactiviteiten. Het streven naar een leefbare werk- en woonomgeving én het creëren van een vlotte verkeersdoorstroming richting Het Hart vormen belangrijke uitdagingen voor de entiteit. Een vlotte verkeersdoorstroming wordt bekomen door een aangepast beleid inzake de verkeersafwikkeling naar de verschillende activiteiten en een aangepast beleid ten aanzien van de toegelaten activiteiten. Interne ontsluitingslusen voor het bedrijventerrein Wijnendale en de achterliggende gronden van Decathlon (*na het structuurplanningsproces ingenomen door Hubo*) (Brugsesteenweg) worden voorzien. Nieuwe initiatieven (vb. ontwikkeling van stedelijk woongebied Gitsestraat) mogen de verkeersdoorstroming langsheen de Brugsesteenweg niet verzwaren. Ingrepen in het openbaar domein kunnen hiertoe vereist zijn.”

- De onderzochte locatie binnen het GRS is gesitueerd buiten het HAG en vormt bijgevolg bij ontwikkeling geen negatieve ontwikkeling voor de agrarische activiteiten.

#### RUP “Dammestraat”

- Binnen het richtinggevend gedeelte van het GRS Roeselare maakt het RUP Dammestraat onderdeel uit van de “Noordelijke Activiteitenstrip”: “Tussen de spoorlijn en de Dammestraat bevindt zich de voormalige site van het bedrijf Parts & Components. Deze site raakt zowel in westelijke als in zuidelijke richting aan de residentiële verkavelingen langsheen de Dammestraat en Ten Hove. De ontsluiting van de site gebeurt via de Dammestraat. Dit

betekent dat het vracht- en bedrijfsverkeer doorheen de woonwijk plaats vindt. Gelet op de percelenconfiguratie en de huidige context (rakend aan bestaande woonomgeving - bereikbaarheid) opteert de stad om binnen deze site geen ‘zware’ industrie meer toe te laten. Er wordt een planinitiatief genomen om een herbestemming naar wonen met mogelijkheid voor lokale bedrijvigheid door te voeren (dubbele bestemming). Een buffer tussen de bedrijven achterliggend aan de Brugsesteenweg en het wonen aan de Rotsestraat-Dammestraat kan worden opgenomen.”

- Op 18/09/2012 werd de Brownfieldconvenant van het Brownfieldproject nr.72 “Roeselare - Immo Verbrugge bekracht door de Vlaamse Regering, de actoren (Brocap nv, Immo Verbrugge nv) en de regisseurs (stad Roeselare, POM West-Vlaanderen, AWV en OVAM). Het project omvat, de sanering van de Brownfield en herontwikkeling. Dit houdt in dat meeste bestaande opstallen dienen gesloopt te worden. Nadien dient voorzien te worden in infrastructuur voor een optimale ontsluiting en realisatie van de bedrijfsgebouwen. De ruimtelijke herontwikkeling is gericht op voorzieningen voor ambachten en KMO-bedrijvigheid, voornamelijk kleine ondernemingen.

### 2.6.2 Nulalternatief

#### RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”

- Indien het RUP niet wordt gerealiseerd kan de beleidsdoelstelling om te streven naar een leefbare werk- en woonomgeving én het creëren van een vlotte verkeersdoorstroming naar Het Hart niet worden bereikt.

- Indien de RUP's niet worden opgemaakt, wordt er geen gevolg gegeven aan de visie van het GRS.

## 2.7 Afbakening van het toepassingsgebied en de plan-merplicht

### ■ Fase 3: Bepaling van de plicht tot opmaak van een plan-mer

*Bij plannen en programma's die 'van rechtswege' onderworpen zijn aan de plan-MER-plicht is er geen voorafgaande toetsing vereist daar er op onweerlegbare wijze wordt vermoed dat deze plannen en programma's aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Men onderscheidt twee groepen van plannen en programma's:*

a) Plannen en programma's, of de wijziging ervan, die tegelijkertijd

- Een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor de in bijlagen I en II van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 opgesomde projecten
- Niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhouden
- Betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik (artikel 4.2.3, §2, 1° D.A.B.M.);

b) Plannen en programma's of de wijziging ervan waarvoor, gelet op de mogelijke betekenisvolle effecten op speciale beschermingszones, een passende beoordeling vereist is uit hoofde van art. 36ter, § 3, eerste lid, van het decreet van 21 oktober 1997 betref-

fende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (artikel 4.2.1, tweede lid [D.A.B.M.](#)).

Voor een plan of programma dat overeenkomstig art. 4.2.1. plan-MER-plichtig is, en dat het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging inhoudt, moet geen plan-MER worden opgemaakt voor zover de initiatiefnemer aantoont dat het plan of programma geen aanzienlijke milieu-effecten kan hebben (art. 4.2.3. § 3 D.A.B.M.)

De administratie kan een plan dat van rechtswege plan-MER-plichtig is na een gemotiveerd verzoek van de initiatiefnemer het voorgenomen plan of programma onthefpen van de van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage als de administratie oordeelt dat:

- Het voorgenomen plan of programma een uitwerking, wijziging, herziening of voortzetting inhoudt van een plan of programma waarvoor er reeds eerder een plan-MER werd goedgekeurd en een nieuw plan-MER redelijkerwijze geen nieuwe of extra gegevens betreffende aanzienlijke milieueffecten kan bevatten; of
- Indien in het kader van andere rapportages of beoordelingen reeds een systematische en wetenschappelijk verantwoord analyse en evaluatie van de te verwachten gevolgen voor mens en milieu gemaakt werd die voldoet aan de essentiële kenmerken van een plan-MER. (art. 4.2.3. § 3bis D.A.B.M.)

Beide RUP's zijn niet van rechtswege onderworpen aan de plan-mer-plicht want:

- Ze vormen het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10-12-2004, nl. een stadsontwikkelingsproject met handelsruimte, woningen en verkeersgenerende

werking (rubriek 10b van bijlage II) en industrieterreinontwikkeling (rubriek 10a van bijlage III) .

- Het regelt het gebruik van een gebied op lokaal niveau (totale oppervlakte RUP "Brugsesteenweg" is ca.66,45ha en totale oppervlakte van RUP "Dammestraat" is ca.7,29ha).
- Het houdt echter een kleine wijziging in: beide plangebieden zijn grotendeels ingenomen door grootschalige kleinhandel en ambachtelijke bedrijven (volgens APA "Bedrijfsgebied voor KMO en dienstverlening") en wonen. Behoudens het achterliggend gebied tussen de Brugsesteenweg en de spoorweg (het brownfieldproject, dat herontwikkeld zal worden) zijn beide plangebieden door bovenstaande activiteiten ingenomen. Beide RUP's hebben als doel om deze activiteiten te ordenen en in evenwicht te brengen / behouden.
- Het heeft betrekking op de ruimtelijke ordening.
- In de buurt van het plangebied bevinden zich geen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden zodat er geen passende beoordeling vereist is. De meest nabije Habitatrichtlijngebieden zijn het bos van Houthulst en het Wijnendalebos op ruim 10 km. Het meest nabije vogelrichtlijngebied is de Handzamevallei op ruim 9 km.

#### Conclusie:

Het RUP valt onder de screeningsplicht.

### 3 Een beschrijving en een inschatting van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van het voorgenomen plan of programma

Hier wordt een overzicht gevraagd van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van het plan of programma op:

- De gezondheid en veiligheid van de mens
- De ruimtelijke ordening
- De biodiversiteit

- De fauna en flora
- De energie- en grondstoffenvoorraden
- De bodem
- Het water
- De atmosfeer
- De klimatologische factoren
- Het geluid
- Het licht
- De stoffelijke goederen
- Het cultureel erfgoed, met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed
- Het landschap
- De mobiliteit
- De samenhang tussen de genoemde factoren

Er wordt gebruik gemaakt van een ingreepeffectenschema. De effecten waarvan vermoed wordt dat ze waarschijnlijk significant zijn worden verder in detail onderzocht. Op de effecten die vermoedelijk niet significant zijn wordt minder diep ingegaan.

tabel 1: Ingreepeffectenschema

Ingreep	Omvang in ruimte en tijd		Mens gezondheid	Mens ruimt. aspecten	Lucht	Geluid en trillingen	Licht, warmte stralingen	Bodem	Water	Geur	Landschap	Mobiliteit	Fauna en flora	Erfgoed incl. archeologie
	Opp (m <sup>2</sup> )	Duur												
<b>Aanlegfase</b>														
bouw lokale bedrijven en handelszaken		tijdelijk	N	N	T/N*	T/N*	N	P/N*	P/N*	N	P/N*	N	P/N*	P/N*
bouw woningen		tijdelijk	N	N	T/N*	T/N*	N	P/N*	P/N*	N	P/N*	N	P/N*	P/N*
aanleg nutsvoorzieningen en verbetering ontsluitingswegen		tijdelijk	N	N	T/N*	T/N*	N	P/N*	P/N*	N	P/N*	N	P/N*	P/N*
<b>Exploitatiefase</b>														
werking lokale bedrijven		permanent	N*	N	N*	N*	N	N*	N*	N*	N	N	N*	N
werking handelszaken		permanent	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
werking wonen		permanent	N	N	N	N*	N*	N	N	N	N	N	N	N
afvoer hemelwater		permanent	N	N	N	N	N	N*	N*	N	N	N	N	N
afvoer afvalwater		permanent	N	N	N	N	N	N	N*	N	N	N	N	N
verwarming gebouwen		permanent	N	N	N*	N	N*	N	N	N	N	N	N	N
verlichting		permanent	N*	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N*	N
bijkomende mobiliteit		permanent	N*	N	N*	N*	N	N	N	N	N	N*	N	N
N: niet significant effect – N*: waarschijnlijk niet significant effect, effect zeer beperkt in ruimte en omvang, zeer lokaal effect – S: (waarschijnlijk) significant effect – T: tijdelijk effect – P: permanent effect – O: positief effect – V: verder onderzoek noodzakelijk bij vergunningsaanvraag														

### 3.1 De gezondheid en de veiligheid van de mens

#### RUP “Brugsesteenweg”

##### Referentie

- Het plangebied is gelegen binnen het gewestplan “Roeselare-Tielt”, goedgekeurd bij KB van 17 december 1979. De zonering op het gewestplan is echter vervallen met de goedkeuring van het Algemeen Plan van Aanleg (APA) op 29 april 1991. Bij Besluit van 15 december 1998 werden een aantal wijzigingen goedgekeurd t.o.v. het toen vigerende gewestplan, één van de wijzigingen was van toepassing op het noordelijke deel van het plangebied: op het APA was het gebied ten noorden van de Wijnendalestraat ingekleurd als “KMO en dienstverlening”, na de wijziging werd dit “Regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter”.
- Binnen het APA zijn de volgende zoneringen van toepassing binnen het plangebied:
  - Algemene woongebieden (rood): deze gebieden zijn bestemd voor wonen alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf, groene ruimten, sociaal-culturele inrichtingen, openbare nutsvoorzieningen, verblijfsrecreatieve voorzieningen en bestaande agrarische bedrijven. Allen indien verenigbaar met onmiddellijke omgeving.
  - Woongehuchten en/of woonkorrels (bruin): idem als voor algemene woongebieden.
  - Bedrijfsgebied voor KMO en dienstverlening (roze): binnen deze zone zijn ambachtelijke bedrijven, kleine en middelgrote ondernemingen, kleine opslagplaatsen van goederen, groothandelszaken, winkels, tertiaire en ambachtelijke

bedrijven, horeca, zandsporten, vrijetijdsbesteding en woongelegenheden los van bedrijvenbestemming toegelaten.

- Binnen het plangebied zijn er twee Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA) van toepassing:
  - BPA nr.14 Noord (30/07/1992) met een gedeeltelijke herziening BPA nr.14A Noord (22/03/2004): het betreft een verdere detaillering van het APA/gewestplan van het woongebied naar gesloten bebouwing, open- en half-open bebouwing en centrumbebouwing.
  - BPA Rotsestraat (10/09/1985): binnen het plangebied geeft het BPA aan dat deze zone bedoeld is voor woningen en als gemengde zone (handel, diensten, horeca, kantoren en niet-hinderende bedrijven)
- Er zijn geen Seveso-inrichtingen binnen het plangebied aanwezig.
- Net naast het plangebied, ten oosten van de spoorweg, is er één Seveso-inrichting aanwezig:
  - Carpenter Belgium: Wijnendalestraat 171 te 8800 Roeselare, onderworpen aan de Seveso II-richtlijn (lagedrempelinrichting).
- Het plangebied situeert zich volledig buiten de herbevestigde agrarische gebieden (HAG).

##### Beschrijving effect

- Het doel van het RUP is ten eerste het afbakenen van de ontwikkelingsmogelijkheden van de bestaande en de mogelijks toekomstige activiteiten. Ten tweede dient voor de mobiliteit de visie van de bestaande streefbeeldstudie worden ingepast i.f.v. enerzijds de toegankelijk van de aanpalende functies en anderzijds de garantie van doorstroming naar het stadscentrum.
- De bestaande activiteiten kunnen blijven, enkel wordt er een beperking gesteld aan toekomstige

activiteiten onder de categorie “Dagelijks”, “Mode & Luxe” en “Horeca” om in de toekomst geen dominantie van deze categorieën te riskeren.

- Het plangebied is grotendeels ingenomen met uitzondering van het achterliggende gebied (tegen spoorweg aan). De voorgestelde activiteiten, namelijk lokale bedrijvigheid, zijn momenteel ook reeds mogelijk maar nog niet gerealiseerd wegens het ontbreken van een ontsluiting. Daar deze momenteel vrijliggende gronden niet aansluiten op woongebieden zijn ze bijgevolg ook niet hinderlijk.
- Het betreft hier telkens kleinschalige activiteiten (handel, lokale bedrijvigheid,...), waarvan geen effecten op de gezondheid en de veiligheid van de mens moet worden verwacht.
- Er kunnen nog enkele bijkomende woningen gerealiseerd worden ten oosten van de Gitsestraat.
- Het geplande activiteiten sluiten aan bij enerzijds de bestaande activiteiten langs de Brugsesteenweg en anderzijds bij de bestaande lokale bedrijvigheid in het RUP Dammestraat.

##### Maatregelen geïntegreerd in het plan

- Het RUP biedt niet het kader voor de oprichting van SEVESO-bedrijven.
- Daar de activiteiten verkeersgenerend zijn is een herinrichting van de Brugsesteenweg noodzakelijk.
- Een aantal doorsteken voor verkeer (o.a. naar de Gitsestraat) worden afgeschaft, wat de leefbaarheid voor de bewoners zal verbeteren. Er komen wel bijkomende fiets- en voetgangersdoorsteken.

##### Toepasselijke wetgeving

- De bedrijven moeten de ARAB-wetgeving naleven. Deze wetgeving regelt de zorg voor de gezondheid en de veiligheid van de werknemers.

- Voor de bedrijven is de VLAREM-regelgeving van toepassing. Deze regelgeving legt een aantal normen op aan de emissies van de bedrijven en een aantal normen m.b.t. de externe veiligheid van de bedrijven (o.a. brandveiligheid).

#### Conclusie

- In de onmiddellijke omgeving van het RUP ligt een Seveso-bedrijf. Het RUP “Brugsesteenweg” heeft als doel om de ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande en toekomstige handelszaken en bedrijven en mobiliteit binnen het zo goed als volledig ontwikkelde gebied te regelen. Er kunnen enkele bijkomende woningen (minder dan 10) gerealiseerd worden aan de oostzijde van de Gitsestraat. Er komt dus een beperkt aantal bijkomende inwoners in de buurt van het SEVESO-bedrijf.
- Het RUP vormt niet het kader voor de oprichting van Seveso-bedrijven, zodat de omwonenden niet blootgesteld worden aan de risico's die dergelijke bedrijven met zich meebrengen.
- De uitvoering van het RUP zal geen bijkomende risico's voor de gezondheid en de veiligheid van de omwonenden opleveren.

#### **RUP “Dammestraat”**

#### Referentie

- Het plangebied is momenteel grotendeels bebouwd. Het grootste deel van de bebouwing zal gesloopt worden in het kader van een brownfieldproject.
- Het plangebied is gelegen binnen het gewestplan “Roeselare-Tielt”, goedgekeurd bij KB van 17 december 1979. De zonering op het gewestplan is echter vervallen met de goedkeuring van het Algemeen Plan van Aanleg (APA) op 29 april 1991. Bij Besluit van 15 december 1998 werden een

aantal wijzigingen goedgekeurd t.o.v. het toen vigerende gewestplan. Binnen het RUP “Dammestraat” zijn er geen wijzigingen van toepassing.

- Binnen het APA zijn de volgende zoneringen van toepassing binnen het plangebied:
  - Algemene woongebieden (rood): deze gebieden zijn bestemd voor wonen alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf, groene ruimten, sociaal-culturele inrichtingen, openbare nutsvoorzieningen, verblijfsrecreatieve voorzieningen en bestaande agrarische bedrijven. Allen indien verenigbaar met onmiddellijke omgeving.
  - Bedrijfsgebied voor KMO en dienstverlening (roze): binnen deze zone zijn ambachtelijke bedrijven, kleine en middelgrote ondernemingen, kleine opslagplaatsen van goederen, groothandelszaken, winkels, tertiaire en ambachtelijke bedrijven, horeca, zaalsporten, vrijetijdsbesteding en woongelegenheden los van bedrijvenbestemming toegelaten.
- Binnen het plangebied is er één Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) van toepassing, namelijk BPA Rotsestraat (10/09/1985): binnen het plangebied geeft het BPA aan dat de zone tegen de Rotsestraat (ongeveer uitbreidingszone Aveve) bedoeld is voor woningen en als gemengde zone (handel, diensten, horeca, kantoren en niet-hinderende bedrijven). Bovendien is het achterliggende gebied, gesitueerd binnen het Brownfieldproject, aangeduid als een zone voor ambachtelijke bedrijfsgebouwen - bergplaatsen, niet storend voor de omgeving.
- Er zijn geen Seveso-inrichtingen binnen het plangebied aanwezig.
- Aansluitend bij het plangebied is één Seveso-inrichting aanwezig: Carpenter Belgium: Wijnendalestraat 171 te 8800 Roeselare,

onderworpen aan de Seveso II-richtlijn (lagedrempelinrichting).

- Het plangebied situeert zich volledig buiten de herbevestigde agrarische gebieden (HAG).

#### Beschrijving effect

- Het doel van het RUP is om het plangebied te herontwikkelen voor deels lokale bedrijvigheid en deels wonen, mits garanties voor een optimale ontsluiting. De sanering en herontwikkeling is opgenomen in het lopende brownfieldproject.
- Momenteel zijn er bestaande bedrijven aanwezig, er wordt een nieuwe ontwikkeling van lokale bedrijven voorgesteld door eerst te saneren en optimaal te ontsluiten.
- De bijkomende woningen (maximaal 75) zijn een ruimtelijke logische afwerking van het bestaande woongebied, inclusief groenbuffer errond.
- Het betreft hier kleinschalige activiteiten (lokale bedrijvigheid en wonen), waarvan geen effecten op de gezondheid en de veiligheid van de mens moet worden verwacht.

#### Maatregelen geïntegreerd in het plan

- Het RUP biedt niet het kader voor de oprichting van SEVESO-bedrijven.
- De maximaal 75 bijkomende woningen komen in het zuiden van het plangebied, weg van het SEVESO-bedrijf “Carpenter Belgium”.

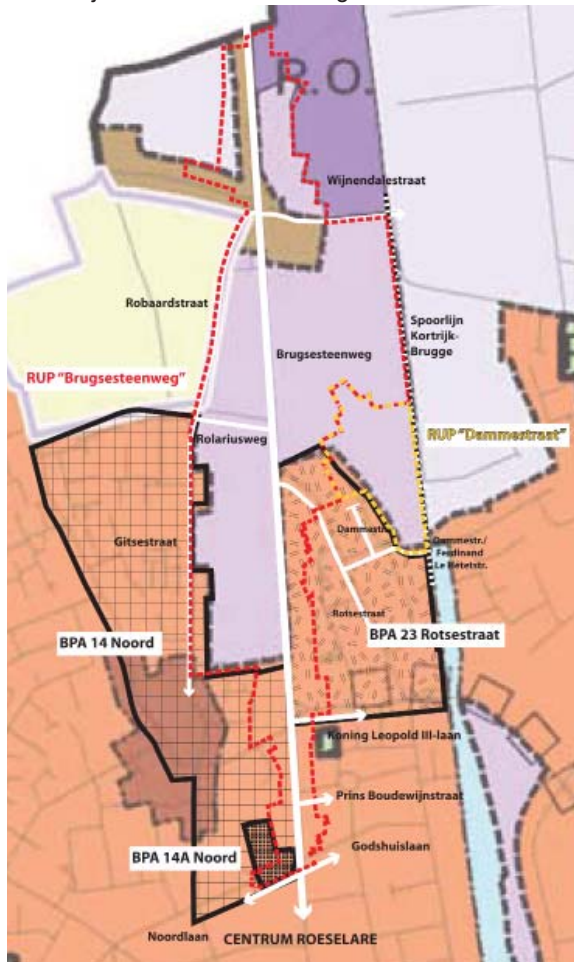
#### Conclusie

- In de onmiddellijke omgeving van het RUP ligt een Seveso-bedrijf. Het RUP “Dammestraat” heeft als doel om het plangebied te herontwikkelen voor deels lokale bedrijvigheid en deels wonen mits garanties voor een optimale ontsluiting. Er kunnen naar schatting maximaal 75 bijkomende woningen



gerealiseerd worden aan de zuidkant van het plangebied. Er kunnen dus een beperkt aantal bijkomende inwoners in de buurt van het SEVESO-bedrijf komen wonen.

- Het RUP vormt niet het kader voor de oprichting van Seveso-bedrijven, zodat de omwonenden niet blootgesteld worden aan de risico's die dergelijke bedrijven met zich meebrengen.



kaart 10: APA + BPA's

### 3.2 De ruimtelijke ordening

#### RUP "Brugsesteenweg" en RUP "Dammestraat"

##### Referentie

- Roeselare situeert zich nagenoeg centraal in de provincie West-Vlaanderen tussen Kortrijk (zuiden) en Brugge (noorden) en maakt deel uit van het arrondissement Roeselare. De stad is een fusie van de gemeenten Roeselare, Rumbeke, Oekene en Beveren.
- Op regionale schaal maakt de stad deel uit van de industriële as die zich langsheen het kanaal Roeselare-Leie heeft ontwikkeld. Deze zone bestaat uit twee sterk verstedelijkte gebieden, namelijk het gebied Roeselare (Roeselare, Izegem, Ingelmunster) in het westen en Waregem met Wielsbeke en Oostrozebeke in het oosten. Het gebied is te beschouwen als een geïndustrialiseerd stedelijk netwerk op provinciaal niveau.
- Beide plangebieden situeren zich in het noorden van de stad langsheen een belangrijke invalsweg, namelijk de Brugsesteenweg. Meer specifiek van in het noorden, oosten, zuiden naar de westzijde:
  - RUP Brugsesteenweg: gemeentegrens Hooglede, (nieuw) bedrijventerrein Wijnendale, Wijnendalestraat, spoorlijn Kortrijk-Brugge, RUP Dammestraat, achterzijden percelen bebouwing langsheen de Brugsesteenweg, Noordlaan, Godshuislaan, achterzijden percelen bebouwing langsheen de Brugsesteenweg, Gitsestraat, Robaardstraat, achterzijden percelen langsheen Brugsesteenweg
  - RUP Dammestraat: afgebakend door RUP Brugsesteenweg, spoorlijn Kortrijk-Brugge,

Ferdinand Le Hétetstraat<sup>2</sup>, achterzijden percelen bestaande woningen Dammestraat.

- De beide gemeentelijke RUP's geven uitvoering aan het GRS Roeselare (goedgekeurd door deputatie op 2 augustus 2012).

#### Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

- Roeselare, met delen van Izegem en Ingelmunster werd geselecteerd als regionaalstedelijk gebied en maakt deel uit van het stedelijk netwerk op Vlaams niveau "regio Kortrijk".
- Als regionaalstedelijk gebied is Roeselare geselecteerd als economisch knooppunt.
- Voor Roeselare zijn volgende selectie m.b.t. de lijninfrastructuur van belang:
  - De E403 (A17) wordt aangeduid als hoofdweg.
  - De N36 aansluiting 6 E403 tot N32/R32 en het deel van de R32 tot de E403 (A17) oprit 8 zijn geselecteerd als primaire weg II.
  - De spoorlijn Oostende - Brugge - Kortrijk - Rijsel werd geselecteerd als hoofdspoorweg (verbinding van Vlaams niveau) voor personenvervoer, met het station van Roeselare als structuurbepalend hoofdstation voor het regionaalstedelijk gebied.
  - Het kanaal Roeselare-Leie behoort tot het hoofdwaterwegennet (verbinding van (inter)nationaal en Vlaams niveau).
  - Het kanaal Roeselare-Leie werd niet geselecteerd in het RSV.

<sup>2</sup> Met het sluiten van de spooroverweg wordt het eerste deel van de Dammestraat, van naam veranderd, naar Ferdinand Le Hétetstraat. De naam wordt pas officieel in oktober-november 2015.

## Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Roeselare

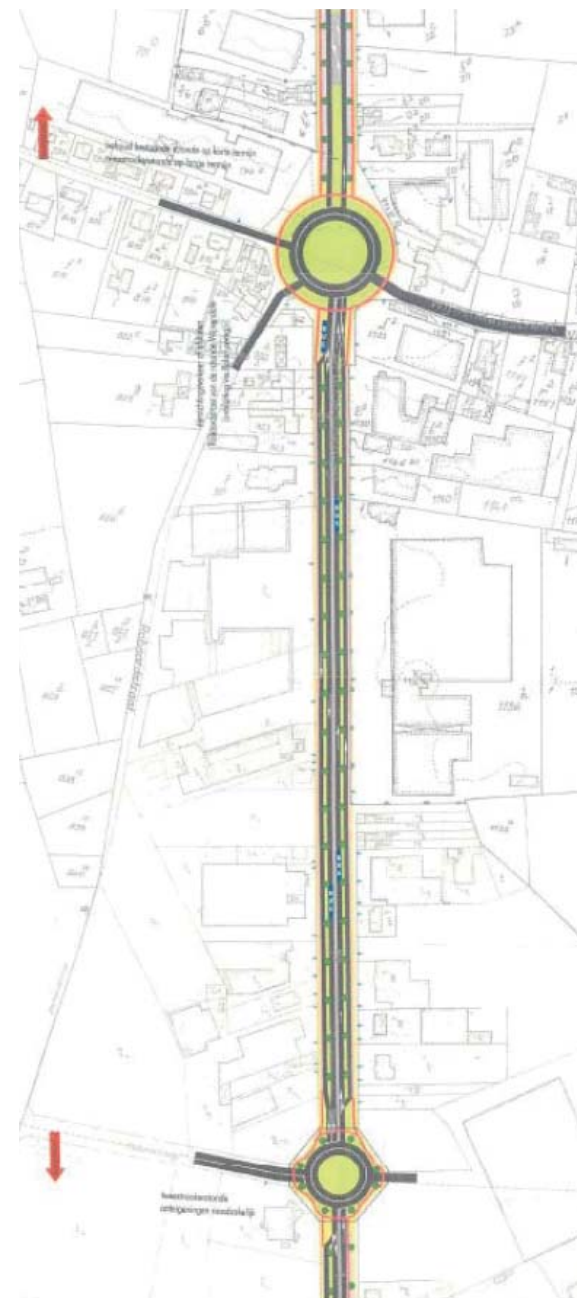
- De Vlaamse regering heeft op 21 november 2008 het gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Roeselare definitief vastgesteld.
- Beide plangebieden zijn volledig binnen de afbakeningslijn gesitueerd (grens loopt langsheen R32).
- Grenzend aan het RUP Brugsesteenweg, t.h.v. de Robaardstraat, werd het stedelijk woongebied Gitsestraat (Art.4) bestemd. De bedrijvigheid ten oosten van de spoorweg is eveneens bestemd als gemengd regionaal bedrijventerrein.



kaart 11: Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Roeselare

- Binnen de toelichtingsnota werd er m.b.t. de ontwikkeling van het stedelijk woongebied Gitsestraat een aantal ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld die betrekking hebben op beide plangebieden (verkort weergegeven):
  - Het gebied dient afdoende gebufferd te worden ten aanzien van het aanliggend bedrijventerrein aan de oostelijke zijde (Wijnendale), teneinde lawaai- en luchthinder tegen te gaan en om een kwalitatieve visuele afscherming en landschappelijke inpassing te bekomen.
  - De ontsluiting van het gebied dient aan te sluiten op de bestaande lokale wegenis in de omliggende woongebieden en in geen geval op de interne ontsluitingsinfrastructuur van het noordelijke gelegen bedrijventerrein. Daarbij dient het gebied zodanig ontwikkeld te worden dat de Brugsesteenweg (N32) het bijkomend autoverkeer kan ondervangen. Hiervoor wordt verwezen naar de doelstellingen van het streefbeeld voor de N32, waarin volwaardige aansluitingspunten op de N32 zijn voorzien ter hoogte van de Oude Diksmuidsestraat-Wijnendalestraat en de Rolariusweg (dubbelstrooksrotondes). Het streefbeeld suggereert om de Robaardstraat (éénrichtingsstraat) op termijn volledig af te sluiten. Uit de monitoring van voorliggend plan en de mobiliteitsaspecten zal moeten blijken of deze optie haalbaar is. Specifieke aandacht dient ook te gaan naar passende maatregelen om de doorstroming op de N32 (Brugsesteenweg) te vrijwaren en doorgaand verkeer ter hoogte van de Gitsestraat te ontmoedigen.

kaart 12: Principes ontsluiting stedelijk woongebied Gitsestraat binnen afbakeningsproces op basis van streefbeeld N32





## Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

- PRS West-Vlaanderen werd op 12/06/2001 definitief vastgesteld, op 11/02/2014 werd het addendum definitief vastgesteld.
- Roeselare behoort naar gewenste nederzettingsstructuur tot het “stedelijk netwerk op Vlaams niveau Regio Kortrijk”. Binnen dit stedelijk netwerk wordt Roeselare, zoals reeds vermeld bij het RSV, geselecteerd als regionaalstedelijk gebied.
- De N32 werd tussen de Westlaan/Koning Albert III-laan tot de R32 (Meensesteenweg) geselecteerd als Secundaire Weg II
- Addendum p.159, 160: Nieuwe kleinhandelszaken kunnen zich enkel vestigen in de stedelijke gebieden, in de kernen van het buitengebied en in de overige woonconcentraties volgens het schaalniveau en de ruimtelijke draagkracht van de desbetreffende nederzetting. Hierbij dient extra aandacht te gaan naar de verkeers- en mobiliteitsimpact. Dit komt de kernversterking en de aantrekkingskracht van deze plaatsen ten goede. Bovendien wordt daarmee een halt toegeroepen aan de lintvorming of inplanting van nieuwe alleenstaande kleinhandelszaken aan invalswegen of verbindingswegen gesitueerd in de open ruimte. Verweving met andere functies moet de regel zijn. De aandacht gaat dan vooral naar de ruimtelijke impact en de impact van en op het verkeer van de desbetreffende kleinhandelszaken. Deze impact moet in verhouding staan tot het omringende bebouwde weefsel en de (verkeers)leefbaarheid en veiligheid. Enkel waar verweving onmogelijk is, moet er aan scheiding van functies gedacht worden. Nieuwe kleinhandelszaken die niet in het stedelijk weefsel passen, moeten gelokaliseerd worden op goed be-

reikbare kleinhandelszones. Het gaat hier enkel om kleinhandelszaken die grootschalig (wegens volumineuze kleinhandel) of sterk verkeersgenererend zijn en die aldus de leefbaarheid van de woonomgeving kunnen ondermijnen. Dergelijke kleinhandelszones kunnen enkel opgericht worden in de regionaalstedelijke en de kleinstedelijke gebieden, volgens het schaalniveau en de ruimtelijke draagkracht van het betreffende stedelijk gebied. Dit houdt onder meer in dat de kleinhandelszone dient bekeken te worden in relatie met het bestaande voorzieningenapparaat.

Op bestaande bedrijventerreinen die niet als kleinhandelszone zijn aangemerkt, kunnen geen nieuwe kleinhandelszaken worden opgericht.

Nieuwe shoppingcentra zijn slechts mogelijk indien ze verweven zijn in de binnenstedelijke woonomgeving. Met een shoppingcentrum wordt een grootschalig, planmatig ontwikkeld complex van kleinhandelszaken bedoeld waar een zeer ruim productenassortiment aangeboden wordt en waar minstens één grootschalige trekker (bv. een hypermarkt) voorkomt. Buiten de binnensteden wordt de bouw van dergelijke shoppingcentra niet toegelaten. West-Vlaanderen beschikt immers over een regelmatig verspreid patroon van stedelijke gebieden met vrij goed bereikbare stadscentra. Bovendien zijn shoppingcentra gedeeltelijk concurrerend met de binnenstad en werken ze de kernversterking tegen.

## Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Roeselare

GRS Roeselare werd op 02/08/2012 gedeeltelijk goedgekeurd door de deputie van de Provincie West-Vlaanderen.

### ***Richtinggevend gedeelte: gewenste economische structuur***

#### Ontwikkelingsmogelijkheden voor het handelsapparaat - Voeren van kernversterkend beleid

Volgens de gewenste economische structuur van het GRS (p.199) wenst de stad om de commerciële activiteiten zoveel mogelijk in het kernwinkelgebied of in de nabije omgeving ervan te integreren. Het kernwinkelgebied is op een vlotte manier bereikbaar.

De keuze voor dit kernversterkend beleid komt tot uiting in het zogenaamde ‘moratoriumbesluit’ waarvan de laatste aanpassing van 15 maart 2010 dateert. Het college van burgemeester en schepenen concludeerde toen dat het aangewezen is om nieuwe grootschalige kleinhandelsvestigingen te weren uit de stadsrand en zulks om redenen van ruimtelijke ligging en bescherming van het stedelijk milieu.

Deze beleidskeuze wordt onderbouwd door een detailhandelsstudie die het Westvlaams Economisch Studiebureau, in opdracht van de stad, verrichtte naar het koopgedrag van de consument. Uit deze studie van het WES blijkt dat de stad Roeselare reeds vandaag een zeer hoge koopbinding en koopattractiviteit heeft. Een spectaculaire toename hoeft men hierin niet te verwachten. Het bestaande winkelaanbod vertoont bovendien geen noemenswaardige tekortkomingen. Daarom waarschuwt het WES voor een te grote uitbreiding van de nettohandelsoppervlakte in de stad. Zo berekende het studiebureau dat er slechts ruimte

is voor een bijkomende 7.800 m<sup>2</sup> nettohandelsoppervlakte. Hieraan dient blijvende aandacht besteed te worden, teneinde economische oververhitting en/of leegstand te vermijden.

Het moratoriumbesluit houdt de volgende principes in:

- Deconcentratie van kleinhandel naar de stadsrand zorgt voor een verzwakking van het kernstedelijk winkelapparaat en kan in de stadskern zorgen voor leegstand en verloederling.
- De ijver van de stad om nieuwe kleinhandel te bundelen en te verweven in de stadskernen
- Het is aangewezen om de verdere uitzwerving van grootschalige kleinhandel in de stadsrand tegen te gaan om het stadscentrum en de dorpskernen als commerciële ruimte aantrekkelijk te houden en zodoende de leegstand en verloederling tegen te gaan
- De verdere inplanting van grootschalige kleinhandel langs de thans drukke invalswegen ter hoogte van de
- vijf structuurbepalende kleinhandelslinten (nl. N32 Brugsesteenweg, N37 Ardooisesteeweg, N36 Diksmuidsesteenweg, N32 Meensesteenweg en N32 Zilverberg) verhogen de mobiliteitsproblemen die moeten voorkomen worden.

Concreet betekenen bovenstaande visie en principes van het moratoriumbesluit voor de Brugsesteenweg het volgende:

- In principe moet de uitbreiding van commerciële activiteiten buiten de handelskern worden vermeden.
- Bestaande bedrijfs- en verkoopsruimtes buiten de handelskern kunnen evenwel geherconditioneerd en geactiveerd worden, zij het enkel mits een grondige motivatie en binnen huidige volumes. Uitzonderlijke nicheproducten met een ernstige aanduiding van een meerwaarde voor

het Roeselaarse winkelgebeuren kunnen eventueel wel nog door het Schepencollege worden toegelaten.

- Nieuwe winkelruimtes of uitbreidingen van bestaande handelsvestigingen dienen gepaard te gaan met een opmerkelijke kwalitatieve verbetering van het winkelaanbod en moeten complementair zijn ten aanzien van het huidige winkelaanbod.
- De commerciële activiteit in de periferie (o.a. Brugsesteenweg) vraagt voortdurende aandacht om gestructureerd te worden zowel op mobiliteits- als economisch vlak.
- De bestaande commerciële activiteiten langsheen de Brugsesteenweg blijven behouden. Bijkomende kleinhandelsactiviteiten worden niet toegelaten.
- Bedrijfsgronden/gebouwen die momenteel geen commerciële invulling hebben worden voorbehouden voor bedrijvigheid en in een specifieke zone (i.c. ten zuiden Rolariusweg) ook voor wonen (zie ook gewenste structuur Noordelijke Activiteitenstrip)
- In het stadscentrum moet nieuwe winkelruimte vergezeld worden van één of meerdere belangrijke trekkers die langs een centrale looproute gelegen zijn. Op deze manier kan de stad op termijn een volledig winkelwandelcircuit creëren.

### ***Richtinggevend gedeelte: deelentiteit “Noordelijke Activiteitenstrip”***

De beide plangebieden werden uitgewerkt in het GRS binnen de deelentiteit “Noordelijke Activiteitenstrip”. Deze wordt hieronder integraal overgenomen.

#### Beleidsdoelstelling

De Brugsesteenweg is een belangrijke invalsweg tot de stad en dient bijgevolg de nodige beeldkwaliteit uit te stralen zowel wat de gebouwen, de aanleg van de

buitenruimte als de inrichting van het openbaar domein betreft.

Bij het versterken van de beeldkwaliteit van de Brugsesteenweg wordt tevens aandacht besteed aan een kwaliteitsvolle afwerking van de achterzijde van deze activiteiten.

De Brugsesteenweg wordt gekenmerkt door een verweving van wonen, economische activiteiten en handelsactiviteiten. Het streven naar een leefbare werk- en woonomgeving én het creëren van een vlotte verkeersdoorstroming richting Het Hart vormen belangrijke uitdagingen voor de entiteit. Een vlotte verkeersdoorstroming wordt bekomen door een aangepast beleid inzake de verkeersafwikkeling naar de verschillende activiteiten en een aangepast beleid ten aanzien van de toegelaten activiteiten.

Interne ontsluitingslussen voor het bedrijventerrein Wijnendale en de achterliggende gronden van Decathlon (Brugsesteenweg) (*na het structuurplanningsproces ingenomen door Hubo*) worden voorzien. Nieuwe initiatieven (vb. ontwikkeling van stedelijk woongebied Gitsestraat) mogen de verkeersdoorstroming langsheen de Brugsesteenweg niet verzwaken. Ingrepen in het openbaar domein kunnen hiertoe vereist zijn.

#### Ruimte voor KMO en dienstverlening

De Brugsesteenweg is momenteel een drager van economische activiteiten, waaronder KMO's en grootschalige handelscomplexen, al dan niet verweven met wonen.

Langsheen de Brugsesteenweg dient het aanbod aan KMO's en dienstverlening te worden versterkt. Het bestaande winkelaanbod blijft behouden. De overige percelen en panden worden ingevuld voor KMO, met inbegrip van groothandel. Typische buurtwinkels (vb. bakker, krantenwinkel, ...) zijn evenwel mogelijk.

Bijzondere aandacht gaat naar het KMO-gebied gelegen tussen de Rolariusweg en het Hart. Gelet de ligging nabij het Hart wordt dit gebied ontwikkeld als zone voor KMO en wonen. De verdere ontwikkeling als winkelzone is niet gewenst. Enkel de bestaande commerciële ruimten kunnen worden ingevuld voor kleinhandel. De overige percelen en panden kunnen ingevuld worden voor wonen en KMO, met inbegrip van groothandel. De KMO-activiteiten dienen verenigbaar te zijn met het wonen.

Bovenstaande visie werkt versterkend ten aanzien van de bereikbaarheid van de activiteiten langsheen de Brugsesteenweg, een vlotte doorstroming richting Het Hart én de kleinhandel in Het Hart. Hiertoe wordt een planinitiatief genomen.

Een groenbuffer tussen de winkels langsheen de Brugsesteenweg en de woningen en bedrijven langsheen de Gitsestraat dient zowel visueel als geluidswerend te werken.

#### Een complementair handelsaanbod

De handelsactiviteiten langsheen de Brugsesteenweg moeten kaderen binnen de strategisch-commerciële visie inzake handel. Aanvragen tot het verkrijgen van een sociaal-economische vergunning voor speciality-goederen<sup>3</sup> worden getoetst op hun complementariteit met het aanwezige assortiment teneinde oververzadiging te vermijden. Handelsactiviteiten die - al dan niet exclusief - shoppinggoederen<sup>4</sup> aanbieden worden geweerd.

<sup>3</sup> Speciality-goederen voorzien eveneens in de secundaire behoeften van de consumenten en worden ook wel uitzonderlijke goederen genoemd. Dit soort goederen hebben over het algemeen een grote geldwaarde en de aankoop vraagt over het algemeen heel wat tijd. De consument komt er soms ver van de eigen woonplaats voor (bijvoorbeeld meubelen en doe-het-zelfartikelen).

<sup>4</sup> Shoppinggoederen voorzien in de secundaire behoefte van de consument en worden ook wel meerkeuzegoederen genoemd. Het typische aan deze goederen is dat de consument bereid is om meer tijd te besteden bij de aankoop ervan dan bij dagelijkse goederen en hij de goederen sterk wenst te vergelijken voor de

#### Afstemming en integratie met het stedelijk woongebied Gitsestraat

Ten westen van de Brugsesteenweg wordt middels het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Roeselare' het stedelijk woongebied Gitsestraat aan het woonaanbod toegevoegd. Dit stedelijk woongebied sluit in oostelijke richting aan op de Noordelijke Activiteitenstrip. Gelet de omvang van het gebied betekent dit, gerekend aan 25 w/ha, een bijkomend aanbod aan 776 woningen.

De inrichting en ontsluiting van dit woongebied wordt dusdanig uitgewerkt dat de verkeersafwikkeling/doorstroming op de Brugsesteenweg niet in het gedrang komt.

Indien de ontsluiting van het woongebied (deels) plaats vindt langsheen de Brugsesteenweg, dient het openbaar domein deze toegang te accentueren (vb. beeldbepalend element, groenstructuur, ... teneinde zoekverkeer langsheen de Brugsesteenweg te vermijden. Een verbreding van de Rolariusweg en de aanleg van een rotonde vormen een mogelijkheid.

#### Site Dammestraat

Tussen de spoorlijn en de Dammestraat bevindt zich de voormalige site van het bedrijf Parts & Components. Deze site raakt zowel in westelijke als in zuidelijke richting aan de residentiële verkavelingen langsheen de Dammestraat en Ten Hove.

De ontsluiting van de site gebeurt via de Dammestraat. Dit betekent dat het vracht- en bedrijfsverkeer doorheen de woonwijk plaats vindt.

Gelet op de perceelsconfiguratie en de huidige context (rakend aan bestaande woonomgeving - bereikbaarheid) opteert de stad om binnen deze site geen 'zware' industrie meer toe te laten. Er wordt een planinitiatief genomen om een herbestemming naar wonen met

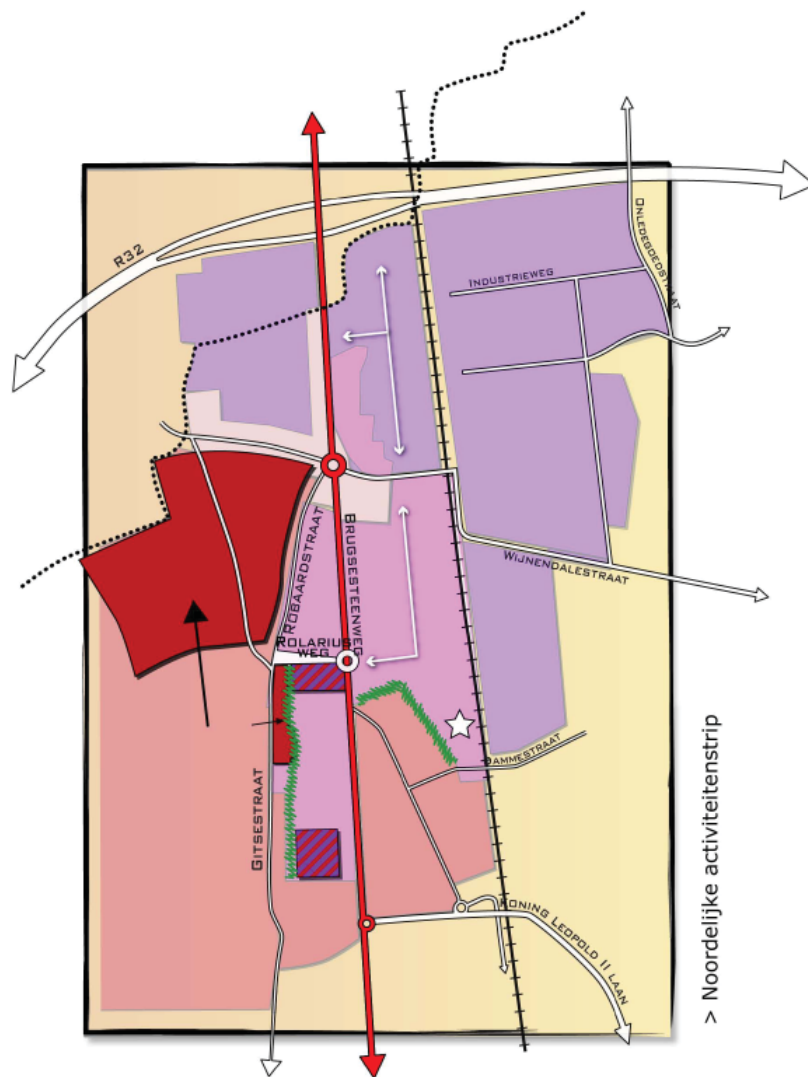
aankoop ondanks de slechts gemiddelde geldwaarde (bijvoorbeeld kleren en schoenen).

mogelijkheid voor lokale bedrijvigheid door te voeren (dubbele bestemming).

Een buffer tussen de bedrijven achterliggend aan de Brugsesteenweg en het wonen aan de Rotsestraat-Dammestraat kan worden opgenomen.

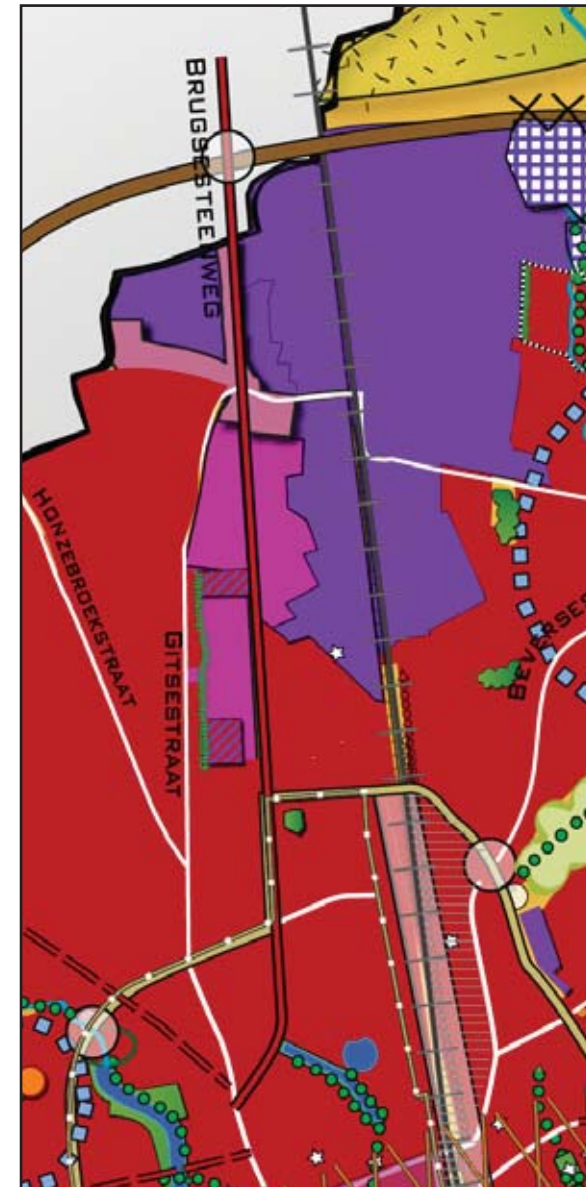
#### ***Bindend gedeelte***

- BLP/GRUP in functie van de herstructurering van de Brugsesteenweg waarbij ondermeer de principes voor KMO en wonen vertaald worden.
- Onderzoek moet uitwijzen of een interne ontsluitingsweg voor de achterliggende gronden van Decathlon (Brugsesteenweg) haalbaar is.



> Noordelijke activiteitenstrip

- |  |                              |  |                            |
|--|------------------------------|--|----------------------------|
|  | invalsweg 1ste orde          |  | verbreiding bestaande weg  |
|  | te behouden woonconcentratie |  | buffer wonen-bedrijvigheid |
|  | ruimte voor wonen            |  | KMO en wonen               |
|  | interne ontsluiting          |  | KMO en dienstverlening     |
|  | Site Dammestraat             |  | Bedrijvigheid              |



kaart 13: GRS Roeselare - Noordelijke activiteitenstrip  
 kaart 14: synthese van de gewenste ruimtelijke structuur  
 (uitsnede thv plangebieden)

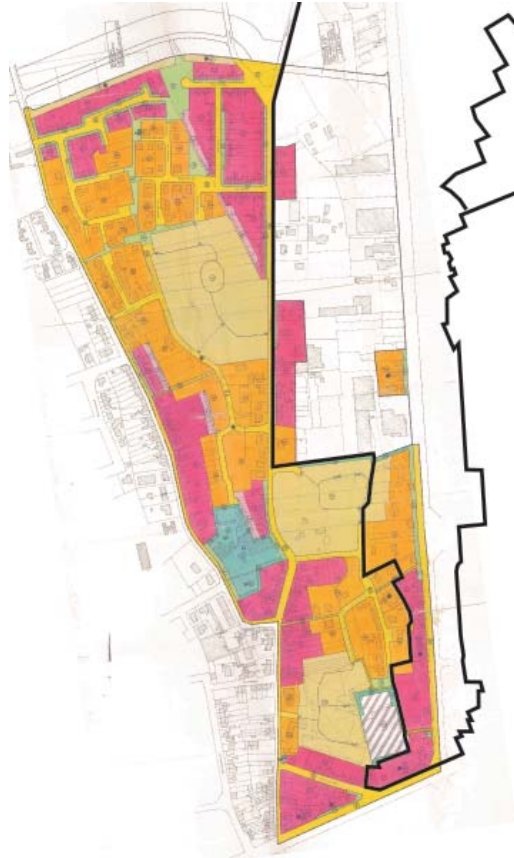


## BPA's - RUP's

Binnen het plangebied zijn er twee Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA) van toepassing:

### **BPA nr.14 Noord (30/07/1992) met een gedeeltelijke herziening BPA nr.14A Noord (22/03/2004)**

Het betreft een verdere detaillering van het APA/gewestplan van het woongebied naar gesloten bebouwing, open- en half-open bebouwing en centrumbebouwing.



kaart 15: BPA nr. 14 met grens plangebieden

De volgende bestemming werden er aan de zones binnen het plangebied gegeven binnen BPA nr.14 Noord:

- Zone 1 “Gesloten bebouwing - zone” (karmijnrood): woonegelegenheden in de vorm van gesloten bebouwing. Voor deelzones aangeduid met een asterisk (\*) kan als hoofdbestemming eveneens een handels- of teriiaire bestemming gelden. Als nevenbestemming zijn detailhandel, diensten, horeca, kantoren toegelaten indien aanleunend bij een bedrijvenszone kunnen voornoemde bestemmingen als hoofdbestemming worden beschouwd.
- Zone 2 “Open en half-open bebouwingszone” (oranje): woonegelegenheden in de vorm van open en halfopen bebouwing. Voor deelzones aangeduid met een asterisk (\*) kan als hoofdbestemming eveneens de bedrijvenbestemming met inbegrip van mogelijkheid tot tank- en sercestations, gelden. Als nevenbestemming zijn detailhandel, diensten, horeca en kantoren toegelaten. Tank- en servicestations zijn uitgesloten als nevenbestemming.
- Zone 3 “Nieuwbouwoonzone” (okergeel): bij de ontwikkeling van het achterliggende percelen was het de bedoeling om een deel van de tuinen van binnen het plangebied mee op te nemen maar dat is tot hier toe niet gebeurd.
- Zone 7 “Bouwvrije zone” (groen): bouwvrije tuinstroken tussen voorgevel en rooilijn
- Zone 10 “Wegenis en/of pleingehelen (geel): zone voor wegen met verblijfs- en verkeersfunctie en daarbijhorende vrije ruimte
- Zone 12 “Voetwegzone” (oker met gekruiste arcering): verblijfszone i.f.v. voetgangers- en fietserverkeer

De volgende bestemming werden er aan de zones binnen het plangebied gegeven binnen BPA nr.14A Noord:

- zone 13 “Zone voor centrumbebouwing” (rood): de hoofdbestemming is ééngesinswoningen en meergezinswoningen onder de vorm van aanengesloten bebouwing met onderbreking. Meergezinswoningen zijn toegelaten. Diensten, handel, kantoren en horeca kunnen eveneens als hoofdbestemming indien ze hun parkeerbehoeften op een verkeerstechnische goed bereikbare manier op eigen terrein kunnen voorzien. Niet toegelaten zijn dancings, dicotheken, tank- en sercivestations en functies en activiteiten die niet verenigbaar zijn met de woonomgeving. In nevenbestemming is kleinschalige ambacht toegelaten.
- Deelzone voor ontsluiting woonprojectzone: wegeenis i.f.v. ontsluiting achterliggende woonzone (huidige Waterdam)



kaart 16: BPA nr. 14A met grens RUP Brugsesteenweg

### **BPA Rotsestraat (10/09/1985)**

Binnen het plangebied geeft het BPA aan dat deze zone bedoeld is voor woningen en als gemengde zone (handel, diensten, horeca, kantoren en niet-hinderende bedrijven)



kaart 17: BPA Rotsestraat met grens plangebieden

De volgende bestemming werden er aan de zones binnen het plangebied gegeven binnen BPA Rotsestraat:

- Wegen en daarbijhorende ruimten (geel): zone voor wegen met verblijfs- en verkeersfunctie en daarbijhorende vrije ruimten
- Tuinstroken tussen voorgevel en rooilijn en tussen zijgevel en zijperceelsgrens: alleen groen is toegelaten, max. verharding bedraagt 1/3 van de zone
- Woongebouwen-woningen, ambachtelijke bedrijfsgebouwen - bergplaatsen, niet storend aan de omgeving (rood-paars gearceerd). In nevenbestemming zijn detailhandel, diensten, horeca, kantoren en bergplaatsen - garages toegelaten alsook woningen en ambachtelijke bedrijfsgebouwen - bergplaatsen, indien niet storend voor de omgeving.
- Ambachtelijke bedrijfsgebouwen - bergplaatsen, niet storend aan de omgeving (paars-wit gearceerd). In nevenbestemming zijn woongebouwen - woningen en bergplaatsen - garages toegelaten.

### **Brownfield**

Op 18/09/2012 werd de Brownfieldconvenant van het Brownfieldproject nr.72 "Roeselare - Immo Verbrugge" bekracht door de Vlaamse Regering, de actoren (Brocap nv, Immo Verbrugge nv) en de regisseurs (stad Roeselare, POM West-Vlaanderen, AWV en OVAM).

Binnen de convenant wordt het Brownfieldproject als volgt omschreven:

- Het project omvat, de sanering van de Brownfield en herontwikkeling. Dit houdt in dat meeste bestaande opstallen dienen gesloopt te worden. Nadien dient voorzien te worden in infrastructuur voor een optimale ontsluiting en realisatie van de bedrijfsgebouwen. De ruimtelijke herontwikkeling is gericht op voorzieningen voor ambachten en

KMO-bedrijvigheid, voornamelijk kleine ondernemingen. Per bedrijfsgebouw kan al dan niet een kantoorruimte en/of een woonegelegenheid voorzien worden. De totale bebouwbare oppervlakte van het terrein wordt geraamd op 11.000m<sup>2</sup>. De totaal te realiseren bruto vloeroppervlakte bedraagt indicatief en op basis van het potentiële inrichtingsplan 14.000m<sup>2</sup>. Tevens wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

- Het terrein is opgenomen in meerdere ruimtelijke bestemmingsplannen (gewestplan, BPA, APA) waardoor vandaag enige onduidelijkheid bestaat over de precieze ruimtelijke hoofdbestemming. Tussen BroCap nv en Stad Roeselare wordt binnen de zes maanden na het afsluiten van de Brownfieldconvenant werd overleg gepleegd met het oog op het sluiten van een realisatieconvenant waarbij de planologische bijsturing van de ruimtelijke bestemming wordt gespecificeerd en vastgelegd: in september 2014 werd een addendum 1 goedgekeurd en ondertekend. Op basis van de bestaande ruimtelijke bestemmingsplannen is een indeling als KMO-zone mogelijk, mits het voorzien van voldoende buffering naar de omliggende woonzones.
- Het terrein wordt ontsloten via een smalle toegangsweg, die momenteel niet geschikt is voor een hedendaagse KMO-ontwikkeling. De toegangsweg komt uit in de Rotsestraat, op enkele tientallen meters van de Brugsesteenweg, wat mogelijk een congestieprobleem in de aansluiting op de Brugsesteenweg kan teweeg brengen. Daar de mobiliteit en ontsluiting van dit gebied verder dient bestudeerd te worden vooraleer hieromtrent enig besluit wordt genomen, wordt tussen BroCap nv, AWV West-Vlaanderen, POM West-Vlaanderen en Stad Roeselare binnen de zes maanden na ondertekening van het Convenant, overleg gepleegd met

betrekking tot het sluiten van een realisatieconvenant omtrent de ruimtelijke ontsluiting van deze projectzone. Minstens drie ontsluitingsscenario's dienen daarbij tegenover elkaar te worden afgewogen teneinde een duurzame en voor de gehele omgeving optimale mobiliteit en ontsluiting te kunnen waarborgen. Partijen aanvaarden dat ter bevestiging van dit resultaat een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) dient opgemaakt te worden. Indien hierbij een mobiliteitseffectenrapport verplicht zou zijn, zullen de drie ontsluitingsscenario's hierin vervat zijn.

- Voor wat betreft de bodemverontreiniging zal tussen BroCap nv en OVAM binnen de zes maanden na ondertekening van het Convenant, overleg gepleegd worden met betrekking tot het vastleggen van afspraken in verband met de verder te nemen stappen inzake bodemonderzoek en –sanering.

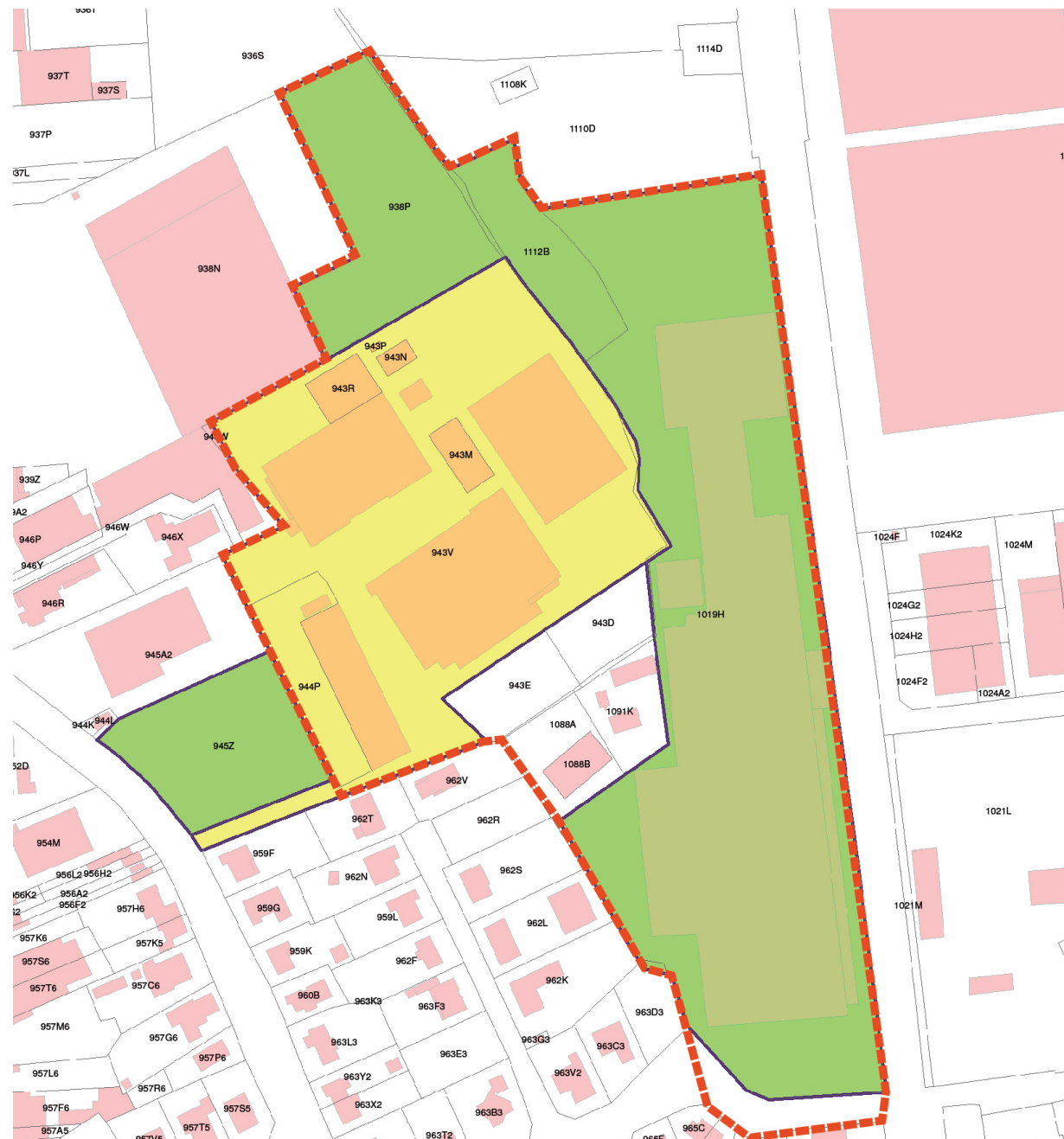
Op de volgende kaart is weergegeven welke gronden zijn opgenomen in de Bronvfieldconvenant. Enkele centrale gronden die zich wel binnen het RUP Dammestraat (rode stippellijn) situeren maken geen onderdeel uit van de convenant.

Recent (7 mei 2015) werd een 2<sup>de</sup> addendum toegevoegd met de volgende aanvulling:

- “, en ter afwerking van de woonzone op wonen. Maximum 22 300 m<sup>2</sup> van de Brownfield kan worden ontwikkeld in functie van (niet-bedrijfsgebouwen) wonen.”

 Verworven door de projectactoren  Uitbreidingsgronden, nog te verwerven

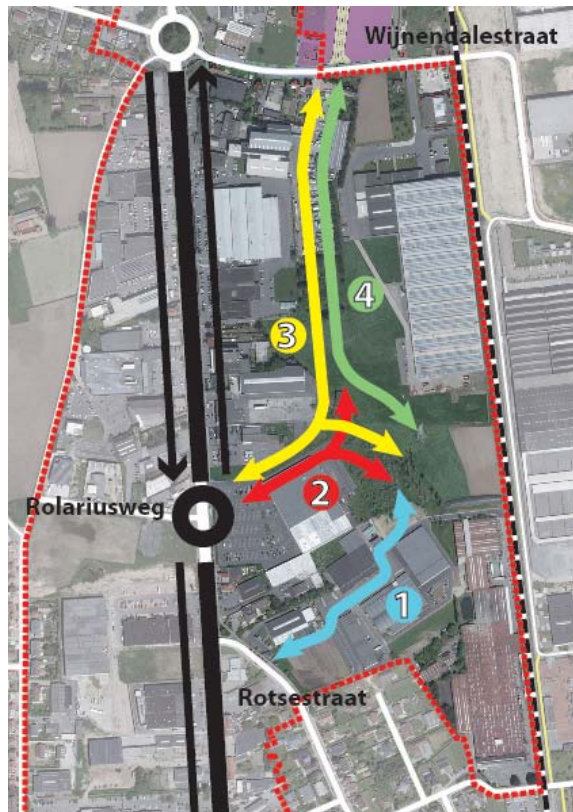
kaart 18: Gronden Brownfield tov RUP Dammestraat





De volgende ontsluitingsscenario's werden opgesteld:

- Scenario 1: vanaf de Rotsestraat
- Scenario 2: vanaf een nieuw knooppunt op de Brugsesteenweg t.h.v. de Rolariusweg
- Scenario 3: zowel vanaf een nieuw knooppunt op de Brugsesteenweg t.h.v. de Rolariusweg als vanaf de Wijnendalestraat, aansluitend op de nieuwe ontsluitingsweg voor de uitbreiding van het bedrijventerrein Wijnendale.
- Scenario 4: vanaf de Wijnendalestraat, aansluitend op de nieuwe ontsluitingsweg voor de uitbreiding van het bedrijventerrein Wijnendale.



kaart 19: ontsluitingsscenario's achterliggende

In functie van de ontwikkeling van het RUP Dammestraat zijn scenario's 2 of 3 als meest geschikt bevonden. Echter vragen de (bijkomende) activiteiten in het RUP Brugsesteenweg eveneens een achterliggende ontsluiting Wijnendalestraat - nieuwe knooppunt Brugsesteenweg/Rolariusweg. Op basis hiervan werd de voorkeur gegeven aan scenario 3.

### RUP "Brugsesteenweg"

#### Beschrijving effect

Doel van het RUP is om een kader te creëren voor de ontwikkeling van enerzijds lokale bedrijvigheid wat momenteel reeds o.a. mogelijk is volgens het APA. Anderzijds worden de huidige activiteiten langsheen de Brugsesteenweg gestructureerd door het beperken in groei van de categorieën "Dagelijks", "Mode & Luxe" en "Horeca" om in de toekomst geen dominantie van deze categorieën te riskeren. Dit alles gekoppeld aan een duidelijke mobiliteitsstructuur.

#### Maatregelen geïntegreerd in het plan

Het plan voorziet in de ontwikkeling van lokale bedrijvigheid en de herstructurering van het handelslint langsheen de Brugsesteenweg. Het betreft een kwaliteitsvolle locatie die veel mogelijkheden biedt:

- Optimale bereikbaarheid zowel voor de lokale bedrijven als voor de handelszaken. De bereikbaarheid voor auto's moet goed zijn.
- Er worden maatregelen binnen het RUP genomen om die activiteiten te stimuleren of juist te ontmoedigen die al dan niet in direct concurrentie staan met de activiteiten in het centrum van Roeselare: run-shopping en zeker geen fun-shopping langsheen de Brugsesteenweg. De site mag niet evalueren tot een shopping center.

- Het openbaar domein van de Brugsesteenweg en de andere wegenis daarentegen dient voldoende aangenaam én met groen ingericht te worden om zich op een aangename manier in de richting van het centrum van Roeselare te begeven (of Roeselare te verlaten).
- Er wordt o.a. een maximum opgelegd van 10.000m<sup>2</sup> netto-verkoopsoppervlakte per cluster om te grote handelszaken (type Ikea) hier niet te laten vestigen (tevens te verkeersgenererend). Door per cluster een maximum op te leggen kunnen verschillende winkels tot 1 grotere gebracht worden.
- Binnen het lokale bedrijventerrein wordt een gevarieerd aanbod aan kavelgrootte voorzien met een maximale kavelgrootte van 5.000m<sup>2</sup>, dit is afgestemd op lokale bedrijven.
- In het kader van het zuinig ruimtegebruik wordt er per perceel een verplicht minimaal te bouwen (gebouwen en verharding) oppervlakte opgegeven uitgedrukt in %.
- Er worden buffer/overgangszones voorzien:
  - De "spie": in de driehoek Brugsesteenweg - Robaardstraat - Rolariusweg wordt er een overgangszone naar het achterliggende (nieuwe) stedelijke woongebied Gitsestraat gemaakt. In tegenstelling tot de effectieve handelszones worden hier functies verwacht met een grotere verwevenheid met wonen maar aangepast accommodatie vragen die - wanneer ze midden in een woongebied zouden liggen - voor tijdelijke (geluids)overlast zou kunnen zorgen. Er wordt bvb. aan socio-culturele activiteiten (bvb. lokalen voor jeugdbewegingen, sportinfrastructuur, buitenschoolse opvang,...).
  - Tussen de handelszaken en de woningen langsheen de Rotsestraat wordt een groenbuffer voorzien.

- Tussen de woningen langsheen de Gitsestraat en de handelszaken langsheen de Brugsesteenweg wordt een buffer voorzien die er in de eerste plaats voor moet zorgen dat de doorgang voor gemotoriseerd verkeer doorheen het gebied tussen beide straten wordt onmogelijk gemaakt.

#### Conclusie

Geen aanzienlijk effect. De realisatie van het RUP Brugsesteenweg zal een positief effect hebben op de ruimtelijke ordening mits het uitvoeren van de maatregelen die in het plan geïntegreerd zijn.

#### RUP “Dammestraat”

##### Beschrijving effect

Het doel van het RUP is om het plangebied te herontwikkelen voor deels lokale bedrijvigheid en deels wonen mits garanties voor een optimale ontsluiting. De sanering en herontwikkeling is opgenomen in het lopende brownfieldproject.

##### Maatregelen geïntegreerd in het plan

Het plan voorziet in de ontwikkeling van lokale bedrijvigheid en de afwerking van de bestaande woonomgeving:

- De lokale bedrijvigheid sluit aan op het lokaal bedrijventerrein dat voorzien wordt in het RUP Brugsesteenweg.
- Door het voorzien van een nieuwe ontsluiting op de Brugsesteenweg (en mogelijks ook op de Wijnendalestraat) is er een optimale bereikbaarheid voor de lokale bedrijven.
- Aanpalende bestaande en nieuwe woonpercelen worden gescheiden met een thuisnijverheid (vormt

een mix tussen wonen en bedrijvigheid) of functioneel openbaar groen met een minimum breedte van 35,00m.

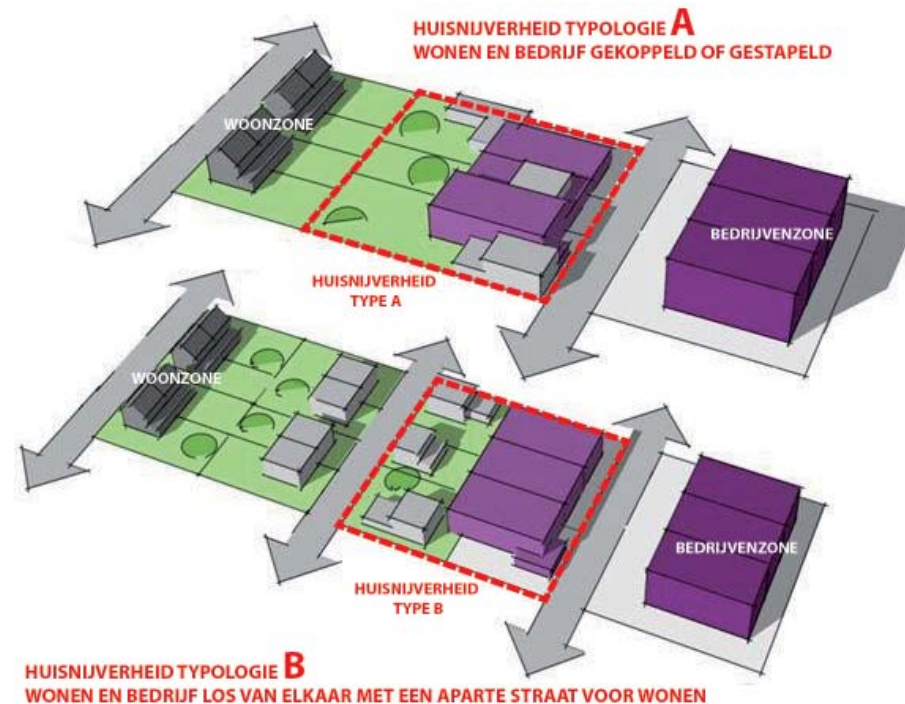
- Binnen het openbaar domein zal er voldoende groen worden voorzien d.m.v. het opleggen van minimum 10% openbaar functioneel groen te voorzien t.o.v. het volledige plangebied.
- Het lokale bedrijventerrein heeft een beperkte oppervlakte. Er wordt een gevarieerd aanbod aan kavelgrootte voorzien met een maximale kavelgrootte van 5.000m<sup>2</sup>, dit is afgestemd op lokale bedrijven.
- In het kader van het zuinig ruimtegebruik wordt er per perceel een verplicht minimaal te bouwen (gebouwen en verharding) oppervlakte opgegeven uitgedrukt in %.

- De bijkomende woonontwikkelingen worden gebufferd naar de spoorweg toe, of door huisnijverheid, of door functioneel openbaar groen, of door een groenbuffer, of door taludwoningen.
- De spoorwegovergang t.h.v. Dammestraat werd recent afgesloten en wordt er een veiligere woonomgeving gecreëerd.
- De bijkomende woningen dienen bij voorkeur alternatieve woonvormen te zijn. De stedenbouwkundige voorschriften moet dit toelaten.

#### Conclusie

Geen aanzienlijk effect. De realisatie van het RUP Dammestraat zal een positief effect hebben op de ruimtelijke ordening mits het uitvoeren van de maatregelen die in het plan geïntegreerd zijn.

kaart 20: Principe huisnijverheid



### 3.3 De biodiversiteit, de fauna en de flora

#### RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”

##### Referentie

- Volgens de biologische waarderingskaart zijn er binnen noch in de aanpalende percelen van beide plangebieden waardevolle elementen aanwezig (perceel tegen de R32 aan, buiten de plangebieden is reeds ingenomen door bedrijvigheid).
- Het plangebied ligt niet in de omgeving van een gebied van het VEN/IVON.
- Er bevinden zich geen habitat- of vogelrichtlijngebieden in de onmiddellijke omgeving

##### Beschrijving effect

Door het voorzien van enerzijds groenbuffers in beide plangebieden en anderzijds van bijkomende groenvoorzieningen in het openbaar domein, is er kans dat de biodiversiteit binnen de plangebieden vergroot.









##### Maatregelen geïntegreerd in het plan

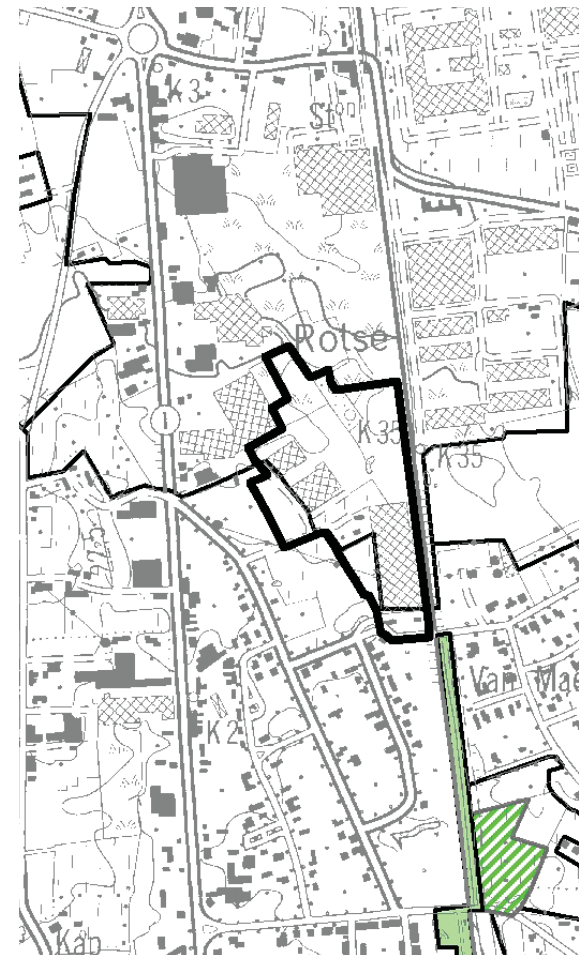
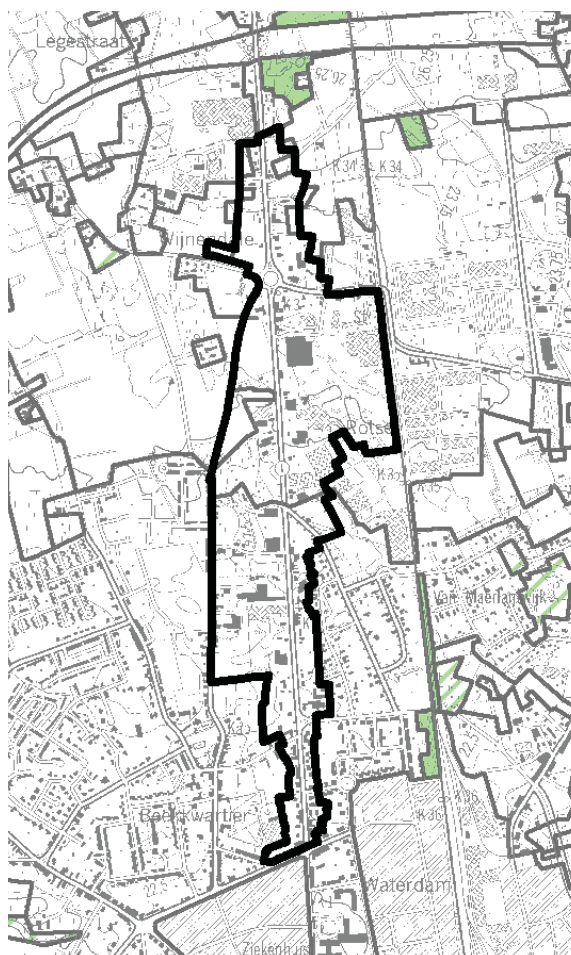
De groenvoorzieningen moeten op een verantwoorde manier worden ontwikkeld. Dit door gebruik van gevarieerde beplanting (soort, grootte,...) maar ook door bijvoorbeeld bijen- en vlinderminnende beplanting. Vooral de inrichting van het openbaar domein is belangrijk maar ook bij de invulling van het RUP Dammestraat is een minimum aan openbaar functioneel groen vooropgesteld (min. 10% in volledige plangebied).

##### Conclusie

In beide plangebieden bevinden zich geen waardevolle fauna of flora die verloren dreigen te gaan bij de ontwikkeling van de gebieden. Integendeel zal de biodiversiteit worden aangevuld wanneer de maatregelen geïntegreerd in het plan in acht worden genomen.

##### Legende

-  grens van het RUP
-  biologisch minder waardevol
-  complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
-  complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  biologisch waardevol
-  complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  biologisch zeer waardevol



kaart 21: Biologische waarderingskaart



### 3.4 De energie- en grondstoffenvoorraden

#### RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”

##### Referentie

In de omgeving van de plangebieden liggen geen ontginningsgebieden.

##### Beschrijving effect

Het gebruik van duurzame, milieu- en energievriendelijke materialen kan een positief milieuvriendelijk effect hebben.

##### Maatregelen geïntegreerd in het plan

In de stedenbouwkundige voorschriften wordt duurzaamheid nagestreefd van materiaalgebruik, energie, waterhuishouding, ruimtegebruik...

##### Conclusie

De ontwikkeling van de plangebieden met lokale bedrijven, handels- en woonzones heeft geen gevolgen voor de verdere exploitatie van enige ontginningsgebieden. Geen aanzienlijk effect.

### 3.5 De bodem

#### RUP “Brugsesteenweg”

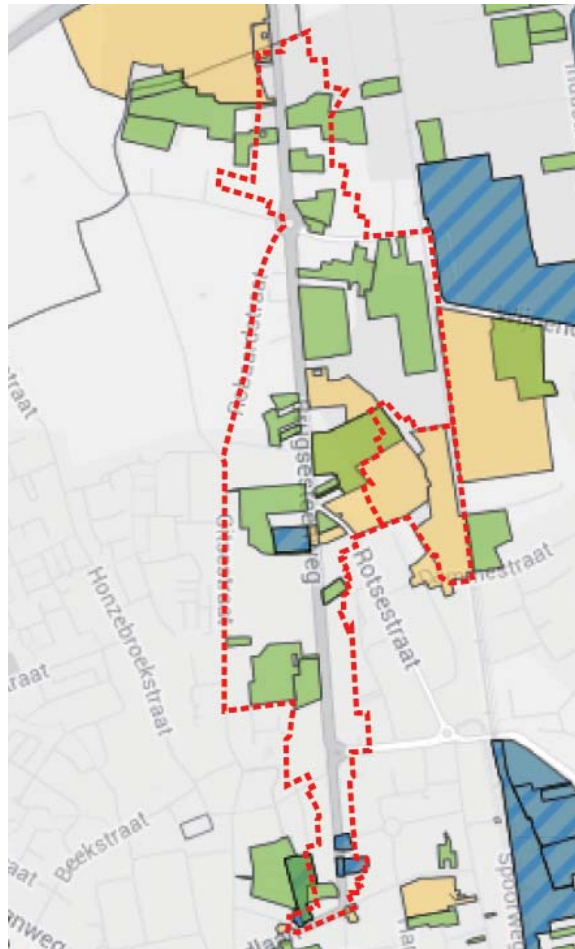
##### Referentie

- De **bodem** van het plangebied bestaat grotendeels uit vochtig zandleem met op enkele beperkte plaatsen nat zandleem. Het zuidelijke deel is volledig gekarteerd als antropogeen door het groot aandeel aan bebouwing die daar aanwezig is. Sporadisch is er eveneens op enkele plaatsen natte klei terug te vinden.
- Het **reliëf** is eerder beperkt in het plangebied: gemiddeld ongeveer +25m met het hoogste punt in het noorden (ongeveer +26m) en het laagste in het zuiden (ongeveer +22,5m).
- Daar het reliëf zeer beperkt is zijn de erosiegevoelige gebieden op de **erosiegevoeligheidskaart** eveneens zo goed als onbestaande binnen het plangebied. Enkel in het vrijliggende gebied tussen de Brugsesteenweg en de spoorweg - waar er ook hellingen tot 10% terug te vinden zijn - is aangeduid als erosiegevoelig.
- Het volledige plangebied werd op de **landbouwtyperingskaart** ingekleurd als niet-agrarisch gebied met een lage tot zeer lage waardering.
- Op de **GAS-kaart** en de **HAG-kaart** werd het volledige plangebied opgenomen buiten het agrarisch gebied. Een klein deel in het noorden is structureel aangetast en uitgesloten uit het agrarisch gebied.
- De niet bebouwde ruimten / percelen binnen het plangebied zijn braakliggend of zijn reservepercelen voor de aanpalende activiteit (gebruikt als dierenweide).
- Er zijn geen landbouwpercelen binnen het plangebied.

- Er zijn VLAREBO-activiteiten gekend in het plangebied.,nl.
  - Brugsesteenweg 333: 15.5.
  - Brugsesteenweg 333-347: 2.2.2.a.2.
  - Brugsesteenweg 347: 30.7.2., 29.5.2.1.b.
  - Brugsesteenweg 347: 29.5.2.1.b., 30.2.1.a., 30.2.1.b.
  - Brugsesteenweg 355: 15.5.
  - Brugsesteenweg 356a: 17.3.3.2., 17.3.3.2.b., 17.3.4.2.b., 17.3.8.2.
  - Brugsesteenweg 356: 15.2., 17.3.3.2.b., 17.3.4.2.b., 17.3.4.3., 17.3.6.2., 17.3.9.2.
  - Brugsesteenweg 363: 15.5., 17.3.6.2.
  - Brugsesteenweg 372: 2.2.2.d.2., 15.5., 17.3.4.2.a.2.
  - Brugsesteenweg 373: 17.3.4.2.
  - Brugsesteenweg 373-377: 4.5., 5.3.1., 17.3.3.2.
  - Brugsesteenweg 374: kunststofverwerkend bedrijf met 42 Vlarebo-rubrieken
  - Brugsesteenweg 377: 15.3.1., 29.5.7.1.a., 4.3.b.1.2., 17.3.4.2.a.1., 17.3.9.3.
  - Brugsesteenweg 383: 2.2.2.a.1.
  - Brugsesteenweg 415: 15.5.
  - Brugsesteenweg 419: 15.5., 15.3., 17.3.2.2.
  - Brugsesteenweg 469: 5.3.1.b.
  - Brugsesteenweg 500: 15.5., 2.2.1.c.1.
  - Brugsesteenweg 512: 2.2.1.c.1., 4.3.a.1.2., 17.3.6.2., 29.5.2.2.b.
  - Wijnendalestraat 189: 29.5.2.3.a., 29.5.2.2.a., 17.3.9.2., 29.5.2.2.a., 17.3.4.2.a. en 29.5.2.2.a.
  - Gitsestraat 380-382: 15.2.
  - In het plangebied zijn geen bedrijven of activiteiten gevestigd onderworpen aan de milieuvergunningplicht klasse 1 en waarvoor OVAM adviesbevoegdheid heeft.
- Er zijn bij de gemeentediensten gegevens bekend over gronden binnen het plangebied die zijn

opgenomen in het register van verontreinigde gronden of het Gronden- en Informatieregister.

- OBO: zie onderstaand kaart van OVAM



- Oriënterende bodemonderzoeken
- Beschrijvende bodemonderzoeken
- Bodemsaneringsprojecten
- Eindverklaring

kaart 22: OVAM bodemdossiers

#### Beschrijving effect

- Er zal permanente ruimte-inname zijn door de ambachtelijke bedrijven, de handels- en dienstenactiviteiten en met de infrastructuur en woningen, waarbij braakliggende percelen of dierenweiden (hobby) zullen verloren gaan. Deze percelen maken echter geen deel uit van een grotere landbouwstructuur
- Het gebied is al grotendeels ingenomen door handelszaken en bestaande gebouwen. Enkel in de achterliggende zone (tussen spoorweg en Brugsesteenweg) kan bijkomend in gebruik worden genomen door bedrijven en infrastructuur. Door de bedrijfsactiviteiten kan er bodemverontreiniging optreden.
- Er kunnen zich nieuwe bedrijven met nieuwe Vlarebo-activiteiten vestigen.

#### Maatregelen geïntegreerd in het plan

- Er wordt gestreefd om de niet bebouwde oppervlakte als groenzone in te richten.
- Verharde oppervlaktes moeten bij voorkeur bestaan uit kleinschalige doorlatende materialen.
- Stapelen van bedrijfs- of handelsfuncties: de gebouwen moeten niet noodzakelijk maar één bouwlaag hebben.
- Door het voorzien van clusters kunnen er in de centrale open ruimten, naast parking, ook groenvoorzieningen komen én wordt de ruimte intensief gebruikt (minimum aan verspilling ruimte).

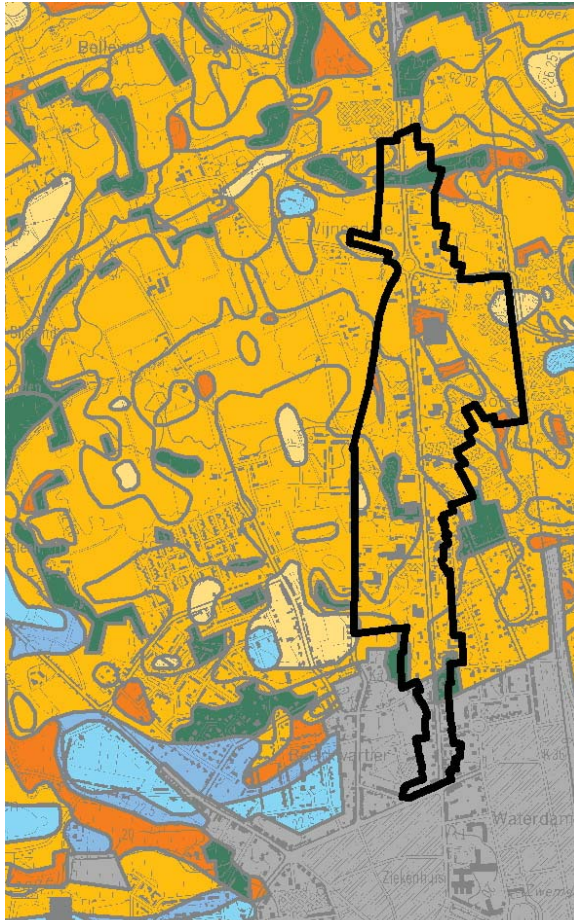
#### Toepasselijke wetgeving

- De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, buffer- en filtratievoorzieningen en de gescheiden afvoer van afvalwater en hemelwater legt op dat het opgevangen hemelwater in eerste instantie nuttig moet toegepast worden (hemelwaterput) en indien dit niet kan ter plaatse geïnfiltreerd of als laatste keuze gebufferd en vertraagd afgevoerd. **Door de toepassing van deze hemelwaterverordening wordt de verdroging van de bodem, omdat er minder hemelwater kan indringen door de bouw van de woning, bedrijfs- en handelsgebouwen en de aanleg van verhardingen, tegengegaan.**
- De bedrijven moeten voldoen aan de Vlaremwetgeving. Deze wetgeving legt een aantal maatregelen ter voorkoming van bodemverontreiniging op.
- Bedrijven die Vlarebo-activiteiten uitoefenen, zijn wettelijk verplicht periodiek de toestand van de bodem te laten onderzoeken.

#### Conclusie

Geen aanzienlijke effecten, mits het uitvoeren van de maatregelen geïntegreerd in het plan.

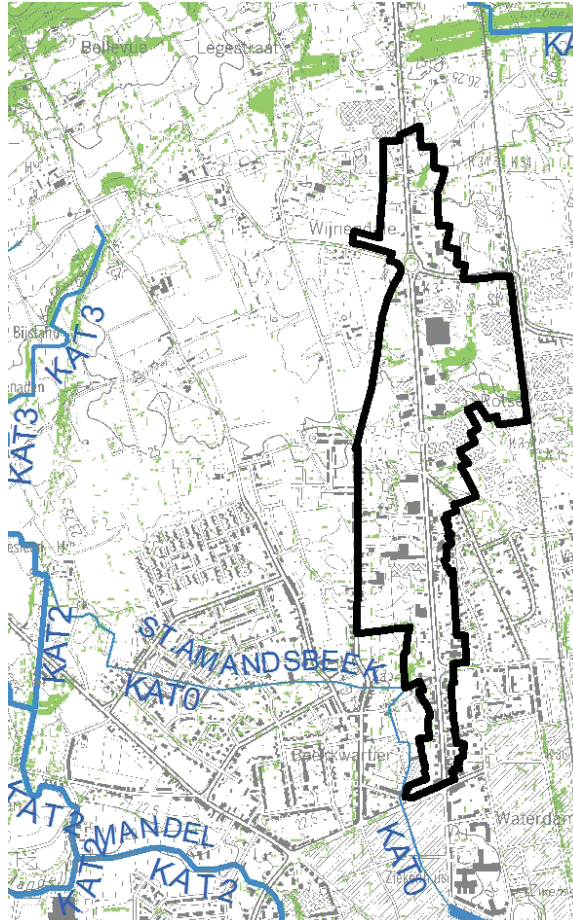







**Legende**

-  grens van het RUP
-  01. Antropogeen
-  04. Vochtig zand
-  05. Droog zand
-  09. Nat zandleem
-  10. Vochtig zandleem
-  11. Droge zandleem
-  15. Natte klei

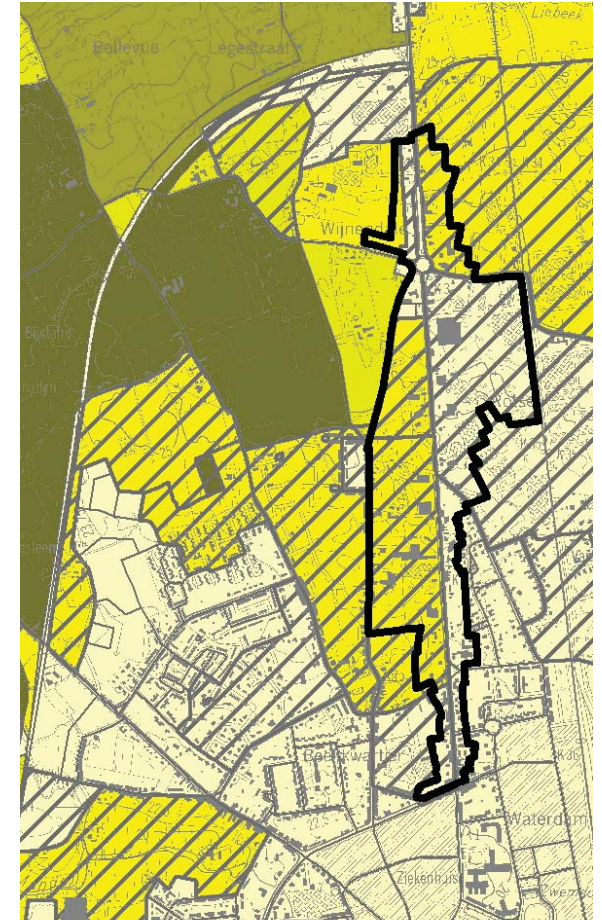
kaart 23: Bodemkaart



**Legende**

-  grens van het RUP
-  Niet erosiegevoelig
-  Erosiegevoelig

kaart 24: Erosiegevoeligheidskaart

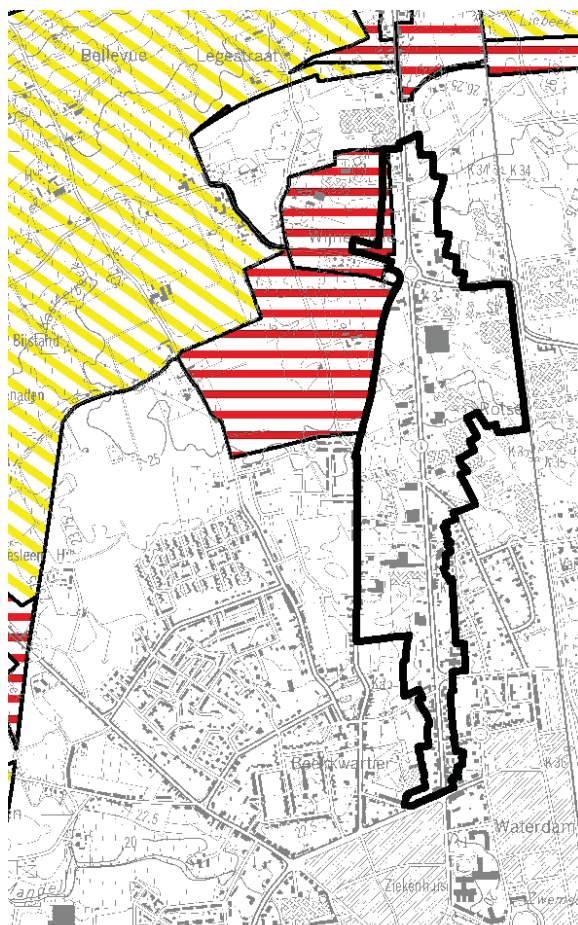


**Legende**







-  grens van het RUP
-  Niet-agrarische gebieden
-  zeer lage waardering
-  lage waardering
-  matige waardering
-  hoge waardering
-  zeer hoge waardering

kaart 25: Landbouwtyperingskaart

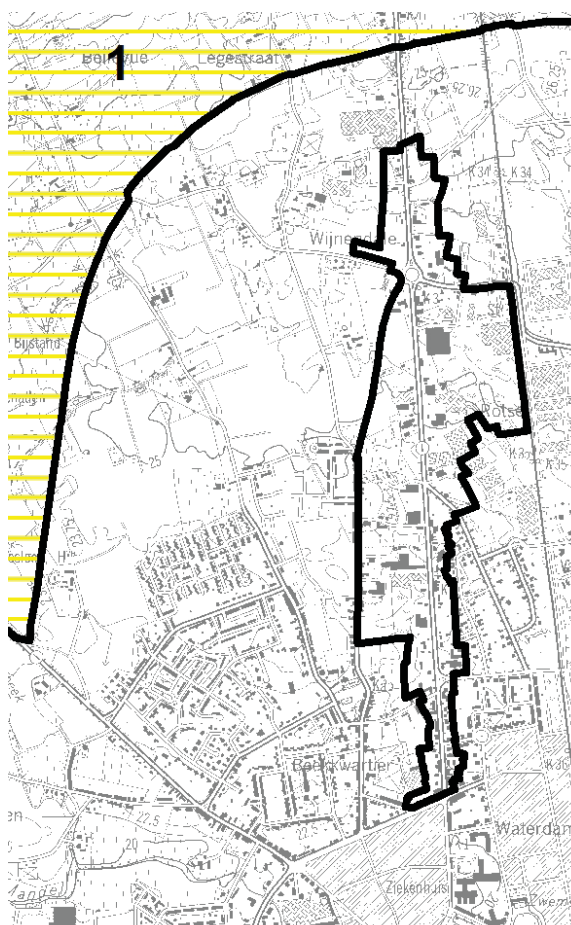




**Legende**

-  grens van het RUP
-  Agrarisch gebied
-  Bos - uitsluiten uit agrarisch gebied
-  Natuur - uitsluiten uit agrarisch gebied
-  Niet gerealiseerd - opnemen in agrarisch gebied
-  Structureel aangetast - uitsluiten uit agrarisch gebied
-  Niet gerealiseerd - verwevingsgebied
-  Niet gerealiseerd - zone non-aedificandi

kaart 26: GAS-kaart



**Legende**

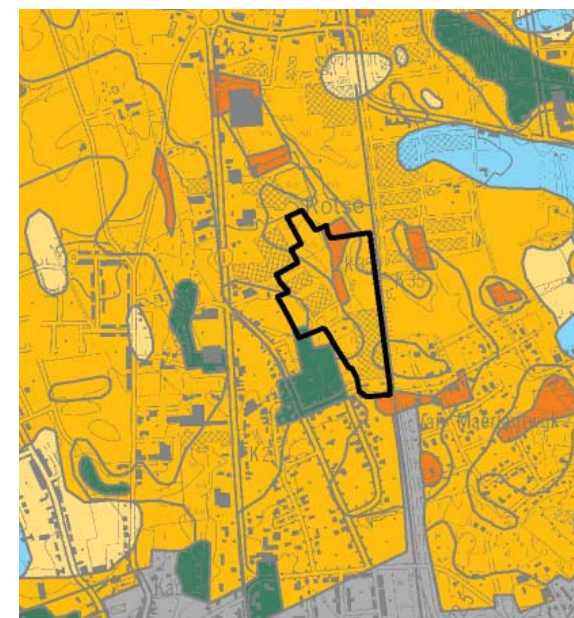
-  grens van het RUP
-  Herbevestigde Agrarische Gebieden (HAG)

kaart 27: HAG-kaart

**RUP "Dammestraat"**

Referentie

- De **bodem** van het plangebied bestaat grotendeels uit vochtig zandleem met centraal een beperkt deel dat werd gekarteerd met nat zandleem.
- Het **reliëf** is eerder beperkt in het plangebied: gemiddeld ongeveer +23m met het hoogste punt in het noorden (ongeveer +25m).



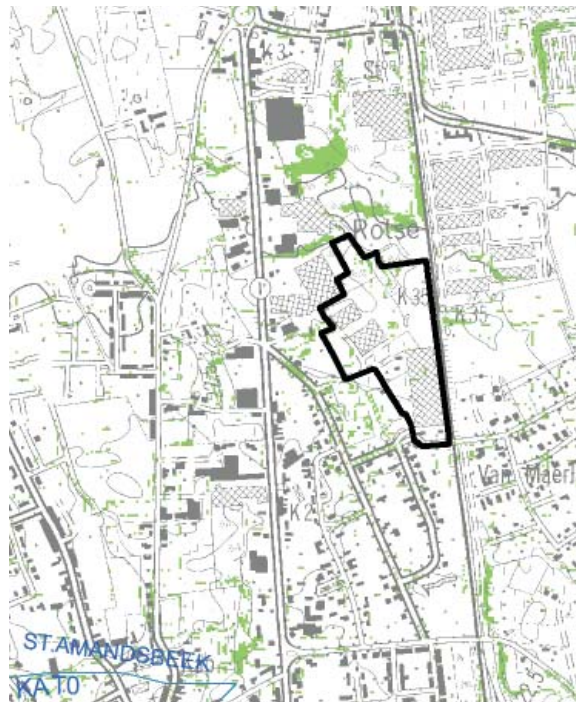
**Legende**

-  grens van het RUP
-  01. Antropogeen
-  04. Vochtig zand
-  05. Droog zand
-  09. Nat zandleem
-  10. Vochtig zandleem
-  11. Droge zandleem
-  15. Natte klei

kaart 28: Bodemkaart



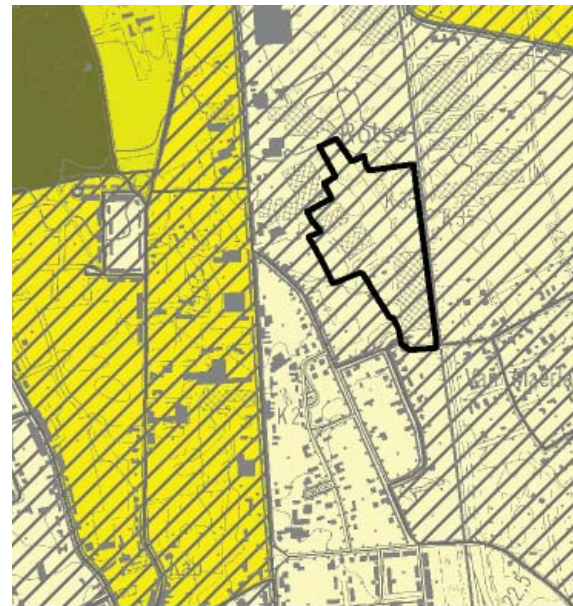
- Daar het reliëf zeer beperkt is zijn de erosiegevoelige gebieden op de **erosiegevoeligheidskaart** eveneens zo goed als onbestaande binnen het plangebied.
- Het volledige plangebied werd op de **landbouwtyperingskaart** ingekleurd als niet-agrarisch gebied.
- Op de **GAS-kaart** werd het volledige plangebied opgenomen buiten het agrarisch gebied.
- De niet bebouwde ruimten / percelen binnen het plangebied zijn braakliggend of zijn reservepercelen voor de aanpalende activiteit



- Legende**
- ▬ grens van het RUP
  - Niet erosiegevoelig
  - Erosiegevoelig

kaart 29: Erosiegevoeligheidskaart

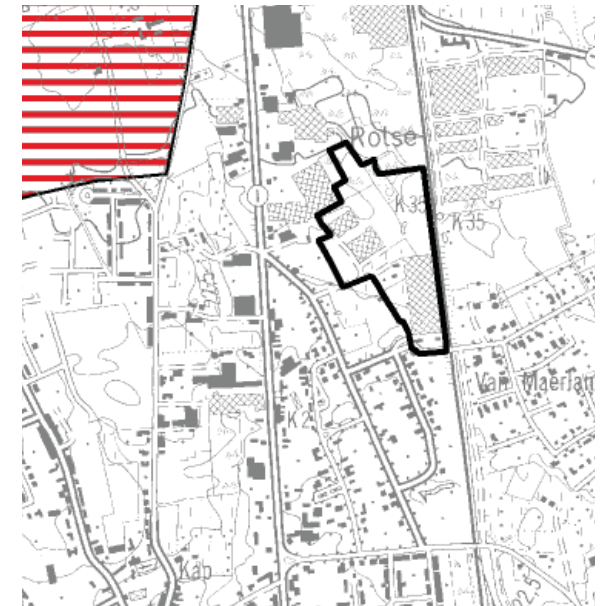
- Er zijn geen landbouwpercelen binnen het plangebied.
- Er zijn VLAREBO-activiteiten gekend in het plangebied:
  - Dammestraat 80: 4.3.b.2., 4.4., 15.2., 17.3.4.b.2., 17.3.5.b.2., 29.5.2.3., 29.5.7.b.2., 4.3.b.1.1., 4.3.c.3., 4.5., 17.3.5.2., 17.3.6.2., 17.3.9.2., 29.5.3.2.a., 29.5.4.2.a., 29.5.2.2., 29.5.5.3.a., 29.5.7.2.b.1., 29.5.5.4., 43.1.3.



- Legende**
- ▬ grens van het RUP
  - ▨ Niet-agrarische gebieden
  - zeer lage waardering
  - lage waardering
  - matige waardering
  - hoge waardering
  - zeer hoge waardering

kaart 30: Landbouwtyperingskaart

- Rotssestraat 29 en 51: 29.2.2., 29.5.2.2.b., 29.5.3.1.b., 29.5.6.b.2., 17.3.2.3., 29.5.2.3., 29.5.5.3.
- In het plangebied zijn geen bedrijven of activiteiten gevestigd onderworpen aan de milieuvergunningsplicht klasse 1 en waarvoor OVAM adviesbevoegdheid heeft.
- Er zijn bij de gemeentediensten gegevens bekend over gronden binnen het plangebied die zijn opgenomen in het register van verontreinigde gronden of het Gronden- en Informatieregister.



- Legende**
- ▬ grens van het RUP
  - ▨ Agrarisch gebied
  - Bos - uitsluiten uit agrarisch gebied
  - Natuur - uitsluiten uit agrarisch gebied
  - Niet gerealiseerd - opnemen in agrarisch gebied
  - Structureel aangetast - uitsluiten uit agrarisch gebied
  - Niet gerealiseerd - verwevingsgebied

kaart 31: GAS-kaart

- OBO: zie onderstaand kaart van OVAM



- Oriënterende bodemonderzoeken
- Beschrijvende bodemonderzoeken
- Bodemsaneringsprojecten
- Eindverklaring

kaart 32: OVAM bodemdossiers

#### Beschrijving effect

- Er zal permanente ruimte-inname zijn door de ambachtelijke bedrijven, de handels- en dienstenactiviteiten en met de infrastructuur en woningen, waarbij braakliggende percelen of dierenweiden (hobby) zullen verloren gaan. Deze percelen maken echter geen deel uit van een grotere landbouwstructuur
- Door de bouw van de woningen, bedrijfs- en handelsgebouwen en de aanleg van verhardingen zal er minder hemelwater in de bodem kunnen dringen en zal deze verdrogen.
- Het gebied is al opgenomen in een brownfield-project. De bestaande bedrijfsgebouwen worden groten deels gesloopt en het terrein wordt gesaneerd, voor het opnieuw ontwikkeld wordt voor bedrijvigheid en wonen.
- Er kunnen zich nieuwe bedrijven met nieuwe Vlarebo-activiteiten vestigen.

#### Maatregelen geïntegreerd in het plan

- Er wordt gestreefd om de niet bebouwde oppervlakte als groenzone in te richten.
- Een minimum van de verharde oppervlaktes moet bestaan uit kleinschalige doorlatende materialen.
- Stapelen van bedrijfs- of handelsfuncties: de gebouwen moeten niet noodzakelijk maar één bouwlaag hebben.
- Door het voorzien van clusters kunnen er in de centrale open ruimten, naast parking, ook groenvoorzieningen komen én wordt de ruimte intensief gebruikt (minimum aan verspilling ruimte).

#### Toepasselijke wetgeving

- De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, buffer- en filtratievoorzieningen en de gescheiden afvoer van afvalwater

en hemelwater legt op dat het opgevangen hemelwater in eerste instantie nuttig moet toegepast worden (hemelwaterput) en indien dit niet kan ter plaatse geïnfiltreerd of als laatste keuze gebufferd en vertraagd afgevoerd.

- De bedrijven moeten voldoen aan de Vlarem-wetgeving. Deze wetgeving legt een aantal maatregelen ter voorkoming van bodemverontreiniging op.
- Bedrijven die Vlarebo-activiteiten uitoefenen, zijn wettelijk verplicht periodiek de toestand van de bodem te laten onderzoeken.

#### Conclusie

Geen aanzienlijke effecten, mits het uitvoeren van de maatregelen geïntegreerd in het plan.

### 3.6 Het water

#### RUP “Brugsesteenweg”

#### Referentie

- Het plangebied behoort tot het bekken van de Leie.
- Binnen het of in de directe omgeving van het plangebied zijn er geen **waterlopen** aanwezig maar de Sint-Amandsbeek grenst wel aan het zuiden van het plangebied.
- Binnen het plangebied bevinden zich geen waterwingebieden en beschermingszones type I, II of III, afgebakend volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 27-03-1985 houdende nadere regelen voor de afbakening van waterwingebieden en de beschermingszones.
- Het plangebied ligt niet in een oppervlaktewater wingebied

- In het plangebied liggen geen waterlopen die moeten voldoen aan de waterkwaliteitsnormen voor water bestemd voor drinkwaterproductie.
- Binnen het plangebied bevinden zich geen meetpunten van de VMM en ook in de omgeving van het plangebied bevinden zich geen relevante VMM-meetpunten.

#### Watertoetskaarten:

- Het plangebied is niet overstromingsgevoelig. Enkel het deel met een natte zandleem-bodem of de natte klei is mogelijk overstromingsgevoelig. Aansluitend het noordelijk deel van het plangebied, ter hoogte van het bedrijventerrein Wijnendale, is er een deel effectief overstromingsgevoelig.
- Het plangebied is volgens de **infiltratiegevoelighedskaart** grotendeels infiltratiegevoelig behalve de delen waar natte zandleem of natte klei terug te vinden is.
- Het plangebied behoort volgens de **winterbedkaart** niet tot een winterbed van een grote rivier.
- Het plangebied is op de **hellingenkaart** aangeduid als een gebied met overwegend een helling met minder dan 0,5%. Enkele delen, vooral het westelijk deel van het plangebied kent iets grotere hellingpercentages maar het blijft nog steeds tussen 0,5 en 5%. Opvallend is wel dat in het vrijliggend gebied tussen de Brugsesteenweg en de spoorweg er enkele hellingen tot groter dan 10% gaan.
- Het plangebied is volgens de **grondwaterstromingsgevoelighedskaart** grotendeels matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2). Enkel de delen met een natte zandleem-bodem of een natte klei-bodem zijn zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1) alsook in het antropogeen gedeelte in het zuiden. In het uiterste noorden van het

plangebied is er een gedeelte weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3).

- Het plangebied ligt binnen het **zoneringsplan** van Roeselare dat definitief werd vastgesteld:
  - Behoudens de enkele vrijliggende percelen werd het volledige plangebied ingekleurd als centraal gebied (oranje gearceerd, reeds bestaande aansluiting op een zuiveringsstation).
  - Een enkel gebouw langsheen de Robaardstraat en het merendeel van de bebouwing binnen het plangebied langsheen de Wijnendalestraat werd aangeduid als collectief te optimaliseren buitengebied (groen, aansluiting nog realiseren).

#### Beschrijving effect

- Er kunnen ondergrondse constructies gebouwd worden (kelderverdiepingen, ondergrondse parking,...).
- Het RUP vormt niet het kader voor de aanleg van zeer grootschalige ondergrondse constructies die de grondwaterstroming kunnen verstoren. Ondergrondse constructies zijn echter niet uitgesloten. Indien er ondergrondse constructies aangelegd worden (met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter tot 1 meter) die dieper gelegen zijn dan 5 m of een horizontale lengte hebben van meer dan 100 m, dan zal er advies gevraagd worden aan de bevoegde instantie.
- In het plangebied kunnen lokale bedrijven, handelszaken en/of woningen gevestigd worden. Van deze activiteiten worden geen zwaar verontreinigende afvalwaterstromen verwacht.

#### **Maatregelen geïntegreerd in het plan**

- Binnen het voorgestelde RUP is er maximaal rekening gehouden met de waterafvoer.

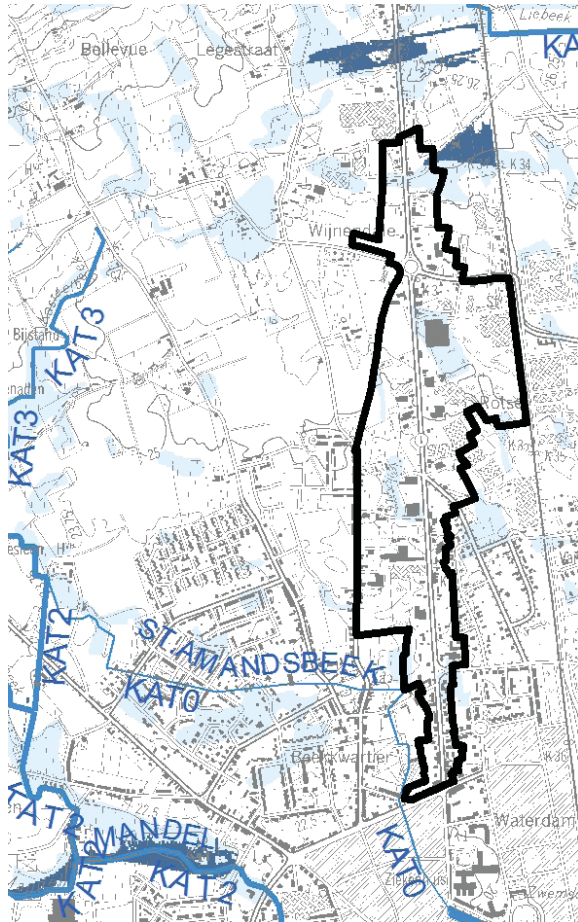
#### Toepasselijke wetgeving

- De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, buffer- en infiltratievoorzieningen en de gescheiden afvoer van afvalwater en hemelwater legt op dat het opgevangen hemelwater in eerste instantie nuttig moet toegepast worden (hemelwaterput) en indien dit niet kan, ter plaatse geïnfiltreerd of als laatste keuze gebufferd en vertraagd afgevoerd. **Door de toepassing van deze hemelwaterverordening wordt de verdroging van de bodem, omdat er minder hemelwater kan indringen door de bouw van de woning, bedrijfs- en handelsgebouwen en de aanleg van verhardingen, tegengegaan. Bovendien wordt door deze verordening de aanleiding van een mogelijke hogere belasting van de ontvangen waterlopen beperkt. De verordening zorgt er tevens voor dat het verboden is dat de nieuwe activiteiten hun bedrijfsafvalwater en/of huishoudelijk afvalwater zouden lozen: er moet aangesloten worden op riolering of zelf zuiveren.**
- De Vlarem-wetgeving legt de bedrijven maatregelen op ter voorkoming van oppervlaktewater- en grondwaterverontreiniging en lozingsnormen voor het te lozen afvalwater.

#### Conclusie

Geen aanzienlijke effecten.

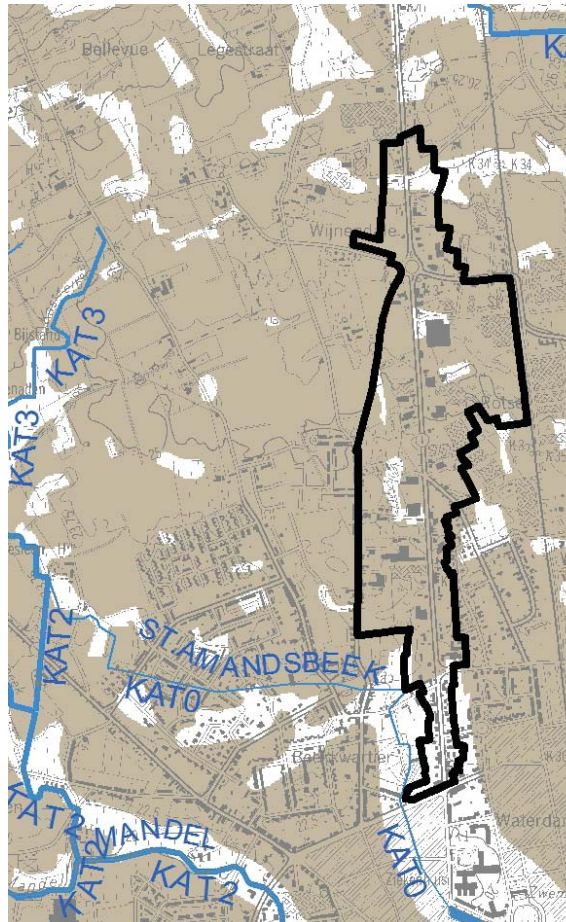




**Legende**

- grens van het RUP
- Niet overstromingsgevoelig
- Effectief overstromingsgevoelig
- Mogelijk overstromingsgevoelig

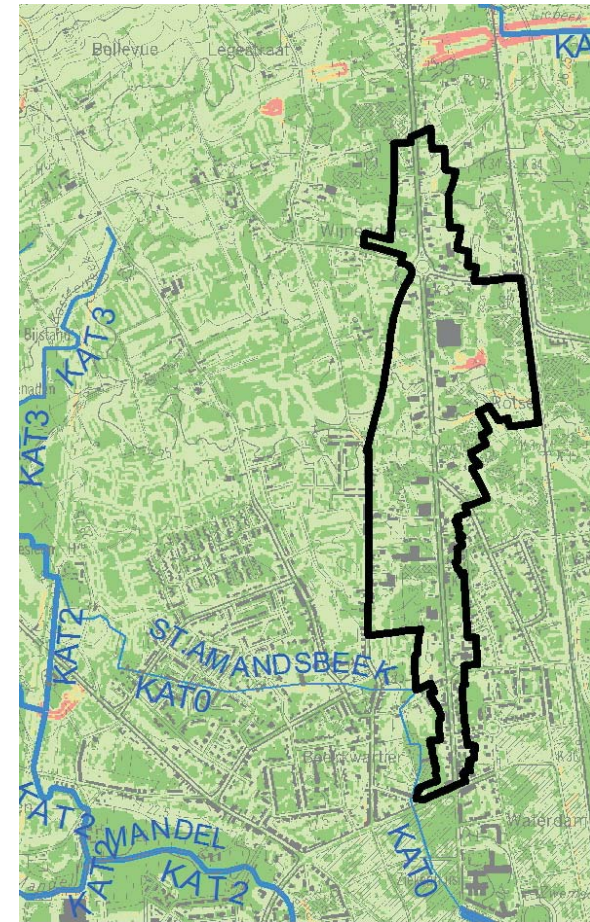
kaart 33: Overstromingsgevoeligheidskaart



**Legende**

- grens van het RUP
- Niet infiltratiegevoelig
- Infiltratiegevoelig

kaart 34: Infiltratiegevoeligheidskaart

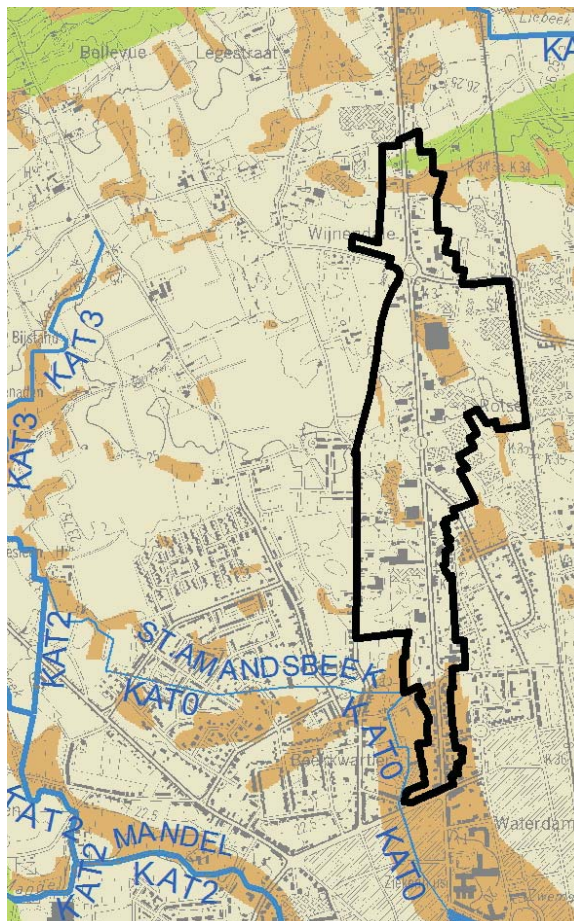


**Legende**

- grens van het RUP
- < 0,5%
- 0,5% - 5%
- 5% - 10%
- > 10%

kaart 35: Hellingenkaart





#### Legende

-  grens van het RUP
-  Geen informatie beschikbaar
-  Zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1)
-  Matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)
-  Weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3)

kaart 36: Grondwaterstromingsgevoeligheidskaart

## RUP "Dammestraat"

### Referentie

- Het plangebied behoort tot het bekken van de Leie. Binnen het of in de directe omgeving van het plangebied zijn er geen **waterlopen** aanwezig.
- Binnen het plangebied bevinden zich geen waterwingebieden en beschermingszones type I, II of III, afgebakend volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 27-03-1985 houdende nadere regelen voor de afbakening van waterwingebieden en de beschermingszones.
- Het plangebied ligt niet in een oppervlaktewaterwingebied.
- In het plangebied liggen geen waterlopen die moeten voldoen aan de waterkwaliteitsnormen voor water bestemd voor drinkwaterproductie.
- Binnen het plangebied bevinden zich geen meetpunten van de VMM en ook in de omgeving van het plangebied bevinden zich geen relevante VMM-meetpunten.

### Watertoetskaarten:

- Volgens de **overstromingsgevoeligheidskaart** is het plangebied niet overstromingsgevoelig. Enkel het deel met een natte zandleem-bodem is mogelijk overstromingsgevoelig.
- Het plangebied is volgens de **infiltratiegevoeligheidskaart** grotendeels infiltratiegevoelig behalve het deel waar natte zandleem terug te vinden is.
- Het plangebied behoort volgens de **winterbedkaart** niet tot een winterbed van een grote rivier.
- Het plangebied is op de **hellingenkaart** aangeduid als een gebied met overwegend een helling met minder dan 0,5%. Enkele delen, vooral het noordelijk deel van het plangebied kent iets grotere

hellingspercentages maar het blijft nog steeds tussen 0,5 en 5%.

- Het plangebied is volgens de **grondwaterstromingsgevoeligheidskaart** grotendeels matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2). Enkel het deel met een natte zandleem-bodem is zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1).
- Het plangebied ligt binnen het **zoneringsplan** van Roeselare werd definitief vastgesteld:
  - De site van P&C werd ingekleurd als centraal gebied (oranje gearceerd, reeds bestaande aansluiting op een zuiveringsstation).
  - Het bedrijf / woning van elektro Vereenoghe N. werd aangeduid als collectief te optimaliseren buitengebied (groen, aansluiting nog realiseren).

### Beschrijving effect

- Door de aanleg van bijkomende verhardingen zal er enerzijds minder water in de bodem sijpelen, wat aanleiding geeft tot verdroging en anderzijds zal het hemelwater versneld van afgevoerd worden, wat aanleiding geeft tot een hogere belasting van de ontvangende waterlopen.
- De nieuwe bedrijfsactiviteiten zullen bedrijfsafvalwater en/of huishoudelijk afvalwater lozen.
- Er kunnen ondergrondse constructies gebouwd worden (kelderverdiepingen, ondergrondse parking,...).
- Er worden ook maximaal 75 bijkomende woningen gerealiseerd. Deze zullen ook een hoeveelheid huishoudelijk afvalwater lozen.
- Het RUP vormt niet het kader voor de aanleg van zeer grootschalige ondergrondse constructies die de grondwaterstroming kunnen verstoren. Ondergrondse constructies zijn echter niet uitgesloten. Indien er ondergrondse constructies aangelegd worden (met uitzondering van

funderingspalen en leidingen met een diameter tot 1 meter) die dieper gelegen zijn dan 5 m of een horizontale lengte hebben van meer dan 100 m, dan zal er advies gevraagd worden aan de bevoegde instantie.

#### Maatregelen geïntegreerd in het plan

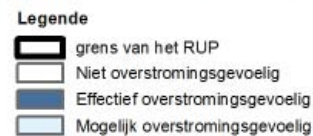
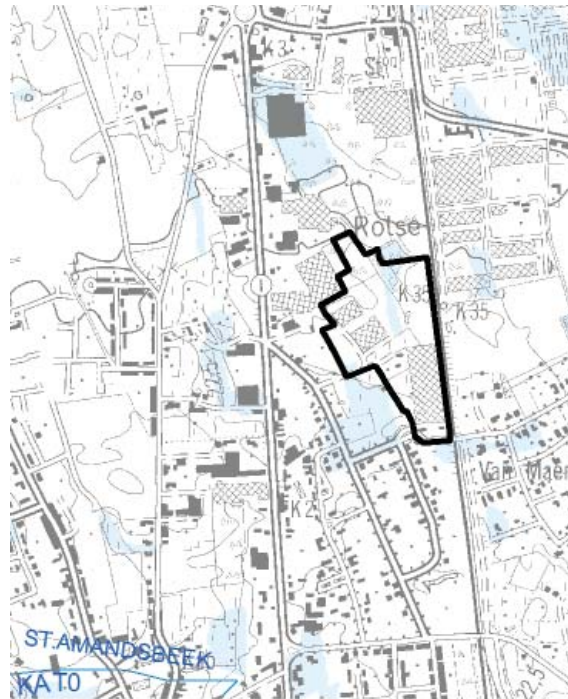
- Binnen het voorgestelde RUP is er maximaal rekening gehouden met de waterafvoer.
- Er zal een gescheiden riolering aangelegd worden op de site voor de afvoer van het huishoudelijke afvalwater. De te voorziene afvalwaterriool (DWA) dient aangesloten te worden op de bestaande afvalwaterriool van het gescheiden stelsel in de omliggende straten. De RWA-riool zal (na eventuele infiltratie/buffering) aangesloten worden op de RWA-leiding van het gescheiden stelsel.

#### Toepasselijke wetgeving

- De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, buffer- en infiltratievoorzieningen en de gescheiden afvoer van afvalwater en hemelwater legt op dat het opgevangen hemelwater in eerste instantie nuttig moet toegepast worden (hemelwaterput) en indien dit niet kan, ter plaatse geïnfiltreerd of als laatste keuze gebufferd en vertraagd afgevoerd.
- De Vlarew-wetgeving legt de bedrijven maatregelen op ter voorkoming van oppervlaktewater- en grondwaterverontreiniging en lozingsnormen voor het te lozen afvalwater. In het plangebied kunnen lokale bedrijven, handelszaken en/of woningen gevestigd worden. Van deze activiteiten worden geen zwaar verontreinigde afvalwaterstromen verwacht.

#### Conclusie

Geen aanzienlijke effecten.



kaart 37: Overstromingsgevoeligheidskaart

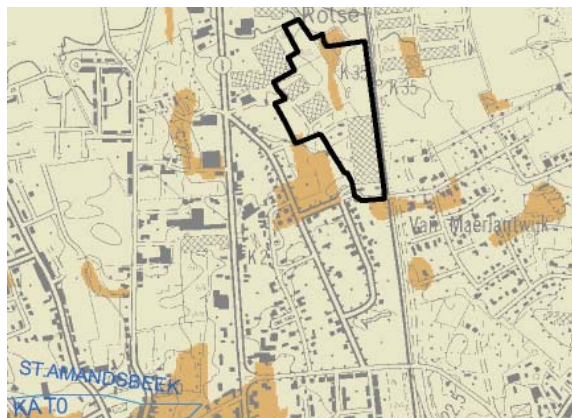


kaart 38: Infiltratiegevoeligheidskaart





kaart 39: Hellingkaart



kaart 40: Grondwaterstromingsgevoeligheidskaart

### 3.7 De atmosfeer en de klimatologische factoren

#### RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”

##### Referentie

De plangebieden bevinden zich tussen en langsheen twee belangrijke assen, namelijk de Brugsesteenweg en de spoorlijn Kortrijk-Brugge

Het VMM geoloket advisering RUP-thema lucht geeft voor het plangebied volgende waarden (gemiddelde 2010-2012):

- Het aantal overschrijdingen van de norm van 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  voor het  $\text{PM}_{10}$ -daggemiddelde bedraagt 25 (en 28 ten zuiden van de Koning Leopold III-laan).
- Het  $\text{PM}_{10}$ -jaargemiddelde bedraagt 26  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (en 27  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ten zuiden van de Koning Leopold III-laan).
- Het  $\text{NO}_2$ -jaargemiddelde bedraagt 18  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (en 17  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ten zuiden van de Koning Leopold III-laan).
- De totale index bedraagt 5 (gewoon) (en 6 of middelmatig ten zuiden van de Koning Leopold III-laan).

Momenteel stellen zich dus geen problemen naar luchtkwaliteit binnen het plangebied.

##### Beschrijving effect

- Tijdelijke stofhinder bij de aanleg van het openbaar domein en de bouw van de gebouwen van de (her)inrichting handelszaken, lokale bedrijven en woningen.
- Luchtverontreiniging door de verwarming van de bestaande en de bijkomende gebouwen.
- Luchtverontreiniging door sommige bedrijfsactiviteiten.
- Luchtverontreiniging door de wagens en vrachtwagens van de bedrijven en de handelszaken.

- In deel 3.13. wordt een inschatting gegeven van de (bijkomende) mobiliteit. Aangezien het gebied al grotendeels ontwikkeld is, zal de bijkomende mobiliteit vooral afkomstig zijn van de geplande nieuwe bedrijven en maximaal 75 bijkomende woningen. De bijkomende mobiliteit wordt geraamd op max. 94 pae per piekuur. De bijkomende luchtverontreiniging door de geplande ontwikkelingen is eerder beperkt.

##### Maatregelen geïntegreerd in het plan

- In de bedrijven zone mogen enkel lokale bedrijven gevestigd worden. Er worden geen bedrijven verwacht die veel luchtverontreiniging met zich meebrengen.

##### Toepasselijke wetgeving

- De Vlarew-wetgeving legt de bedrijven maatregelen op om luchtverontreiniging te voorkomen en er worden ook normen opgelegd aan de emissies.
- EPB-regelgeving
- Wettelijke voorschriften onderhoud stookolie- en gasketels

##### Conclusie

Dit effect is eerder kleinschalig.

### 3.8 Het geluid

#### RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”

##### Referentie

In en in de directe omgeving van de plangebieden bevinden zich belangrijke activiteiten (Brugsesteenweg, spoorlijn, handelszaken, bedrijvigheid, centrum van Roeselare,...). Het plangebied kent al een zekere mate van geluid.



#### Beschrijving effect

- Tijdelijke geluidshinder bij de aanleg van het openbaar domein en de bouw van de gebouwen van de (her)inrichting handelszaken, lokale bedrijven en woningen.
- Lawaaihinder door (bedrijfs)activiteiten.
- Lawaaihinder door de wagens en vrachtwagens van de werknemers en bezoekers van de verschillende activiteiten en de bewoners en de bezoekers van de bijkomende woningen.
- In deel 3.13. wordt een inschatting gegeven van de (bijkomende) mobiliteit. Aangezien het gebied al grotendeels ontwikkeld is, zal de bijkomende mobiliteit vooral afkomstig zijn van de geplande nieuwe bedrijven en maximaal 75 bijkomende woningen. De bijkomende mobiliteit wordt geraamd op max. 94 pae per piekuur. De lawaaihinder door de mobiliteit van de verschillende ontwikkelingen is eerder beperkt.
- Het betreft hier een lokaal bedrijventerrein en een handelszone. Er moeten hier geen activiteiten verwacht worden die continu werken en daardoor continu lawaai produceren en verkeersstroom genereren.

#### Maatregelen geïntegreerd in het plan

- Er wordt een scheiding gemaakt tussen de handelszone en het woonlint langsheen de Gitsestraat om te verhinderen dat gemotoriseerd verkeer nog doorheen de woon- en handelszone een verbinding kan maken tussen de Gitsestraat en de Brugsesteenweg. Deze scheiding/buffer kan bestaan uit een talud, geluidsscherm, groen,...

#### Milderende maatregelen

- Bij de toewijzing van de percelen aan de kopers wordt geprobeerd om de bedrijven zo te verdelen

over het terrein dat de bedrijven die potentieel het meest hinder kunnen veroorzaken het verst van de omliggende woningen aflaggen.

#### Toepasselijke wetgeving

- De Vlarem-wetgeving legt geluidsnormen op aan de bedrijven evenals werkuren tijdens dewelke geluid mag geproduceerd worden.

#### Conclusie

Dit effect is eerder kleinschalig.

### **3.9 Het licht**

#### **RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”**

#### Referentie

Bestaande straat- en woonverlichting is reeds aanwezig in beide plangebieden.

#### Beschrijving effect

- Bijkomende lichthinder door straatverlichting boor de nog niet ingenomen percelen.
- Bijkomende lichthinder door verlichting en reclamevoorzieningen van de bedrijven en de handelszaken.

#### Maatregelen geïntegreerd in het plan

- Er worden in beide RUP's voorwaarden opgelegd i.f.v. de verlichting voor reclamevoorzieningen en verlichting in het algemeen. O.a. wordt er gewerkt met clusters met een gezamenlijk in- en uitrit waar de naamgeving van de verschillende activiteiten binnen de cluster worden gebundeld.

#### Milderende maatregelen

- Keuze goede armaturen.

#### Toepasselijke wetgeving

- De stedelijke verordening omtrent lichtreclame is van kracht.

#### Conclusie

Geen aanzienlijke effecten, mits het nemen van **de maatregelen geïntegreerd in het plan**.

### **3.10 De stoffelijke goederen**

#### **RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”**

#### Beschrijving effect

- Er worden geen woningen of andere gebouwen onteigend. Aan de exploitaties van de bestaande gebouwen wordt er niets gewijzigd.
- In functie van een bijkomende ontsluitingsweg in de achterliggende gebieden kan er mogelijk overgegaan worden naar **minnelijke verwerving**. Aan de RUP's worden geen onteigeningsplannen gekoppeld.
- De herontwikkeling van de activiteiten in het RUP Dammestraat wordt geregeld door de Brownfieldconvenant.

#### Conclusie

Geen aanzienlijk effect.

### **3.11 Het cultureel erfgoed, met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed**

#### **RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”**

#### Referentie

- Binnen het plangebied, noch in de omgeving zijn beschermde monumenten, beschermde

landschappen en/of beschermde dorpsgezichten gelegen.

- Het plangebied is zo goed als volledig bebouwd. Eventueel archeologisch erfgoed in de ondergrond kan al aangetast zijn.
- De CAI vermeldt één vindplaats in het plangebied: nl. een middeleeuwse site met walgracht in de hoek tussen de Brugsesteenweg en de Liebeekstraat. Deze site is al bebouwd. De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nu toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen dient met verder onderzoek vastgesteld te worden.
- Enkel binnen het plangebied van de Brugsesteenweg zijn er vijf vastgestelde inventarisitems gelegen (nl. nrs 227, 229, 231, 249, 275). De automobielininspectie (Brugsesteenweg 366) werd niet vastgesteld. In RUP Dammestraat zijn er geen aanwezig:
  - Stadswoningen - Brugsesteenweg 227, 229, 231 (bewaard): eenheidsbebouwing van oorspronkelijk drie woonhuizen, waarvan twee van twee trav. bewaard, en een herberg van drie trav. van 1905. Breedhuizen van rode baksteen met sluitsteen en simili-hoekstenen, nr. 231 op gecementeerde plint. Doorlopend geknikt zadeldak (mechanische pannen) met vernieuwde dakkapellen. Nr. 231 voorzien van deurrisaliet met behouden getrap dakvenster en oculus. Steekbogige muuropeningen en steekboogfries onder de kroonlijst (499).

- Automobielininspectie - Brugsesteenweg 366 (verbouwd of gesloopt): heden autokeuring/examenstentorium. Laag bedrijfsgebouw van rond 1950: kantoor met aansluitende grote loods onder zadeldaken (golfplaten); in oksel, schuine inrit onder plat dak. Geel-oranje baksteenbouw; gebruik van rode baksteen voor vensteromlijstingen in toppen van puntgevels. Typerende muurvakken voor lange gevels. Kantoorpuntgevel benadrukt door middel van geblokte hoekpilasters, eenvoudig hoofdgelst en driehoekig fronton waarin radvenster.
- Burgerhuis in art deco - Brugsesteenweg 249 (bewaard): Art-deco-enkelhuis onder plat dak; gele baksteen verfraaid met grijze, groene en rode granito. Typerend afgerond balkon en erkers, op begane grond korfbogig raam met glas-in-lood, en beglaasde deur met fraai ijzerwerk.
- Burgerhuis naar ontwerp van M. Deschout - Brugsesteenweg 275 (bewaard): enkelhuis van twee trav. en drie bouwl. n.o.v. aannemer M. Deschout van 1937; Lichte baksteenbouw verfraaid met zwart geglazuurde tegels voor plint en afgeronde deuroplijsting onder plat dak. Verticale accentuering d.m.v. hoger oplopende liseen met vlaggenmast. Deurtrav. met erker uitlopend in afgerond balkon, bekroond met tweede balkon. Vernieuwde deur, ramen en gootlijst (501).

#### Beschrijving effect

Bij de oprichting van de gebouwen kan eventueel aanwezig archeologisch erfgoed beschadigd worden.

#### Maatregelen geïntegreerd in het plan

- Door de intergemeentelijke onroerend erfgoeddienst RADAR werd voor elk vastgesteld pand een

bepaalde categorie toegekend waar van enkel de categorieën A (geen aanwezig) en B in het RUP worden beschouwd als waardevol/merkwaardig erfgoed en tevens symbolisch worden aangeduid op het grafisch plan:

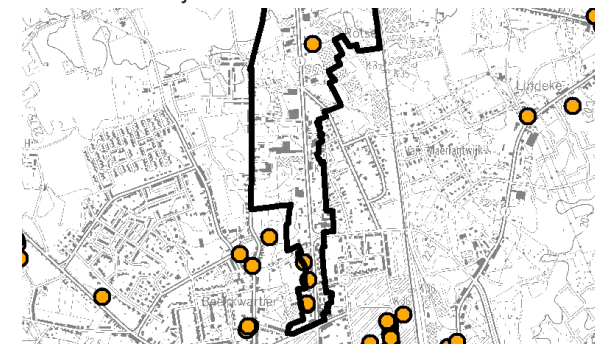
- Brugsesteenweg 249: categorie B (verbouwen toegestaan mits respect voor erfgoedwaarden)
- Brugsesteenweg 227, 229, 231, 275: categorie C (sloop geen bezwaar)
- Daar de inventaris onroerend erfgoed jaarlijks opnieuw wordt vastgesteld, is de symbolische aanduiding op het grafisch plan een momentopname. Stedenbouwkundige aanvragen dienen steeds met de actuele versie te worden afgetoetst.
- Indien in dit pand een handelsfunctie wordt ingebracht dient dit op een aangepaste en respectvolle manier te gebeuren, zodoende de identiteit en leesbaarheid van de individuele gevel zoveel mogelijk bewaard blijft.

#### Toepasselijke wetgeving

De wetgeving inzake het archeologisch erfgoed moet nageleefd worden ( o.a. meldingsplicht vondsten).

#### Conclusie

Geen aanzienlijke effecten.



kaart 41: Bouwkundig erfgoed

### 3.12 Het landschap

#### RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”

##### Referentie

- In het plangebied of in de directe omgeving zijn er geen ankerplaatsen, puntrelicten, lijnrelicten en/of relictzones.
- Verder zijn er binnen het plangebied van RUP Brugsesteenweg weinig landschappelijk doorslaggevende elementen aanwezig behoudens volgende elementen die wel hun impact op het landschap hebben:
  - De Brugsesteenweg en haar activiteiten
  - De hoogspanningsleiding
  - De spoorweg
- Verder zijn er binnen het plangebied van RUP Dammestraat weinig landschappelijk doorslaggevende elementen aanwezig behoudens volgende elementen die wel hun impact op het landschap hebben:
  - De hoogspanningsleiding
  - De spoorweg
  - De ingeslotenheid van het geheel tussen verschillende activiteiten (wonen, handelszaken langsheen de Brugsesteenweg en de spoorweg)

##### Beschrijving effect

Er is geen effect op de relicten buiten het plangebied.

Beide plangebieden worden landschappelijk beter in het stedelijk gebied van Roeselare geïntegreerd.

Voor het RUP Brugsesteenweg wordt er door de clustervorming van de activiteiten langsheen de Brugsesteenweg en de herinrichting van de steenweg een mooier en duidelijker landschappelijke beeld gevormd. Nu is de Brugsesteenweg een grote verhardingsop-

pervlakte met veel opritten, overal verschillende reclame/naamborden en beperkt groen: bij de uitvoering van de clusters is het aantal opritten strikt beperkt per clusters, éénvormige reclame/naamborden en een uniforme groenvoorziening die van de Brugsesteenweg een groene toegangsas naar het centrum van Roeselare moet maken.

Het RUP Dammestraat profiteert enerzijds mee van de herinrichting van de activiteiten langsheen de Brugsesteenweg. Anderzijds wordt door de nieuwe invulling de landschappelijke waarde van het plangebied verhoogt: door de opgelegde minimum openbaar functionele groenvoorzieningen, door de toegankelijkheid, door de afscherming naar de spoorweg toe,...

##### Conclusie

Geen aanzienlijke effecten

### 3.13 De mobiliteit

#### Referentie - bereikbaarheidsprofiel

#### RUP “Brugsesteenweg” en RUP “Dammestraat”

##### **Ontsluiting gemotoriseerd verkeer**

Het plangebied is gesitueerd langsheen de Brugsesteenweg | N32, een belangrijke invalsweg in het noorden van de stad Roeselare, afgebakend door:

- Noorden: gemeentegrens met Hoogdele
- Oosten: spoorlijn Kortrijk-Brugge en achterzijden percelen bebouwing langsheen de N32
- Zuiden: Noordlaan, Godshuislaan
- Westen: achterzijden percelen bebouwing langsheen de Brugsesteenweg, Gitsestraat, Robaardstraat, achterzijden percelen langsheen Brugsesteenweg

De Brugsesteenweg sluit in noordelijke richting aan op de R32 die op zijn beurt aansluit op de E403 ter hoogte van afrittencomplex 8.

In zuidelijke richting sluit de Brugsesteenweg aan op de kleine ring van Roeselare, Noordlaan.

De N32 werd geselecteerd als een secundaire weg type II. De weg heeft deze selectie tot aan de Koning Leopold III-laan. Vanaf dat punt wordt de selectie verlaagd richting centrum van Roeselare.

Theoretisch heeft een dergelijk type weg een capaciteit van ca. 1200 voertuigen per uur per rijrichting. De capaciteit wordt echter sterk gereduceerd door in- en uitrijdend verkeer en overstekende bewegingen van voetgangers en fietsers.

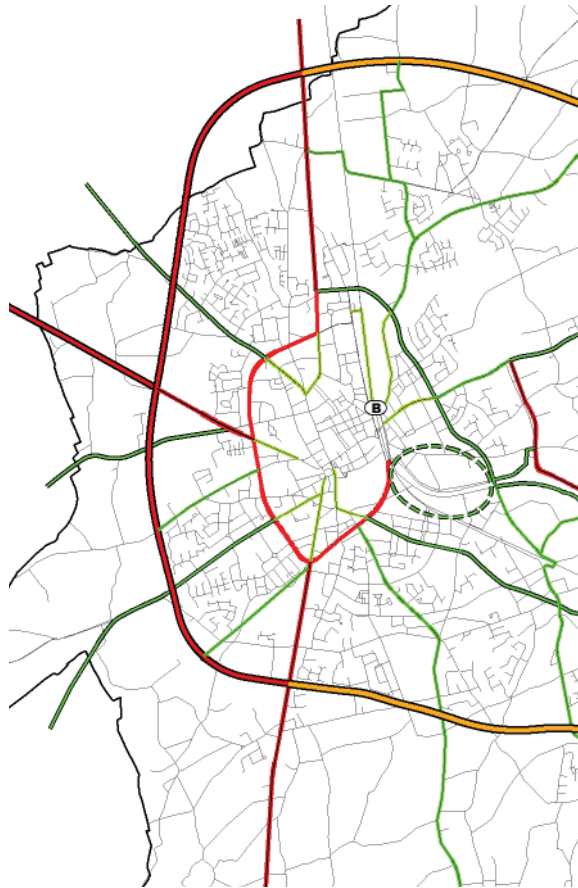
In functie van leefbaarheid en oversteekbaarheid wordt best uitgegaan van een capaciteit van 800 à 900 voertuigen per uur.

In het structuurplan werd de Wijnendalestraat geselecteerd als een lokale weg type IIa en de Koning Leopold III-laan als een lokale weg type I.

Deze wegen van type I hebben als hoofdfunctie verbinden op lokaal niveau en de wegen van type II hebben als hoofdfunctie verzamelen op op lokaal niveau. Dergelijke lokale verbindings- en verzamelwegen hebben een theoretische capaciteit van 1000 voertuigen per uur per rijrichting.

Alle andere straten hebben geen selectie meegekregen en behoren tot de selectie lokale wegen type III of type van woonstraten. Hun functie beperkt zich tot toegang verschaffen.





- Hoofdweg
- primair II
- secundair I
- secundair II
- secundair III
- lokaal I
- lokaal IIa
- lokaal IIb
- lokaal III
- zoekzone sluiten kleine ring

kaart 42: Wegencategorisering structuurplan

### Huidige inrichting

De Brugsesteenweg heeft een 3x1 profiel. Per rijrichting is er één rijstrook ter beschikking. De centrale rijstrook wordt hoofdzakelijk gebruikt voor afslagbewegingen en als een beveiligde oversteek voor zachte weggebruikers.

Aanliggend aan de rijstroken bevinden zich nog een parkeerstrook, fietspad en voetpad/berm.

De Wijnendalestraat, Rolariusweg en Rotsestraat hebben een 2x1 profiel. De Robaardstraat is een eenrichtingsstraat richting noorden met slechts één rijstrook.

### toekomstige inrichting N32

Het provinciebestuur van West-Vlaanderen heeft een streefbeeldstudie opgemaakt in 2006 om een beeld te schetsen van de mogelijke toekomstige inrichting van de N32.

Tussen de Wijnendalestraat en de Rolariusweg wenst men een scheiding door te voeren van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Het bestemmingsverkeer wordt naar de zijkanten van de rijbaan verschoven op ventwegen. Dit verkeer kan makkelijk de winkels in- en uitrijden. Voor fietsers wordt een fiets-suggestiestrook voorzien op de ventweg.

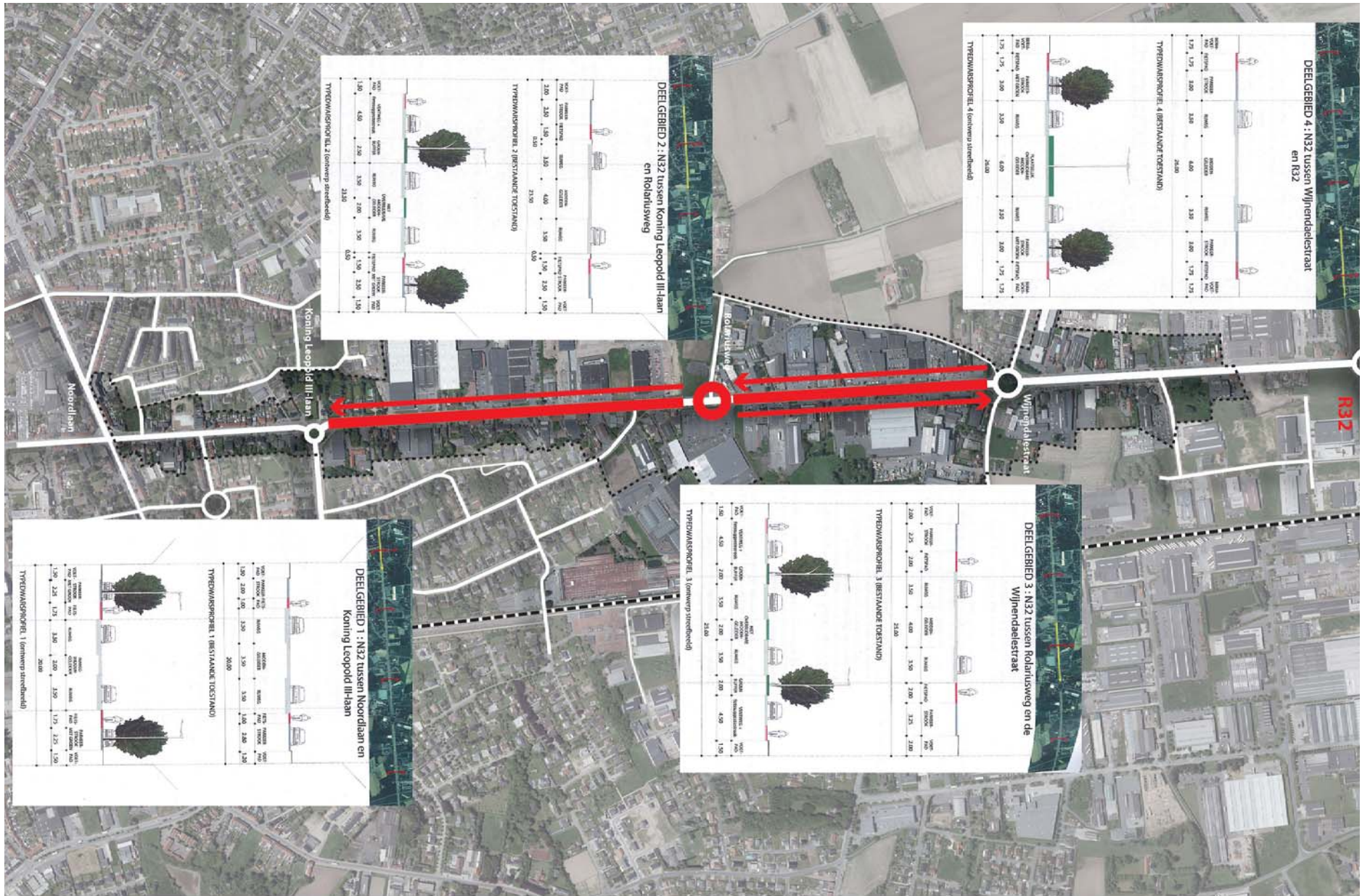
Tussen de Rolariusweg en de K. Leopold III-laan wordt slechts één ventweg weerhouden. Aan de zijde waar er zich meer woningen bevinden, wordt geopteerd om een fietspad en parkeerstrook te voorzien.

De kruispunten zullen heringericht worden met rotondes om keerbewegingen toe te laten.

Dit streefbeeld is deels achterhaald en MOW zal op korte termijn een nieuw inrichtingsvoorstel uitwerken.

Vermoedelijk zal de inrichting van de kruispunten afwijken van het oorspronkelijke streefbeeld.

Voor de verdere uitwerking van de RUP's werd wel rekening gehouden met de voorstellen uit het streefbeeld.



kaart 43: Ontwerpvisie streefbeeld, provincie



### Huidige intensiteiten en verzadiging

AWV heeft tellingen uitgevoerd op de N32. Er werden op twee punten tellingen uitgevoerd. Een telling werd uitgevoerd net ten zuiden van de aansluiting met de R32 in april-mei 2013. De telcampagne is gelegen buiten het plangebied.

In maart 2009 werd een telling uitgevoerd ten zuiden van de rotonde met de Wijnendalestraat en gelegen binnen het plangebied.

#### Richting centrum

Ten zuiden van de R32 treffen we tijdens een gemiddelde werkdag een redelijk constante piek aan vanaf 7u tot 18u. Deze piek vormt een combinatie van woonwerkverkeer (bedrijvenzone en bedrijvenlint langs de N32 tussen R32 en Wijnendalestraat) en van winkelverkeer voor het gedeelte ten zuiden van de Wijnendalestraat.

Op een zaterdag start de piek slechts vanaf 9u tot 17u. De piekbelasting is op een zaterdag nog hoger en loopt gemiddeld op tot 834 voertuigen per uur.

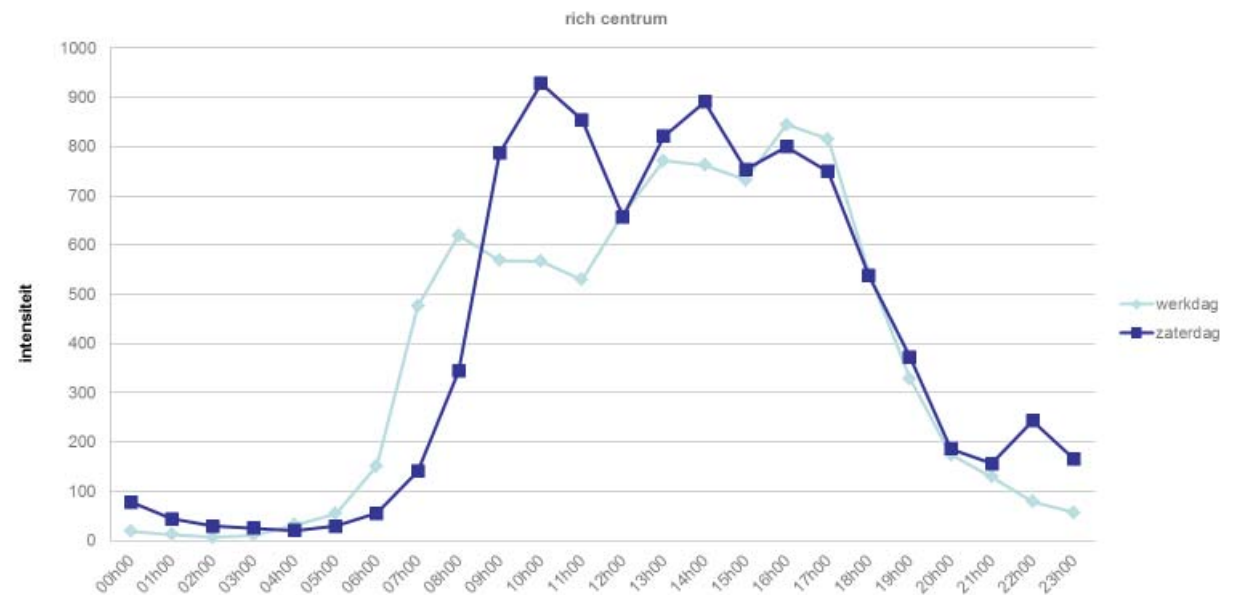
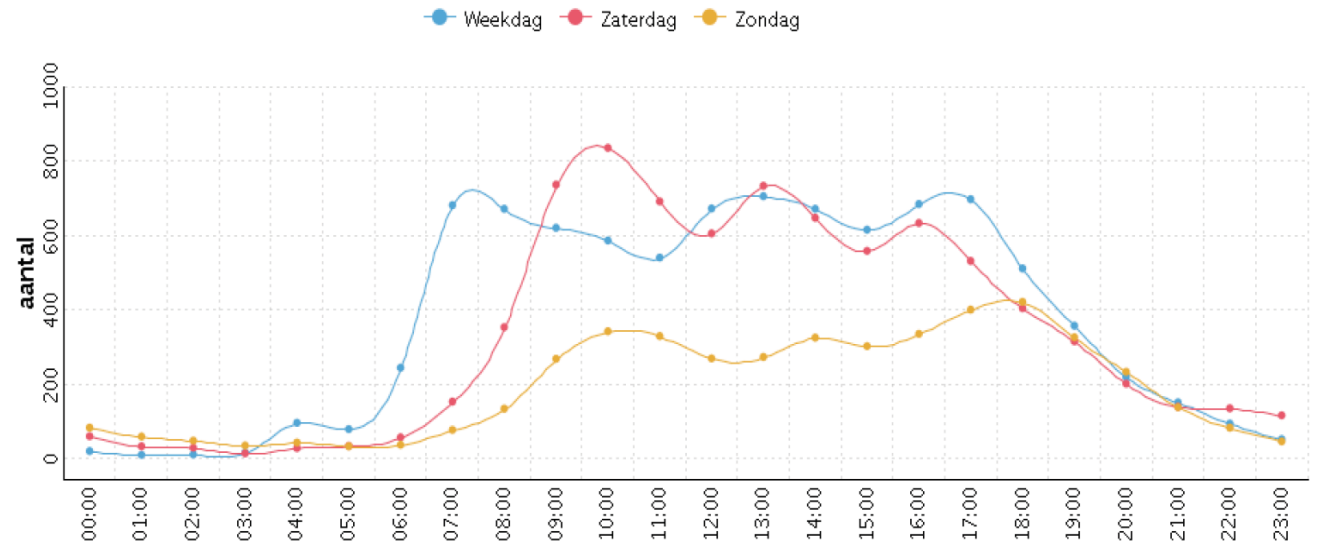
De hoogste piekbelasting bedraagt 869 voertuigen per uur tussen 17u en 18u op een werkdag.

Als we meer zuidelijk rijden - ten zuiden van de Wijnendalestraat - concentreert de piek zich vanaf 8u tot 17u. De belasting is vergelijkbaar met deze ter hoogte van de R32.

Op een zaterdag treffen we een nog hogere belasting aan tussen 9u en 17u. De hoogste piekbelasting loopt op tot 928 voertuigen per uur per rijrichting.

kaart 44: Telling richting centrum, ten zuiden van aansluiting R32, AWV

kaart 45: Telling richting centrum, ten zuiden van aansluiting Wijnendalestraat, AWV





### Richting Lichtervelde

In omgekeerde rijrichting treffen we ten zuiden van de R32 een belasting aan die later aanvangt (rond 10u – 555 vrt/u per rijrichting, maar tegen einde van de avond treffen we meer wegrijdend verkeer aan (rond 17u - 812 vrt/u).

Op een zaterdag start de piek rond 10 en duurt tot 17u met een piekbelasting tot 929 voertuigen per uur.

De hoogste piek bedraagt 997 voertuigen per uur tussen 17u en 18u op een weekday.

Op het meer zuidelijke telpunt treffen we in noordelijke rijrichting minder uitgesproken pieken aan vanaf 10u tot 18u.

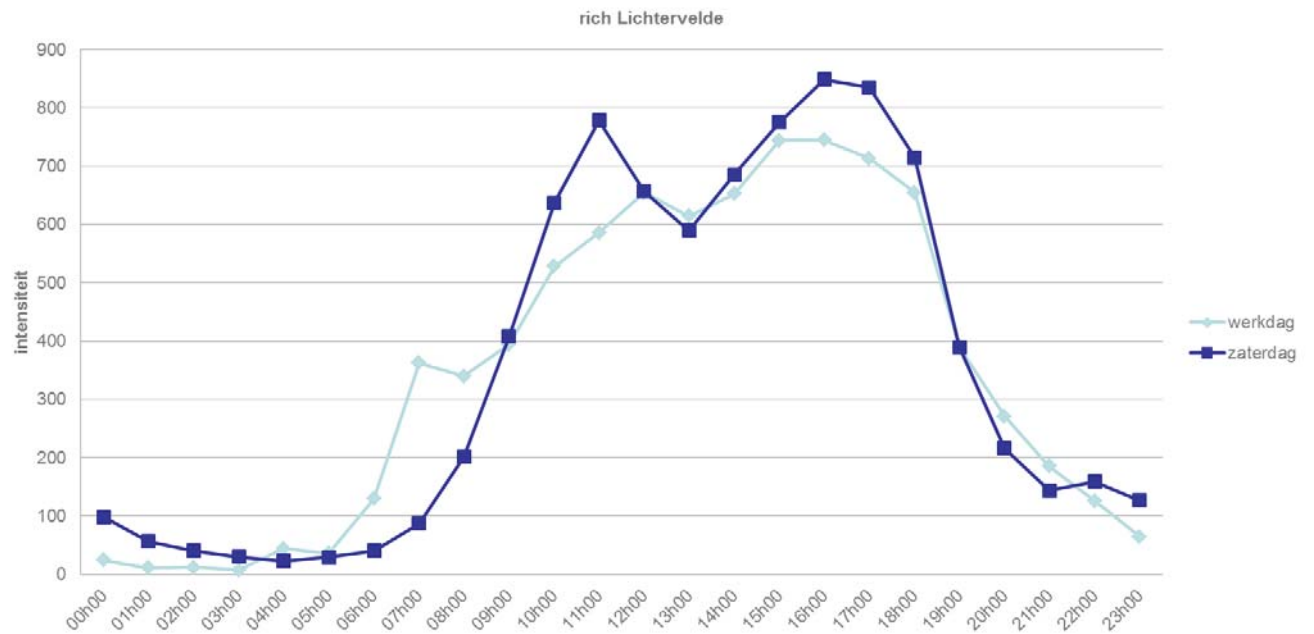
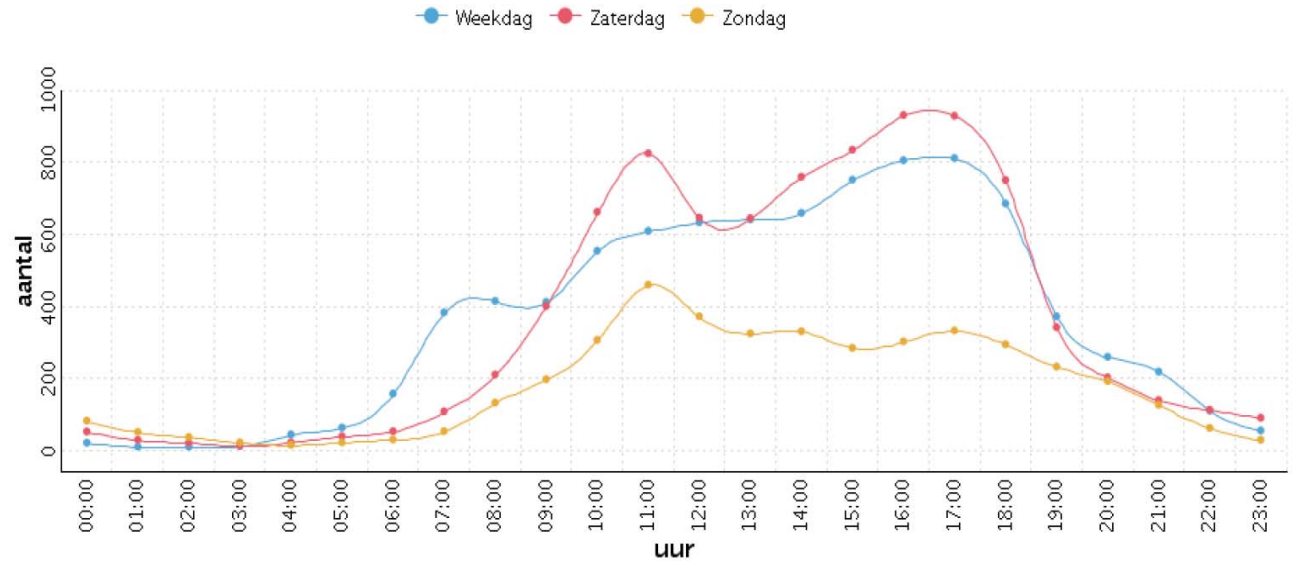
Tijdens een zaterdag is de piek meer geconcentreerd met zeer hoge belasting tijdens de avondspits

De hoogste piek bedraagt 946 voertuigen per uur tussen 17u en 18u op een zaterdag.

De tellingen werden uitgevoerd met telsingangen van AWW. Op de telling ten zuiden van de Wijnendalestraat werden op verschillende momenten eigenaardigheden in de tellingen geregistreerd. Er worden zeer lage snelheden waargenomen en veel zwaar verkeer geregistreerd. Na bespreking met AWW heeft dit te maken met fileverkeer op dit wegsegment gedurende verschillende momenten van de dag.

kaart 46: Telling richting Lichtervelde, ten zuiden van aansluiting R32, AWW

kaart 47: Telling richting Lichtervelde, ten zuiden van aansluiting Wijnendalestraat, AWW



Zoals hoger aangehaald kunnen we uitgaan van een theoretische capaciteit van 1200 voertuigen per uur. De maximale benutting varieert tussen 72% en 83%. Het is echter realistischer om uit te gaan van een capaciteit in functie van de leefbaarheid van 900 voertuigen per uur per rijrichting.

Als we de maximale pieken in rekening brengen, bedraagt de maximale capaciteitsbenutting van de N32 **97% tot 111%**.

Er is op piekmomenten reeds een sterke oververzadiging van deze gewestweg. Deze weg kan geen bijkomend verkeer meer verwerken op piekmomenten.

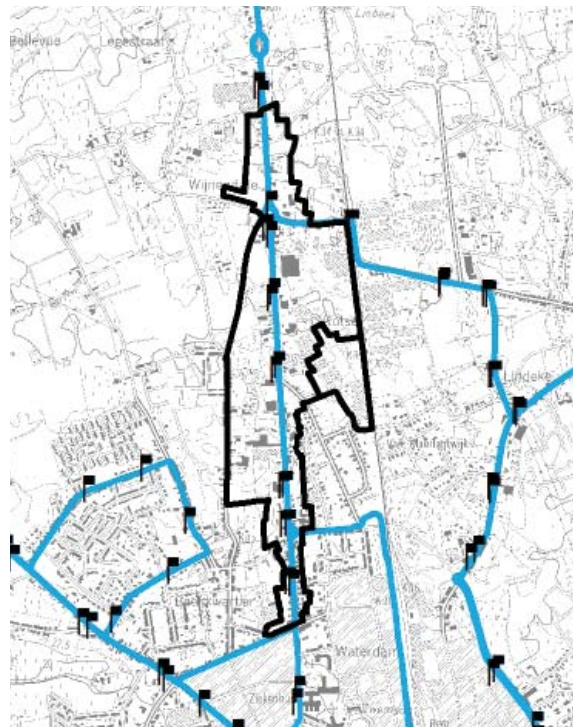
#### Ontsluiting zwaar vervoer

De N32 werd in het structuurplan van de stad eveneens geselecteerd als route voor zwaar vervoer. De ontsluiting van de bedrijvzone Wijnendale - gelegen langsheen de N32 - en bedrijf Deceuninck gebeuren langsheen deze as. De bedrijvzone en het bedrijf zijn buiten het plangebied gelegen, maar hebben eveneens een impact op de verkeersgeneratie van het plangebied.

Via de N32 wordt aangesloten op de R32. De R32 sluit op zijn beurt aan op de E403.

#### Ontsluiting openbaar vervoer

De N32 is eveneens drager van de buslijn 2 en 74. De buslijn 2 legt verbinding met het station van Roeselare en Beveren. De buslijn 74 verbindt Roeselare met Brugge. Beide buslijn bieden twee ritten per uur aan. In het plangebied bevinden er zich meerdere bushaltes.



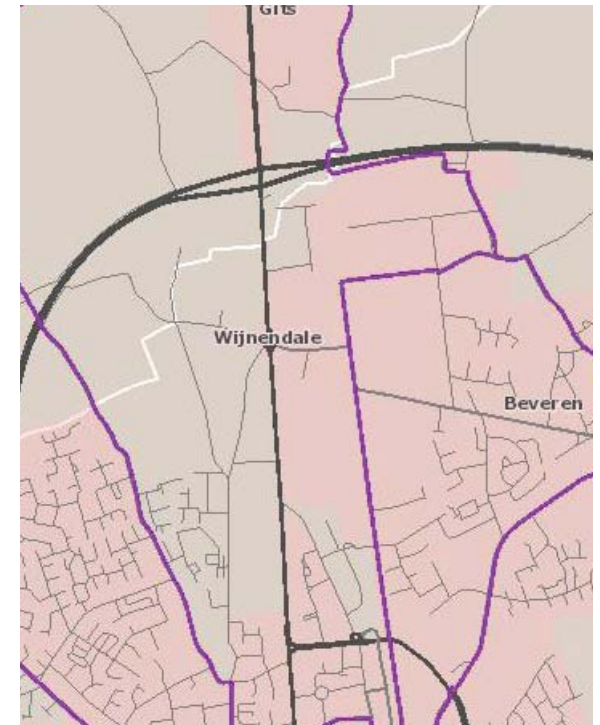
kaart 48: ontsluiting openbaar vervoer

#### Ontsluiting fiets

De N32 maakt geen onderdeel uit van het bovenlokale fietsrouten netwerk. Er werd een parallelle verbinding langsheen de spoorweg geselecteerd.

Langsheen de N32 bevinden zich aanliggende fietsstroken. Er is geen beveiliging tussen de rijstrook en het fietspad.

De andere wegen beschikken niet over fietsinfrastructuur.



kaart 49: bovenlokaal fietsrouten netwerk (BFF) - provincie

### Buurtwegen en trage wegen

Binnen het plangebied bevinden zich volgende buurtwegen op de atlas der buurtwegen:

- Chemin 13 – huidige Liebeekstraat
- Chemin 2 – huidige Wijnendalestraat
- Chemin 20 – huidige Oude Diksmuidsestraat
- Chemin 19 – huidige Robaardstraat
- Chemin 12 – huidige Gitsestraat
- Chemin 3 - huidige Noordlaan
- Sentier 38 – onbestaand op vandaag (parallel as aan en gelegen ten noorden van de Wijnendalestraat)
- Sentier 55 – onbestaand op vandaag (parallel as aan en gelegen ten zuiden van de Wijnendalestraat)
- De N32 staat op de atlas der buurtwegen genoteerd als route van Brugge naar Roeselare

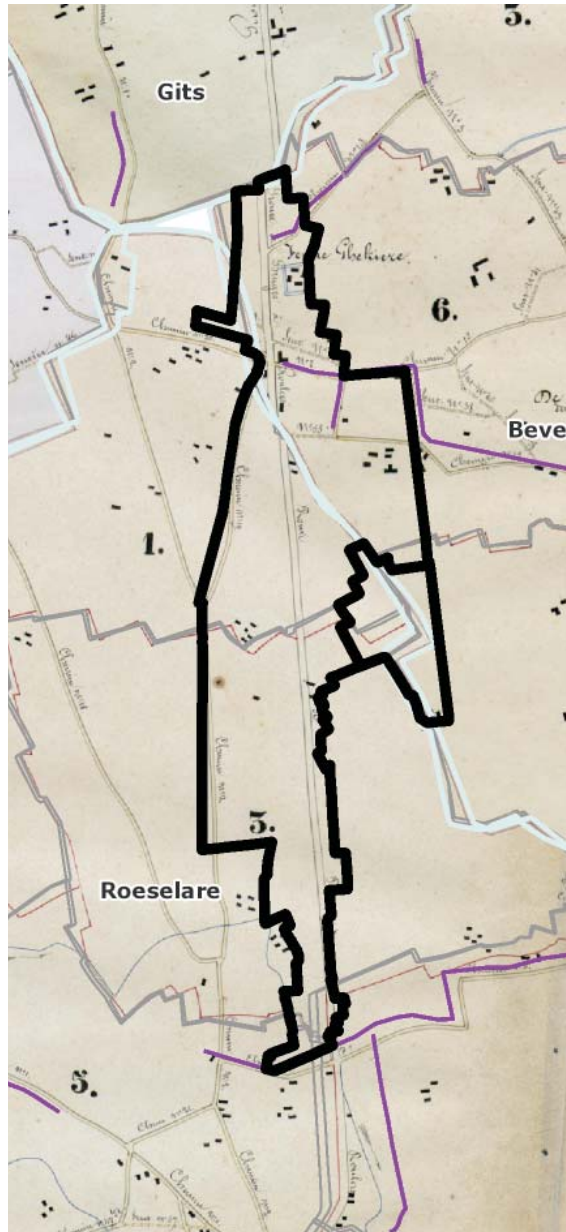
Ten zuiden van de rotonde N32 x Koning Leopold III-laan bevindt zich de trage weg het Gryspeerds Hof. Deze as verbindt de N32 met de Gitsestraat en is enkel toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

### Conclusie bereikbaarheidsprofiel

Het plangebied heeft een zeer goede ontsluiting richting R32 en richting centrum Roeselare. Ook de openbaar vervoerverbinding is goed.

Zoals hoger aangehaald is de N32 op vandaag reeds verzadigd tijdens de piekmomenten. Het is niet aangewezen om nog verkeer toe te voegen aan deze as.

Het doel van de opmaak van de RUP's bestond er juist in de verkeersgeneratie te beheersen.



kaart 50: Atlas der buurtwegen

### Beschrijving effect - Mobiliteitsprofiel

#### RUP “Brugsesteenweg”

De verkeersgeneratie langsheen de N32 wordt hoofdzakelijk gegenereerd door de handelszaken.

De opzet van het RUP Brugsesteenweg was het afbakenen van de ontwikkelingsmogelijkheden van de activiteiten.

In het RUP werd een volledige inventarisatie uitgevoerd van de type handelszaken. De meest verkeersgenererende activiteiten zullen bevroren worden in winkelvloeroppervlakte.

In het volledige lint zijn alle percelen benut.

Er wordt dus geen bijkomende verkeersgeneratie verwacht vanuit toekomstige activiteiten of handelszaken langsheen het handelslint.

#### RUP “Dammestraat”

##### Mobiliteitsprofiel

De opzet van het RUP betreft een reconversie van een oude bedrijvensite. De totale oppervlakte bedraagt 7,29 ha.

Een gedeelte van de zone zal ingevuld worden als wonen en een gedeelte als bedrijvigheid.

Er wordt uitgegaan van 50% wonen en 50% lokale bedrijvigheid.

Er zullen maximaal 75 woontiteiten kunnen gerealiseerd worden in dit plangebied.

De woningen zullen maximaal **43 autoverplaatsingen en 10 fietsverplaatsingen per piekuur** genereren. Er wordt rekening gehouden met volgende parameters:

- 2,46 personen per gezin
- 30% bezoekerscijfer per woontiteit



- 0,28 verplaatsingen per persoon per piek uur
- 64% aandeel autoverplaatsingen in modal split voor een stedelijke woonwijk
- 14% aandeel fietsverplaatsingen in modal split

Er zal circa 3,6 ha lokale bedrijvigheid kunnen gerealiseerd worden. De bedrijven zullen 41 pae/u<sup>5</sup> (personenauto-equivalenten) tijdens de ochtendpiek en 51 pae/u tijdens de avondpiek genereren.

Voor de berekening werd gebruik gemaakt van tellingen die WVI heeft uitgevoerd op 7 lokale bedrijventoeren tussen 2011-2013. Parameters:

- 82% verhouding netto tot bruto ha
- 114 personenauto's per ha
- 30 lichte vrachtwagens per ha
- 6 zware vrachtwagens per ha
- 8% aandeel ochtendpiek
- 10% aandeel avondpiek

Maximaal zullen de ontwikkelingen 94 pae per piek uur genereren.

Op vandaag zijn er reeds activiteiten aanwezig op de site die reeds verkeer genereren.

De 94 pae per piek uur zullen deze zeker een maximale bovengrens vormen.

Als we rekening houden met een capaciteit van 900 tot 1000 voertuigen per uur per rijrichting voor het omliggende wegennet, vertegenwoordigt de verkeersgeneratie vanuit de site maximaal 5%.

Op zich vormt deze verkeersgeneratie eerder een beperkte belasting van het wegennet.

Uiteraard moet er zoveel als mogelijk gezorgd worden dat deze generatie niet (volledig) wordt afgewikkeld op

<sup>5</sup> pae/u staat voor personenauto-equivalenten per uur, waarbij lichte vrachtwagens met een factor 1.5 en zware vrachtwagens met een factor 2 worden verrekend

de N32. Tijdens de ochtend zal er nog niet dadelijk een probleem optreden aangezien de piek vanuit de site op een vroeger tijdstip zal optreden. Tijdens de avondpiek is er wel een overlapping tussen de pieken.

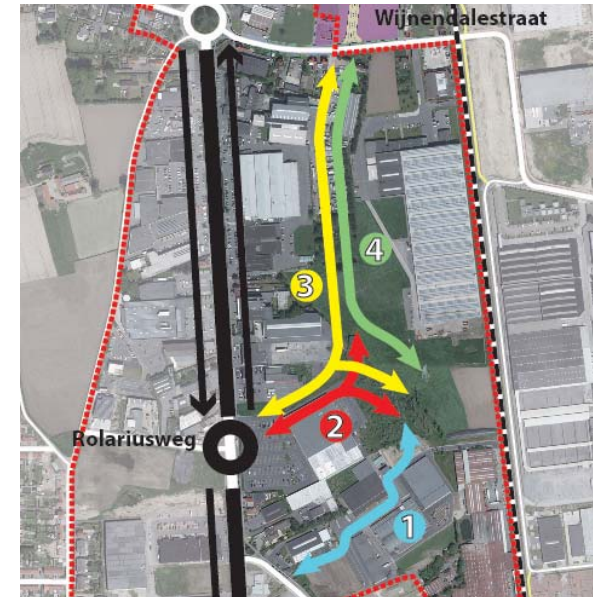
### Ontsluitingsscenario's

Het basisprincipe gaat uit van een volledige scheiding van verkeer tussen het woongedeelte en de bedrijvigheid.

Het woongedeelte uit dit plangebied zal ontsluiten op de Dammestraat.

Voor de lokale bedrijvigheid en de verdere ontwikkelingen van de achterliggende gebieden in het RUP Brugsesteenweg werden volgende ontsluitingsscenario's opgesteld:

- Scenario 1 - Vanaf de Rotsestraat doorheen het plangebied van RUP Dammestraat, grotendeels langsheen de momenteel tijdelijk vergunde interne ontsluitingsweg
- Scenario 2 - Vanaf een nieuw knooppunt op de Brugsesteenweg thv de Rolariusweg
- Scenario 3 - Zowel vanaf een nieuw knooppunt op de Brugsesteenweg thv de Rolariusweg als vanaf de Wijnendalestraat, aansluitend op de nieuwe ontsluitingsweg voor de uitbreiding van het bedrijventerrein Wijnendale. De ontsluitingsweg loopt langs de handelszaken die momenteel ontsluiten op de N32.
- Scenario 4 - Vanaf de Wijnendalestraat, aansluitend op de nieuwe ontsluitingsweg voor de uitbreiding van het bedrijventerrein Wijnendale.



kaart 51: Ontsluitingsscenario's

Het eerste scenario ontsluit de lokale bedrijvigheid op de Rotsestraat. De Rotsestraat is echter een woonstraat en het uitgangsprincipe was om een volledige scheiding te realiseren tussen wonen en bedrijvigheid. In scenario 2 wordt de volledige verkeersgeneratie van zowel lokale bedrijvigheid uit RUP Dammestraat als de achterliggende percelen afgewikkeld op de N32. Zoals hoger aangehaald moet een bijkomende belasting op de N32 zoveel als mogelijk vermeden worden aangezien de weg reeds oververzadigd is tijdens piekmomenten.

In scenario 3 en 4 wordt een ontsluiting voorzien die zowel aantakt op het kruispunt met de N32 als met de Wijnendalestraat. De toekomstige verkeersgeneratie kan gespreid worden op zowel de N32 als de Wijnendalestraat. Via de Wijnendalestraat kan niet alleen

ontsloten worden via de N32 naar de R32, maar kan eveneens in oostelijke richting via de bedrijvzone Beveren-noord ontsloten worden op de R32.

Scenario 3 heeft als bijkomend voordeel dat de ontsluitingsweg gelegen is aan de achterzijde van de handelszaken. De handelszaken die gelegen zijn tussen de N32 en deze as kunnen immers hun parkeer-ruimtes laten ontsluiten op deze nieuwe as.

Op deze wijze wordt er weerom bijkomend verkeer weggetrokken van de N32.

Op basis van hogervermelde afwegingen wordt de voorkeur gegeven aan scenario 3 als ontsluiting van het plangebied.

#### **Parkeerbehoefte**

De woningen hebben een behoefte van 67 parkeer-plekken als we rekening houden met een gemiddeld autobezit van 0,9 auto's per gezin voor een stedelijk gebied.

De lokale bedrijvigheid zal circa 40 parkeerplekken voor auto's en 7 plekken voor fietsers vereisen.

#### **Conclusie mobiliteitsprofiel**

De toekomstige ontwikkelingen hebben eerder een beperkt effect op de bestaande intensiteiten.

De N32 is op vandaag reeds oververzadigd tijdens piekmomenten. Via de toekomstige ontsluitingsweg zal de druk op de N32 afnemen en kunnen verschuiven naar de Wijnendalestraat.

#### **Maatregelen geïntegreerd in het plan**

##### **RUP "Brugsesteenweg"**

Er wordt best geopteerd voor het bundelen van de ontsluiting van de handelszaken. Het aantal in- en uitritten moet worden teruggedrongen zodat het verkeer langsheen de N32 minder wordt gehinderd door in- en uitrijdende verkeersstromen.

De parkeerruimtes van de handelszaken worden best geclusterd tussen aanpalende handelszaken. Op die manier kan het aantal plekken beperkter worden voorzien in aantal dan een parkeerruimte per handelszaak. De in- en uitritten van de parkeerruimtes worden best beperkt in aantal en in breedte. Het kan niet de bedoeling zijn dat over de volledige breedte van het perceel kan in- en uitgereden worden naar de N32.

Ook de organisatie van het parkeren op de parkeerruimte wordt best in acht genomen. Het is aangewezen een scheiding te voorzien tussen leveringen (met zwaar vervoer) en bezoekersverkeer op de private parkeerruimtes.

Het bezoekersverkeer moet vlot de parkeerruimtes kunnen op- en afrijden zodat er geen terugslag van wachtend verkeer ontstaat op de N32.

Aan de handelszaken moeten voldoende fietsenstallingen voorzien worden. Deze worden best voorzien ter hoogte van de ingangen van de handelszaken.

Het laden en lossen moet gebeuren op eigen terrein en niet op het openbaar domein.

De handelszaken gelegen langsheen de oostelijke zijde van de N32 tussen de Wijnendalestraat en aansluitingspunt van de Rolariusweg kunnen naar de toekomst toe hun parkings eveneens ontsluiten op de

toekomstige ontsluitingsas richting Wijnendalestraat. De druk op de N32 kan hierdoor afnemen.

##### **RUP "Dammestraat"**

Naast een ontsluiting voor autoverkeer, moet er ook aandacht zijn voor de ontsluiting van fietsverkeer. De bewoners maar ook de werknemers van de bedrijven moeten een vlotte fietsverbinding krijgen richting/vanuit centrum Roeselare.

De woningen moeten voldoende parkeerruimte voor auto's en fietsers op eigen terrein voorzien.

De bedrijven moeten instaan voor hun eigen behoefte aan parkeervoorzieningen en fietsenstallingen op eigen terrein. Parkeerruimtes kunnen eventueel collectief voorzien worden.

#### Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke effecten groter dan wat kan verwacht worden bij een autonome evolutie van het plangebied zullen zijn, mits het nemen van **de maatregelen geïntegreerd in het plan**.

### **3.14 De samenhang tussen de genoemde factoren**

#### Conclusie

Geen aanzienlijk effect

#### **4 Relevante gegevens met inbegrip van de redenen waarom de initiatiefnemer meent geen plan-mer te moeten opmaken overeenkomstig art. 4.2.6, §1, 5° van het DABM**

- Het doel van beide RUP's is enerzijds de herinrichting van een bestaand handelslint en een lokaal bedrijventerrein (RUP "Brugsesteenweg") en anderzijds de herinrichting van het bestaande bedrijfssite met de afwerking van het aansluitende bestaande woongebied (RUP "Dammestraat").
- De activiteiten langsheen de Brugsesteenweg en de herinrichting van het plangebied van de Dammestraat zijn momenteel mogelijks hinderend voor de woonomgeving maar door de voorgestelde voorschriften worden de activiteiten beter geïntegreerd (bvb. geen verbinding meer over de percelen tussen de Gitsestraat en de Brugsesteenweg, clustervorming van activiteiten, thuisnijverheid,...).
- Het betreft een vrij groot gebied (RUP Brugsesteenweg is ca. 66,45ha, RUP Dammestraat is ca. 7,29ha).
- Door de kwaliteitsvolle ontwikkeling met maatregelen naar architecturale kwaliteit (clusters,...), landschappelijke inkleding en groenvoorzieningen kan een positief effect op de ruimtelijke ordening verwacht worden.
- Het gebruik van duurzame, milieu- en energie-vriendelijke materiaal kan een positief effect hebben op de energie- en grondstoffenvoorraden.
- De plangebied hebben momenteel geen percelen die in agrarisch gebruik zijn en ze werden uitgesloten uit de visie voor agrarisch gebied. Er gaat dan ook geen landbouwareaal verloren gaan.
- Door de toename van de verharde oppervlakte is er kans op verdroging en een hogere belasting van

de ontvangende waterlopen. De gebouwen zullen ook afvalwater lozen. Er zullen hiervoor voorzieningen worden getroffen.

- De effecten op de atmosfeer en klimatologische factoren en licht zijn kleinschalig daar er voorwaarden gekoppeld worden naar verlichting en reclamevoorzieningen.
- De bijkomende effecten op verkeer zijn eerder beperkt. Op vandaag is de N32 op piekmomenten reeds oververzadigd. Via de RUP's wordt ervoor gezorgd dat er een parallelle ontsluiting voorzien wordt om de druk op de N32 gedeeltelijk te doen afnemen.

Er kan dus gesteld worden dat er geen aanzienlijke effecten moeten verwacht worden.

#### **5 In voorkomend geval een beoordeling of het voorgenomen plan of programma grensoverschrijdende of gewestgrensoverschrijdende aanzienlijke milieueffecten kan hebben**

- Het doel van beide RUP's is enerzijds de herinrichting van een bestaand handelslint en een lokaal bedrijventerrein (RUP "Brugsesteenweg") en anderzijds de herinrichting van het bestaande bedrijfssite met de afwerking van het aansluitende bestaande woongebied (RUP "Dammestraat"). De oppervlakte van het plangebied van RUP Brugsesteenweg is ca. 66,45ha, dat van RUP Dammestraat is ca. 7,29ha.
- Er worden geen effecten verwacht die de gewestgrens of de landsgrens zullen overschrijden.