

BIJLAGE
RUP "BRUGSESTEENWEG" TE ROESELARE
RUP_36015_214_00007_00001

De volgende documenten zijn in bijlage terug te vinden:

- 1 **Beslissing over de plan-mer-plicht van het RUP Brugsesteenweg en RUP Dammestraat te Roeselare**
- 2 **Verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen**
- 3 **Verslag plenaire vergadering 5-12-2016 met reactie op het verslag door deputatie - al de adviezen.
(Het betreft het aangepaste verslag van de plenaire vergadering na overleg tussen de stad en de provincie)**
- 4 **Verslag vergadering Gecoro 3-10-2017 mbt het behandelen van de adviezen en bezwaarschriften ingediend tijdens het openbaar onderzoek.**
- 5 **Adviezen Deputatie West-Vlaanderen, Departement Omgeving en Elia mbt advisering tijdens openbaar onderzoek**
- 6 **Startnota doorstromingsonderzoeken op de openbaarvervoersas N32 tussen de rotonde met de Koning Leopold III-laan en de ovonde ter hoogte van R32-N32**
- 7 **Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad in zitting van 27-03-2017: voorlopige vaststelling ontwerp RUP**
- 8 **Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad in zitting van 19-03-2018: definitieve vaststelling RUP**

DEPARTEMENT
LEEFMILIEU,
NATUUR &
ENERGIE

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst milieueffectenrapportagebeheer
Konink 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 | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
| 4 juni 2015 | | LNE/MER/SCRPL15047/ 2015/ | / |
| vragen naar / e-mail | | telefoonnummer | datum |
| David Stevens | | 02 5538303 | |
| david.stevens@lne.vlaanderen.be | | | |

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.

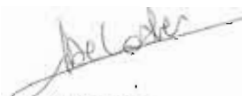
De dienst Milieueffectrapportagebeheer zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor
het publiek raadpleegbaar zijn.

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) 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

| Nr. vergunning | Datum | Omschrijving |
|----------------|------------|--|
| V/V79/1 | 3/12/1962 | Verkaveling Brugsesteenweg, Pillaert Julien, 1 lot - Pillaert Julien |
| V/V108/1 | 4/02/1963 | Verzaking - verkaveling Muylle M.C./Brugsesteenweg: 2 loten - Muylle Maria-Clara |
| V/V91/1 | 10/06/1963 | Verkaveling Gitsestraat, pvba Dumobil, 11 loten + uitweg - Dumobil PVBA |
| V/V272/1 | 4/10/1963 | Verkaveling Wijnendalestraat (wijziging Statiestraat met fusie FR 08/11/1965), Eugene Blancke-Casteleyn, 2 loten - Blancke-Casteleyn Eugene |
| V/V263/1 | 18/10/1963 | Verkaveling Brugsesteenweg Eugène Blancke; 4 loten (verkaveling deels vervallen, mb huidig lot nr. 2 (B)) - Eugène Blancke |
| V/V144/1 | 4/11/1963 | Verkaveling Bruggesteeweg - Rotsestraat; mevr. G. Arickx, 3 loten - Arickx G. |
| V/V145/1 | 18/11/1963 | Verkaveling van 2 percelen tot 4 loten voor halfopen bebouwing - Devos Fritz nv |
| V/V234/1 | 27/09/1965 | Verkaveling Gitsestraat Vandeputte-Goethals 8 loten - Vandeputte-Goethals |
| V/V246/1 | 4/10/1965 | Verkaveling Krs/Declercq Brugsesteenweg 2 loten - Coppens Albert |
| V/V91/2 | 4/04/1966 | Verkaveling Gitsestraat, Dumobil pvba, wijziging indeling loten 10 & 11 - Dumobil PVBA |
| V/V315/1 | 13/03/1967 | Vervallen verklaard door S.C. 17/05/2005: verkaveling: Brugsesteenweg Vynckier 2 loten - Feryn J.N.V. |
| V/V326/1 | 19/06/1967 | Vervallen verklaard door S.C. 17/05/2005: verkaveling: Brugsesteenweg Fam. Valcke-Willaert 4 loten - Coppens Albert |
| V/V91/3 | 8/04/1968 | Verkaveling Gitsestraat, Dumobil pvba p.a. H. Horriestraat 12, Roeselare, wijziging voor lot 11 i.v.m. inplanting magazijn - Dumobil PVBA |
| V/V91/4 | 10/03/1969 | Verkaveling Gitsestraat, Vuylsteke G & C, wijziging indeling loten 6,7,8 tot 2 loten en bepaling nieuwe inplanting der gebouwen - Vuylsteke G&C |
| V/V499/1 | 20/10/1975 | Verkaveling Zuidforeest (Brugsesteenweg) - Six M. - 2 loten - Six M. |
| V/V499/2 | 14/06/1976 | Verkaveling Zuidforeest (Brugsesteenweg) - Six M. - wijziging voorschriften lot 2 - Six M. |
| V/V455/1 | 26/07/1976 | Verkaveling Gitsestraat - A. Cloet - 8 loten - Cloet André |
| V/V91/5 | 6/09/1976 | Verkaveling Gitsestraat, André Joye, wijziging voor loten 9,10 & 11 - Joye André |
| V/V641/1 | 17/09/1979 | Verkaveling Gitsestraat, Devos-Gryspeerd 2 loten - Devos-Gryspeerd |
| V/V263/2 | 28/07/1997 | Verkaveling Brugsesteenweg Eugène Blancke; herindeling van loten 1-2-3 tot 2 loten (verkaveling deels vervallen, mb. Lot 2(B)) - Cracco ph. |
| V/V145/2 | 8/08/1997 | Brugsesteenweg - DMC Invest (dhr. Donald Muylle) (BD) |
| V/V145/3 | 22/11/1999 | Verkavelingswijziging, uitbreiding lot 1 door invoeging van aanpalend perceel van buiten de verkaveling, actualisatie van de stedenbouwkundige voorschriften, uitsluiting van lot 1a en lot 2b uit de verkaveling door toevoeging aan achterliggend perceel. - DMC Invest (dhr. Donald Muylle) |
| V/V1242/1 | 18/06/2001 | Verkaveling De Witte Molen nv, Gitsestraat 26 loten nieuwbouwwoonzone, 2 loten zone voor appartementen en 5 groenzones - De Witte Molen nv |
| V/V1301/1 | 26/07/2004 | Verkaveling Depla, Rotsestraat, afsplitsen 1 lot - Depla André |
| V/V1330/1 | 12/06/2006 | Afsplitsen van een deel tuin met de bedoeling er 1 woning van het type gesloten bebouwing te bouwen - Depla André |
| V/V108/2 | 19/06/2006 | Verzaking - verkaveling tot afsplitsen lot van het oorspronkelijke lot 2 tot het bekomen van loten 2 en 3, gewijzigde stedenbouwkundige voorschriften enkel voor het nieuwe gecreëerde lot 3 - Lebon Nicolas |

| | | |
|---------------------------------------|------------|--|
| V/V1357/1 | 2/04/2007 | Verkaveling van gronden voor het bouwen van meergezinswoningen op lot 1, 2a, 2b en 3 en halfopen en gesloten ééngezinswoningen op de loten 4 t/m 18 - Dumobil |
| V/V1357/2 | 24/09/2007 | Verkavelingswijziging voor het aanpassen van de configuratie van de loten zonder wijziging van het aantal loten naar aanleiding van het verkeerd uitzetten van de rooilijnen door de landmeter - Dumobil |
| V/V1242/4 | 12/01/2009 | Het bijvoegen van stedenbouwkundige voorschriften voor het bouwen van carports voor alle loten van de verkaveling (voorschrift uitgesloten voor de loten 27 en 28 dewelke bestemd zijn voor appartementsgebouwen) - Vandenbroucke Jürgen |
| V/V263/5 | 2/02/2009 | Het rechte trekken perceelsgrens lot A (=lot 1) + verleggen perceelsgrens tss lot A (=lot 1) en lot C (=lot 2) + wijziging rechter perceelsgrens lot C (= lot 2) gekend vlg. kadaster 01/01/2008 + wijzigen stedenbouwkundige voorschriften voor beide loten - Nuyttens Invest |
| V/V455/2 | 21/09/2011 | Opheffing van verkavelingsplan en -voorschriften V455/1 goedgekeurd 26/07/1976 - Roeselare (ambt) |
| Stedenbouwkundige vergunningen | | |
| B/1962/215 | 30/07/1962 | Het verbouwen van een voorgevel - Lemaitre Andre |
| B/1962/300 | 1/10/1962 | Bouwen elektriciteitsdistributiecabine - Inelgas |
| B/1962/313 | 8/10/1962 | Verbouwen van woonhuis - Noppe Lena |
| B/1962/318 | 18/10/1962 | Bouwen van garage - Cornette Michel |
| B/1962/299 | 22/10/1962 | Bouwen voorlopige toonzaal - Almeubel |
| B/1963/51 | 11/03/1963 | Het bouwen van een woonhuis - Verbrugge Willy |
| B/1962/387 | 25/03/1963 | Bouwen woonhuis - Declercq Roger |
| B/1963/74 | 22/04/1963 | Vergroten van venster - Timperman Mathieu |
| B/1963/116 | 6/05/1963 | Bouwen berging - Deswarte Richard |
| B/1963/165 | 15/07/1963 | Bouwen werkplaats en toonzaal - Almeubel |
| B/1963/104 | 29/07/1963 | Bouwen van een villa - Declercq Florent |
| B/1963/1027 | 13/09/1963 | Bouwen van bugalow - Mollemans Maurits |
| B/1963/308 | 18/11/1963 | Bouwen werkplaats - Vuylsteke-Devriendt |
| B/1964/7 | 27/01/1964 | Bouwen bungalow en garage (wijziging) - Vincke Adolf |
| B/1964/18 | 24/02/1964 | Het uitbreiden van garage - Haghedooren L. |
| B/1964/26 | 24/02/1964 | Bouwen van een garage en een woning - Behaeghel Henri |
| B/1964/139 | 27/04/1964 | Bouwen werkplaats en burelen - Vandekerckhove |
| B/1964/141 | 4/05/1964 | Bouwen woonhuis - Mortiers Alfons |
| B/1964/196 | 8/06/1964 | Aanbouwen washuis - Vermeire nv |
| B/1964/197 | 15/06/1964 | Bouwen confectiebedrijf met burelen en appartementen - Deleye Gaston |
| B/1964/246 | 22/06/1964 | Verfraaien voorgevel en bouwen van garage - Moeyaert André |
| B/1964/199 | 17/07/1964 | Bouwen berging - Decruyenaere Jerome |
| B/1964/1029 | 7/08/1964 | Bouwen woonhuis - Verbeke Prosper |

| | | |
|-------------|------------|--|
| B/1964/1038 | 7/08/1964 | Bouwen van garage - Casteleyn |
| B/1964/303 | 21/09/1964 | Slopen en bouwen nieuw dienststation - Decappelle Leon |
| B/1964/178 | 5/10/1964 | Bouwen zetelfabriek en loods - Sercu Gerard |
| B/1964/378 | 25/02/1965 | Verlengen rolbrug (wijz.) - Vuylsteke-Devriendt |
| B/1965/75 | 22/03/1965 | Bouwen van 12 autobergplaatsen (wijz.) - Esso Belgium |
| B/1965/89 | 11/05/1965 | Bijbouwen stapelplaats (wijz.) - Rodima nv |
| B/1965/75 | 31/05/1965 | Bouwen woonhuis (wijz.) - Desmet Gerard |
| B/1965/207 | 5/07/1965 | Bouwen toonzaal, magazijn en woonhuis (woonhuis opnieuw vergund op 11/03/1968) - Sercu Pol |
| B/1965/245 | 26/07/1965 | Uitbreiden fabrieksgebouw - Sercu Gerard |
| B/1965/299 | 4/10/1965 | Bijbouwen terras - Vanpeteghem R. |
| B/1965/334 | 6/12/1965 | Bouwen washuis en bergplaats - Verstraete Michel |
| B/1965/375 | 3/01/1966 | Bouwen serre - Verbeke Frans |
| B/1966/1 | 10/01/1966 | Bouwen van garage - Vanneste Frans |
| B/1965/399 | 21/02/1966 | Bouwen hangar - Cluyse Roger |
| B/1966/123 | 30/03/1966 | Bouwen woonhuis - Plouvier Joseph-Storme |
| B/1966/80 | 3/05/1966 | Verbouwen van een woonhuis - Van Kerckhove Hubert |
| B/1996/171 | 3/05/1966 | Slopen van 3 huizen - De Clercq Herman |
| B/1966/149 | 3/05/1966 | Bouwen van een woonhuis - Van Hoorne Lucien |
| B/1968/252 | 20/06/1966 | Bouwen van meergezinswoning - Vandevijvere Julien |
| B/1966/249 | 20/06/1966 | Bouwen van een garage - Delbecke Marcel |
| B/1966/284 | 1/08/1966 | Bouwen berging voor watertank - Rodima nv |
| B/1966/282 | 8/08/1966 | Afbreken van bijgebouwen en bouwen van keuken en wasplaats - Vaneckhout Lydia & Leona |
| B/1966/176 | 26/09/1966 | Het vergroten van een serre - D'Hoop Gerard |
| B/1966/347 | 24/10/1966 | Bouwen van een garage - Desmedt |
| B/1966/438 | 27/12/1966 | Uitbreiden bestaande werkplaats - Depuydt Roger |
| B/1966/434 | 3/01/1967 | Bouwen van burelen en woongelegenheid - Desmedt |
| B/1967/87 | 3/04/1967 | Bouwen woonhuis - Desmedt bvba |
| B/1967/96 | 8/05/1967 | Bouwen werkplaats - Dutry Daniël |
| B/1967/199 | 3/07/1967 | Bouwen garage - Plancke-Deketelaere |
| B/1967/253 | 4/09/1967 | Het plaatsen van een mazouttank - Decappelle Benzinstation |
| B/1966/437 | 4/09/1967 | Bouwen van een woonhuis - Cloet Willy |
| B/1967/331 | 20/11/1967 | Bouwen garage - Dancet Joseph |
| B/1968/44 | 19/02/1968 | Uitbreiden burelen en plaatsen tuinhuisje - Vanneste Frans |

| | | |
|------------|------------|---|
| B/1968/46 | 19/02/1968 | Bouwen woonhuis - Comyn André |
| B/1968/97 | 8/04/1968 | Uitbreiden werkplaats - Dutry Daniël |
| B/1968/108 | 17/04/1968 | Verbouwen annexe en vernieuwen poorten - Vanlooocke Wilfried |
| B/1968/243 | 29/07/1968 | Bouwen woonhuis - Vandecappelle Leon |
| B/1968/283 | 12/08/1968 | Plaatsen van 2 benzinepompen - Chevron Petroleum Company nv |
| B/1968/314 | 16/10/1968 | Bouwen bureelgebouw - Van Eeckhoutte Joseph |
| B/1968/326 | 28/10/1968 | Uitbreiden werkplaats - Vuylsteke-Devriendt |
| B/1968/400 | 25/11/1968 | Bouwen werkplaats - Valcke Florent |
| B/1968/410 | 2/12/1968 | Bouwen woonhuis - Deceuninck R.-Seys |
| B/1968/428 | 16/12/1968 | Bouwen zwembad - Van Kerckhove Hubert |
| B/1969/43 | 3/02/1969 | Bijbouwen van garage - Van Kerckhove Hubert |
| B/1969/64 | 17/02/1969 | Bouwen garage - Liagre André |
| B/1969/65 | 17/02/1969 | Bouwen garage - Muylle Leopold |
| B/1969/45 | 31/03/1969 | Het bouwen van een werkplaats - Sercu Gerard |
| B/1969/46 | 31/03/1969 | Bouwen opslagplaats - Sercu Gerard |
| B/1969/157 | 14/04/1969 | Bouwen woonhuis - Vuylsteke C. |
| B/1969/285 | 9/06/1969 | Plaatsen afsluitingsmuur - Logghe André-Lerou |
| B/1969/251 | 16/06/1969 | Bouwen zwembas - Bouckaert Gerard |
| B/1969/347 | 4/08/1969 | Verbouwen werkplaats tot toonzaal - Vuylsteke-Devriendt |
| B/1969/400 | 6/10/1969 | Verbouwen woonhuis - Lemaitre Andre |
| B/1969/425 | 13/10/1969 | Bouwen toonzaal en appartement - Deboscher Roger |
| B/1969/513 | 1/12/1969 | Bouwen werkplaats - Vandebussche Roger |
| B/1969/541 | 2/02/1970 | Bouwen woonhuis - Vanoverschelde Marcel |
| B/1970/105 | 20/04/1970 | Bouwen garagecomplex met woonst - Ciac Roeselare |
| B/1970/145 | 1/06/1970 | Bouwen garage - Termote Noël |
| B/1970/247 | 27/07/1970 | Verbouwen woonhuis - Devoldere Maurtis |
| B/1970/290 | 31/08/1970 | Oprichten nijverheidsgebouw - Verbrugge |
| B/1970/303 | 19/10/1970 | Bouwen woonhuis na sloping - Kint Emiel-Goethals |
| B/1970/126 | 26/10/1970 | Bouwen loods en werkplaats - Secur |
| B/1970/341 | 3/11/1970 | Bouwen woonhuis - Vandebussche Roger |
| B/1971/9 | 18/01/1971 | Verbouwen woonhuis - Meeuws Karlos |
| B/1970/187 | 1/03/1971 | Bouwen garagecomplex - wijziging: appartement - Depreytere A. |
| B/1971/27 | 1/03/1971 | Het plaatsen van 2 pompen, blazer en 2 reclamepalen - Depreytere A. |

| | | |
|------------|------------|---|
| B/1970/258 | 1/04/1971 | Verbouwen woonhuis (wijziging) - Dutry Isidoor (BD) |
| B/1971/91 | 11/05/1971 | Bouwen gasdistributiekabine - Intercom |
| B/1971/124 | 28/06/1971 | Uitbreiden werkplaatsen - Werkhuizen Dutry |
| B/1971/183 | 26/07/1971 | Bouwen woonhuis - Heinkens Joseph |
| B/1971/174 | 16/08/1971 | Uitbreiden bureelgebouw - Vandekerckhove |
| B/1971/220 | 4/10/1971 | Het verbouwen van de garagepoort - David Albert |
| B/1972/24 | 31/01/1972 | Plaatsen propaangastank - De Geest Julien |
| B/1972/49 | 21/02/1972 | Plaatsen tuinhuisje - Vermoere Wilfried |
| B/1972/32 | 21/02/1972 | Verbouwen woonhuis - Cloet Robert |
| B/1972/89 | 27/03/1972 | Vergroten van burelen - Vanneste F. |
| B/1972/75 | 2/05/1972 | Bouwen woonhuis (wijziging aanvrager) - Liagre André |
| B/1972/209 | 31/07/1972 | Plaatsen gastank en muur - Roelens Gabriël |
| B/1972/224 | 31/07/1972 | Bouwen woonhuis - Verbeke Remi |
| B/1972/261 | 25/09/1972 | Plaatsen kantoor - Vandekerckhove |
| B/1972/180 | 30/10/1972 | Uitbreiden toonzaal en magazijn - Sercu P |
| B/1972/302 | 20/11/1972 | Bouwen woonhuis (wijziging) - Dejonghe Lode |
| B/1972/363 | 20/11/1972 | Plaatsen suikersilo - Rodima nv |
| B/1972/374 | 27/11/1972 | Bouwen bakkerij en woonhuis - Debacker Alberic |
| B/1972/154 | 15/01/1973 | Opbouwen scheidingsmuur rond gebouw - Vinckier M. |
| B/1973/23 | 22/01/1973 | Verbouwen woonhuis - Ostyn José |
| B/1972/418 | 26/02/1973 | Verbouwen woonhuis - Samyn Mariette |
| B/1973/99 | 5/03/1973 | Bouwen burelen - Logghe André-Lerou |
| B/1972/88 | 26/03/1973 | Vergroten bijgebouw - Verbeke Michel |
| B/1973/479 | 3/07/1973 | Maken van poort (regularisatie) - Vandebussche Roger |
| B/1973/307 | 20/08/1973 | Bouwen magazijn en voorlopige woonst - Verhelle Modest |
| B/1973/285 | 5/11/1973 | Bouwen woonhuis en garage/magazijn (wijz. Plan) - Ringaert Robert |
| B/1973/367 | 3/12/1973 | Bouwen magazijn en werkplaats voor bandenhandel - Verhelst Jozef |
| B/1974/10 | 14/01/1974 | Bouwen van een woonhuis - Sercu Philippe |
| B/1974/66 | 11/03/1974 | Herbouwen stapelplaats, bouwen kabine en houtdroogoven - Combineurop |
| B/1974/34 | 11/03/1974 | Bijbouwen stapelplaats - Rodima nv |
| B/1974/39 | 18/03/1974 | Oprichten van een hangar - Nowé Gerard |
| B/1973/401 | 17/04/1974 | Bouwen woonhuis en werkplaats (wijz.) - Cluyse Christian |
| B/1974/100 | 6/05/1974 | Bouwen van een berging na sloping bestaande berging - Vanpeteghem-Decapelle Geert |

| | | |
|------------|------------|--|
| B/1974/213 | 1/07/1974 | Bouwen van een werkplaats - Decloedt Roger |
| B/1974/261 | 29/07/1974 | Plaatsen tuinhuisje - Vincke Adolf |
| B/1974/301 | 12/08/1974 | Bouwen van een tuinhuisje - Termote J. |
| B/1974/418 | 14/10/1974 | Bouwen woonhuis en opslagplaats - Stock André |
| B/1974/454 | 25/11/1974 | Vergroten burelen - Fiduciaire Inaccor |
| B/1974/398 | 2/12/1974 | Bouwen van een woonhuis - Deblauwe Alfred |
| B/1974/339 | 10/12/1974 | Bouwen stookplaats en sociale ruimten - Dutry Daniël |
| B/1975/8 | 9/01/1975 | Bouwen van een bedrijfswoning en werkplaats - Vincker Willem |
| B/1974/371 | 13/01/1975 | Bouwen werkplaats - Kindt Erik |
| B/1975/77 | 17/03/1975 | Plaatsen van een tuinhuisje - Declercq Florent |
| B/1975/44 | 2/04/1975 | Bouwen garage - Venlerberghe - Roelens |
| B/1975/99 | 2/04/1975 | Bouwen van een woonhuis en garage - Vinckier-Cloet |
| B/1974/399 | 4/04/1975 | Vergroten van stapelplaats - Vandenbussche Roger |
| B/1975/147 | 13/05/1975 | Vergroten burelen - Vanneste Frans |
| B/1975/125 | 26/05/1975 | Bouwen van een werkplaats - Vandekerckhove |
| B/1975/150 | 2/06/1975 | Slopen van landgebouwen - Metalen Verhoestraete |
| B/1975/158 | 16/06/1975 | Verbouwen woonhuis - Samyn Norbert |
| B/1975/214 | 31/07/1975 | Bouwen van een magazijn - Lapere Raymond |
| B/1975/151 | 31/07/1975 | Het bouwen van magazijn - bureel en woonhuis - Metalen Verhoestraete |
| B/1975/152 | 31/07/1975 | Bouwen van industriegebouw - Bouckaert Gerard |
| B/1975/200 | 31/07/1975 | Verbouwen berging en gevel - Vandekerckhove |
| B/1975/176 | 4/08/1975 | Vergroten werkplaatsen - Verhelst Jozef |
| B/1975/250 | 1/09/1975 | Plaatsen van een gastank - Vandamme O. |
| B/1975/215 | 22/09/1975 | Oprichten flatgebouw - Six M. |
| B/1975/283 | 13/10/1975 | Bouwen van een refter en lavatory - Keuringsbureau motorvoertuigen |
| B/1975/320 | 24/11/1975 | Vergroten magazijn - Vandekerckhove |
| B/1976/46 | 8/03/1976 | Bouwen woonhuis - Deblauwe A. - Velle |
| B/1976/60 | 29/03/1976 | Uitbreiden bureel - Van Kerckhove Hubert |
| B/1976/185 | 10/05/1976 | Het herinrichten van een benzinstation - De Vijver |
| B/1976/142 | 10/05/1976 | Het plaatsen van brandstofpompen, luifel en palen - Kindt Erik |
| B/1976/141 | 10/05/1976 | Het bouwen van garages - Bouckaert Gerard |
| B/1976/133 | 24/05/1976 | Het bouwen van een dubbele garage - Termote J. |
| B/1976/213 | 21/06/1976 | Bouwen van een bedrijfswoonst - D'Hoop Gerard |

| | | |
|------------|------------|--|
| B/1976/201 | 9/08/1976 | Het uitbreiden van een fabrieksgebouw - Gebroeders Verbrugge |
| B/1976/329 | 16/08/1976 | Bouwen van 2 woonhuizen - Cloet André |
| B/1976/393 | 27/09/1976 | Bouwen 3 woningen - Cloet André |
| B/1976/361 | 11/10/1976 | Bouwen woonhuis - Deleu Albert |
| B/1976/363 | 11/10/1976 | Plaatsen gastank - Samyn Norbert |
| B/1976/385 | 11/10/1976 | Bouwen woonhuis - Deprez M. |
| B/1976/351 | 11/10/1976 | Vergroten werkplaats - Vuylsteke-Devriendt |
| B/1976/193 | 16/11/1976 | Het verbouwen van een woonhuis - Mollez Romain |
| B/1976/482 | 29/11/1976 | Vergroten burelen - Logghe André-Lerou |
| B/1976/473 | 20/12/1976 | Bouwen woning - Segers Eddy |
| B/1976/374 | 27/12/1976 | Plaatsen bovengrondse gastank - Cloet Robert |
| B/1977/47 | 31/01/1977 | Regularisatie van toonzaal, stapelplaats en garages - Bouckaert Gerard |
| B/1976/511 | 31/01/1977 | Bouwen van een winkelruimte en woonst - ID Import |
| B/1977/62 | 7/02/1977 | Bouwen woonhuis - Wybo Patrick |
| B/1977/21 | 28/02/1977 | Verbouwen woonhuis - De Leeuw Edgard |
| B/1977/274 | 6/06/1977 | Het plaatsen van een tuinhuisje - Liagre André |
| B/1977/433 | 5/09/1977 | Plaatsen tuinhuisje - Heinkens Joseph |
| B/1975/366 | 3/10/1977 | Het bouwen van een flatgebouw & garages - Six M. |
| B/1978/97 | 3/04/1978 | Het uitbreiden van de werkplaatsen - Vuylsteke-Devriendt |
| B/1978/97 | 3/04/1978 | Het uitbreiden van de werkplaatsen - Vuylsteke-Devriendt |
| B/1978/177 | 17/04/1978 | Het plaatsen van een tuinhuisje - Dujardin A. |
| B/1978/46 | 12/06/1978 | Het bouwen van een industrieel gebouw (wijziging) - Elektra |
| B/1978/201 | 26/06/1978 | Het bouwen van een waterzuiveringsstation - Verbrugge |
| B/1978/253 | 24/07/1978 | Het verbouwen van een woonhuis - Vinckier-Cloet |
| B/1978/286 | 7/08/1978 | Het bouwen van een woonhuis - Dutry Daniel |
| B/1978/147 | 7/08/1978 | Het bouwen van garages + bergplaats - Vincke Adolf |
| B/1978/549 | 18/12/1978 | Bouwen restaurant - Deprez L. |
| B/1978/508 | 15/01/1979 | Bouwen woonhuis en kapsalon - Termote J. |
| B/1978/350 | 19/02/1979 | Uitbreiden magazijn - E.M.C.C. |
| B/1978/106 | 13/03/1979 | Het bouwen van een garage - Gaytant Luk |
| B/1979/256 | 28/05/1979 | Het plaatsen van een tuinhuisje - Segers-Boddin Eddy |
| B/1979/201 | 18/06/1979 | Het bouwen van een woonhuis (heraanvraag) - Soenen Eddy |
| B/1979/194 | 3/09/1979 | Uitbreiden van een garage - K.A.I.R.O. |

| | | |
|------------|------------|--|
| B/1979/463 | 22/10/1979 | Het bouwen van een woonhuis - Deceuninck Roger |
| B/1979/461 | 29/10/1979 | Het uitbreiden van bureelgebouwen - Logghe André-Lerou |
| B/1979/387 | 12/11/1979 | Het bouwen van een garage - Decaestecker Willy |
| B/1979/384 | 10/12/1979 | Uitbreiden van een garage - Depreytere A. |
| B/1980/61 | 18/02/1980 | Het bouwen van een woonhuis met garage - Couvreur bvba |
| B/1980/75 | 25/02/1980 | Het plaatsen van een tuinhuisje - Dehaene G. |
| B/1980/200 | 28/04/1980 | Het bouwen van een woonhuis en een garage - Couvreur Herman |
| B/1980/279 | 23/06/1980 | Slopen woonhuis en bijgebouwen - Decaestecker Willy |
| B/1980/352 | 18/08/1980 | Het moderniseren van een pompstation - Rosseel Service Stations |
| B/1980/381 | 15/09/1980 | Het slopen van 5 garages - Lebon J. |
| B/1980/276 | 22/09/1980 | Het bouwen van een handelsruimte en een woonhuis - Supermarket Berca & C.B |
| B/1980/442 | 22/12/1980 | Het maken van een verbruikslokaaltje bij frituur - Laridon D. |
| B/1981/38 | 16/02/1981 | Bouwen burelen en garages - Six M. |
| B/1981/57 | 2/03/1981 | Bouwen toonzaal - Decaestecker Willy |
| B/1981/31 | 23/03/1981 | Verbouwen woonhuis - Vanwalleghem M. |
| B/1981/28 | 23/03/1981 | Slopen van 2 woonhuizen - Bouckaert 84 nv |
| B/1981/136 | 27/04/1981 | Plaatsen tuinhuisje - Vancompernelle A. |
| B/1981/13 | 29/04/1981 | Hoogspanningslijn - Beveren naar Noordschote - Intercom nv |
| B/1981/13 | 29/04/1981 | Hoogspanningslijn - Beveren naar Noordschote - Intercom nv |
| B/1981/76 | 4/05/1981 | Slopen woonhuis en gedeelte magazijn - Dutry Daniel |
| B/1981/237 | 13/07/1981 | Bouwen 2 woonhuizen - Vinckier-Cloet Willem |
| B/1981/227 | 31/08/1981 | Optrekken bureelgebouw - Motraco |
| B/1982/30 | 8/02/1982 | Bouwen woonhuis - Vinckier-Cloet Willem |
| B/1981/378 | 8/02/1982 | Bouwen tuinhuisje met garage - Termote J.-Debacker |
| B/1982/221 | 21/06/1982 | Plaatsen tuinhuisje - Samyn G. |
| B/1982/100 | 5/07/1982 | Plaatsen tuinhuisje - Mollez Romain |
| B/1981/139 | 12/07/1982 | Bouwen woonhuis (wijz.) - Dehaene G. |
| B/1982/269 | 26/07/1982 | Verbouwen van woonhuis - Decru Bart |
| B/1983/102 | 11/04/1983 | Plaatsen 2 tuinhuisjes - Lefevere M. de ten Hove |
| B/1983/159 | 9/05/1983 | Bouwen garage - Gejobar nv |
| B/1983/387 | 28/11/1983 | Plaatsen autobergplaats - Couvreur bvba |
| B/1983/327 | 12/12/1983 | Bouwen dubbele autobergplaats - Deprez L. |
| B/1984/29 | 6/02/1984 | Bouwen tuinchalet/berging - Deprez Marc |

| | | |
|------------|------------|---|
| B/1984/59 | 18/06/1984 | Plaatsen frituurwagen wijz. - Tanghe G. |
| B/1984/157 | 25/06/1984 | Bouwen winkelruimte - Boka |
| B/1984/269 | 30/07/1984 | Plaatsen verplaatsbare verkoopstand van groeten en fruit - Bouckaert 84 |
| B/1984/264 | 30/07/1984 | Plaatsen tuinhuisje - Deceuninck Roger |
| B/1984/345 | 29/10/1984 | Plaatsen van een modelveranda-pergola - Brouckaert 84 |
| B/1984/443 | 18/02/1985 | Bouwen toonzaal - Werkhuizen Dutry |
| B/1985/77 | 4/03/1985 | Bouwen nijverheidsgebouw (vervaardigen spot-lampen) - Wever & Ducre |
| B/1985/94 | 11/03/1985 | Slopen magazijn - Roelens I. |
| B/1985/168 | 22/04/1985 | Verbouwen woonhuis - Vandevoorde Alex |
| B/1985/48 | 3/06/1985 | Uitbreiden bedrijfsgebouw - Sercu P |
| B/1985/319 | 2/09/1985 | Plaatsen tuinhuisje - Nuyttens Eddy |
| B/1985/276 | 23/09/1985 | Bouwen van winkelruimtes en logies - Bouckaert |
| B/1985/302 | 7/10/1985 | Uitbreiden magazijn - Metalen Verhoestraete |
| B/1985/315 | 23/12/1985 | Verbouwen pompstation - Fina Europe |
| B/1986/65 | 24/02/1986 | Vernieuwen van winkelpui en verb. Magazijn - Buyck B.-Vanacker |
| B/1986/100 | 24/03/1986 | Bouwen van een autobergplaats - Callewaert Geert - Trybou |
| B/1986/70 | 14/04/1986 | Bouwen van 2 kleine winkelruimten - Bouckaert |
| B/1986/133 | 12/05/1986 | Bouwen van een woonhuis - Nuyttens Eddy - Vandenbilcke |
| B/1986/122 | 26/05/1986 | Bouwen atelier - winkel - woning - Vancoillie Germaan |
| B/1986/23 | 23/06/1986 | Bouwen van twee open loodsen - Mariasteen vzw |
| B/1986/164 | 23/06/1986 | Uitbreiden van bestaande stapelplaats - Elektra |
| B/1986/275 | 22/09/1986 | Uitbreiden woonhuis - Theuninck L. |
| B/1986/342 | 22/09/1986 | Bouwen van een kleine winkelruimte voor schoenhersteldienst - Brouckaert 84 |
| B/1986/306 | 29/09/1986 | Bouwen toonzaal, burelen en opslagruimte - Devos Electro |
| B/1986/405 | 3/11/1986 | Bouwen woonhuis - Bruneel D.-Liagre |
| B/1986/444 | 15/12/1986 | Uitbreiden woonhuis - Baert F. |
| B/1986/457 | 2/02/1987 | Bouwen bedrijfsgebouw - Vanhooren A. |
| B/1987/503 | 21/03/1987 | Oprichten van een opslagruimte - Motraco |
| B/1987/192 | 11/05/1987 | Bouwen garage (5m x 3m) - Vanzieleghem H. |
| B/1987/175 | 11/05/1987 | Slopen bestaande gebouwen + bouwen winkelruimte - Carpet Land nv |
| B/1987/292 | 13/07/1987 | Plaatsen garage - Gaytant Cyriel |
| B/1987/290 | 13/07/1987 | Bouwen van 2 winkelruimten - Bouckaert |
| B/1987/203 | 10/08/1987 | Bouwen werkplaats voor schrijnwerk - Couvreur bvba |

| | | |
|------------|------------|---|
| B/1987/371 | 28/09/1987 | Plaatsen van een bovengrondse mazouttank (2.200 L) op betonnen kuip met gebouw rond - Verbrugge |
| B/1987/358 | 26/10/1987 | Bouwen woonhuis - D.M.C. invest |
| B/1987/325 | 9/11/1987 | Bouwen loods - D.M.C. invest |
| B/1987/380 | 9/11/1987 | Bouwen elektriciteitskabiën (hoogspanningskabine) - D.M.C. invest |
| B/1987/395 | 30/11/1987 | Uitbreiden toonzaal - Metalen Verhoestraete |
| B/1987/15 | 9/12/1987 | Uitbreiden tussenverdieping en bouwen garages - Vancoillie Germaan |
| B/1987/476 | 14/12/1987 | Bouwen woonhuis VK 234 lot 5 - Immo A. Cloet p.v.b.a. |
| B/1987/491 | 18/01/1988 | Verbouwen woonhuis - Wullaert-Vandale J. |
| B/1987/309 | 25/01/1988 | Werkplaats, toonzaal voor auto's met appartement - Auto Europe |
| B/1988/26 | 21/03/1988 | Uitbreiden magazijn bestaande winkel - Aldi |
| B/1988/96 | 28/03/1988 | Bouwen hangaar voor garage-carrosserie - Dekiere J-P |
| B/1988/175 | 11/04/1988 | Gedeelte slopen achterbouw, herbouwen en uitbr. - Weyts S. |
| B/1988/78 | 11/04/1988 | Uitbr. Met garages-burelen en showroom - Lapere R. |
| B/1988/137 | 2/05/1988 | Bouwen van een bergruimte - Comyn André |
| B/1988/208 | 16/05/1988 | Bouwen toonzaal, burelen, bergplaats na slooping - Vinckier-Cloet Willem |
| B/1988/185 | 30/05/1988 | Woonhuis, garage en showroom - Martin H. |
| B/1988/188 | 13/06/1988 | Bouwen atelier en burelen - Deceuninck |
| B/1988/242 | 13/06/1988 | Bedrijfswoning, bergplaats aannemersmateriaal - Desmet Roger |
| B/1988/295 | 27/06/1988 | Bouwen van een restaurant met appartement - Paviljoen |
| B/1988/349 | 22/08/1988 | Slopen herenhuis - magazijnen - garages - Bouckaert 84 nv |
| B/1988/454 | 26/09/1988 | Opr. hotelkamers en aanpassen gebouw - Wijnendaele bvba |
| B/1988/513 | 31/10/1988 | Plaatsen elektriciteitscabine - Cloet Willy |
| B/1988/574 | 19/12/1988 | Plaatsen van een autobox - Devoldere Georgette |
| B/1988/538 | 27/12/1988 | Bouwen winkelruimten - Bouckaert 84' nv |
| B/1989/26 | 23/01/1989 | Bouwen benzineverkooppunt en car-wash - BP Belgium nv |
| B/1988/465 | 30/01/1989 | Uitbreiden bureelgebouw - Van Kerckhove Hubert |
| B/1989/52 | 27/02/1989 | Bouwen tankstation, bureel met shop - Brandstof Pillen bvba |
| B/1989/162 | 20/03/1989 | Aanbouwen veranda - Verbeke Marleen |
| B/1989/92 | 3/04/1989 | Uitbreiden van garage - Plancke-Deketelaere |
| B/1989/46 | 10/04/1989 | Uitbreiden bedrijf met handelsgebouw voor confectieartikelen - Deceuninck |
| B/1989/209 | 17/04/1989 | Uitbreiden woonhuis met toonzaal, berging & garage - Gossaert Jacky |
| B/1989/109 | 24/04/1989 | Bouwen van een hangaar - Vandebussche Roger |
| B/1989/107 | 8/05/1989 | Bouwen woonhuis met bureel - D.S. verzekeringen nv |

| | | |
|------------|------------|---|
| B/1989/124 | 22/05/1989 | Bouwen loods - D.M.C. invest (dhr. Donald Muylle) |
| B/1989/155 | 19/06/1989 | Bouwen autobedrijf - Flandria Autobedrijf nv |
| B/1989/336 | 24/07/1989 | Bouwen van industriegebouw met showroom en burelen - Servio Groep NV |
| B/1989/476 | 2/10/1989 | Plaatsen tuinhuisje - Vuylsteke C. |
| B/1989/255 | 23/10/1989 | Bouwen toonzaal en magazijn - Vanacker bvba (EM-decor) |
| B/1989/521 | 30/10/1989 | Wijzigen indeling gebouw - Vinckier-Cloet Willem |
| B/1989/573 | 22/01/1990 | Bouwen woning + bedrijfsgebouw - Pillen |
| B/1990/6 | 26/02/1990 | Bouwen garages - Vinckier Willem |
| B/1990/163 | 9/04/1990 | Vervangen van garage door prefabgarage - Vantomme Johnny |
| B/1190/181 | 23/04/1990 | Verbouwen woonhuis - Soenen Christ |
| B/1989/493 | 11/06/1990 | Commercieel centrum en slopen bestaande woning - Deceuninck P. |
| B/1990/292 | 25/06/1990 | Bouwen woonhuis - Hocarbo |
| B/1990/94 | 13/08/1990 | Bouwen loods en werkplaats - Mariasteen vzw |
| B/1990/275 | 13/08/1990 | Uitbreiden van stapelplaats - Elektra |
| B/1990/221 | 20/08/1990 | Uitbreiden showroom - K.A.I.R.O. |
| B/1990/375 | 8/10/1990 | Uitbreiding burelen - Metalen Verhoestraete |
| B/1990/481 | 27/12/1990 | Uitbreiden burelen - Decru Agenturen bvba |
| B/1990/524 | 28/01/1991 | Uitbreiden kantoorruimte - Keuringsbureau motorvoertuigen |
| B/1990/484 | 4/02/1991 | Bouwen onderhoudswerkpl., nieuwe loods, uitbreiden burelen - D.M.C. invest (dhr. Donald Muylle) |
| B/1991/57 | 22/04/1991 | Bouwen winkelruimte en kantoor - Pom nv |
| B/1991/58 | 22/04/1991 | Bouwen winkelruimte - Axion nv |
| B/1991/12 | 12/08/1991 | Loods voor het bouwen van standen na afbraak loods - Deceuninck |
| B/1991/399 | 2/09/1991 | Verbouwen woonhuis - Van Den Steen Johan |
| B/1991/459 | 30/09/1991 | Plaatsen van 1/2 steen voor bestaande gevel - Bossu Ludwig |
| B/1991/456 | 30/09/1991 | Bouwen 16 prefabgarages - Galle Cecile |
| B/1991/448 | 14/10/1991 | Bouwen woonhuis - Neyrinck Guido |
| B/1991/390 | 4/11/1991 | Bouwen garage herstellwerkplaats - Verbeke Remi en zonen |
| B/1991/443 | 18/11/1991 | Aanleggen van parking - Rodima nv |
| B/1991/552 | 23/12/1991 | Uitbreiden winkelruimte - C.&C. (dhr. Rambour) |
| B/1991/646 | 17/02/1992 | Uitbreiding van een onderhoudswerkplaats - D.M.C. invest (dhr. Donald Muylle) |
| B/1992/72 | 17/02/1992 | Plaatsen garage - Vervaecke Geert |
| B/1192/99 | 16/03/1992 | Wijziging voorgevel - Vandamme Luc |
| B/1991/582 | 23/03/1992 | Saneren woonhuis en bureel - Depla-Maselis André |

| | | |
|------------|------------|---|
| B/1992/187 | 30/03/1992 | Plaatsen tuinhuisje en open afdak - Neyrinck Guido |
| B/1992/88 | 1/06/1992 | Uitbreiden woonhuis - Lebon Luc |
| B/1992/232 | 1/06/1992 | Uitbreiden bedrijfsgebouw - Gevaert Electro bvba |
| B/1992/596 | 23/11/1992 | Opslagplaats onderhoud - Brouckaert 84 nv |
| B/1993/74 | 8/02/1993 | Plaatsen garage - De Jaeghere Filiep |
| B/1993/138 | 24/02/1993 | Plaatsen luifel en lichtreclame - S.B.P. bvba |
| B/1993/54 | 1/03/1993 | Uitbreiden elektrische cabine - Deceuninck |
| B/1992/646 | 22/03/1993 | Aanleg parking voor burelen - Gejobar nv |
| B/1993/112 | 29/03/1993 | Bouwen garage na slopen bestaande - Vanbecelaere J.M. |
| B/1993/216 | 19/04/1993 | Bouwen woonhuis - Muylle-Cools Mario |
| B/1993/232 | 3/05/1993 | Bouwen van een elektriciteitscabine - Gaselwest C.V. |
| B/1992/117 | 3/05/1993 | Uitbreiden directiewoning & burelen (verlenging vergunning) |
| B/1993/60 | 21/06/1993 | Verbouwen woning tot slagerij - Huyghe R. |
| B/1992/470 | 28/06/1993 | Bouwen car-wash (op naam brengen) - Selmi Zaher Eddine |
| B/1993/291 | 19/07/1993 | Bouwen van een opslagplaats - Vanmaele Eric cv |
| B/1993/203 | 2/08/1993 | Bouwen shell service station nr. 625 - Belgian Shell |
| B/1993/353 | 16/08/1993 | Slopen bestaande bebouwing - Witdouck Marc |
| B/1993/353 | 16/08/1993 | Slopen bestaande bebouwing - Witdouck Marc |
| B/1993/276 | 30/08/1993 | Uitbreiden bestaande winkel met 2 winkeltjes - Brouckaert 84 nv |
| B/1993/344 | 4/10/1993 | Bouwen handelsruimte - ABTS bvba |
| B/1993/560 | 11/10/1993 | Wijzigen voorgevel - Vandewaeter F. |
| B/1993/399 | 6/12/1993 | Verbouwing en uitbreiding van een bestaand gebouw - Brinvest nv |
| B/1993/728 | 13/12/1993 | Verharden voortuin tot parking privaat voertuig - Maddens Willy |
| B/1993/729 | 13/12/1993 | Verharden voortuin tot parking privaat voertuig - Mollez Romain |
| B/1993/730 | 13/12/1993 | Verharden voortuin tot parking privaat voertuig - Sercu nv |
| B/1993/731 | 13/12/1993 | Verharden voortuin tot parking privaat voertuig - Devoldere Georgette |
| B/1993/375 | 13/12/1993 | Bouwen van winkelruimten - Bouckaert 84 nv |
| B/1993/664 | 3/01/1994 | Ophogen grond - Patricecv |
| B/1993/634 | 31/01/1994 | Uitbreiding van een bestaand gebouw - Lovanex nv |
| B/1994/32 | 21/03/1994 | Plaatsen leien aan zijgevel woonhuis |
| B/1993/772 | 28/03/1994 | Bouwen van een supermarkt - New GIB (Wolfs Marc) |
| B/1993/772 | 28/03/1994 | Bouwen van een supermarkt - New GIB (Wolfs Marc) |
| B/1994/81 | 30/05/1994 | Bouwen van tuinberging - Depla-Maselis André |

| | | |
|------------|------------|--|
| B/1994/72 | 6/06/1994 | Bouwen handelsoppervlakte (aanpassing gevel - Sowadema nv |
| B/1994/238 | 13/06/1994 | Bekleden dak en zijgevels met zink - Callewaert Geert |
| B/1994/158 | 20/06/1994 | Uitbreiden directiewoning en burelen - Van Kerckhove Hubert |
| B/1994/37 | 20/06/1994 | Slopen oude woning + aanleggen parking - Sercu nv |
| B/1994/243 | 27/06/1994 | Bouwen van 3 bedrijfsloodsen en 1 afdak - Verbrugge |
| B/1994/309 | 18/07/1994 | Plaatsen veranda - Houpe Emiel |
| B/1994/267 | 25/07/1994 | Bouwen winkelruimten - Boukaert 84 nv |
| B/1994/505 | 1/08/1994 | Uitbreiden van een woning met een veranda - Vinckier-Cloet Willem |
| B/1994/423 | 22/08/1994 | Bouwen garage - Callewaert Rik |
| B/1994/398 | 22/08/1994 | Bouwen garage - Vandamme J. |
| B/1994/560 | 5/09/1994 | Bouwen woonhuis - Vandamme J. |
| B/1994/274 | 12/09/1994 | Verbouwen & uitbreiden visverwerkend bedrijf - Gastro Fish |
| B/1994/587 | 3/10/1994 | Vernieuwen dak keuken + slopen en hermetsen muur - Deprez Nicholas |
| B/1993/416 | 3/10/1994 | Uitbreiden van stockageruimte - Dutry Power |
| B/1994/565 | 5/12/1994 | Uitbreiden van bestaande werkplaats - Kindt Erik |
| B/1994/760 | 19/12/1994 | Plaatsen publiciteitspyloon - Brinvest nv |
| B/1994/708 | 23/01/1995 | Uitbreiden van een onderhoudswerkplaats - Dovy Stone |
| B/1994/709 | 23/01/1995 | Uitbreiden van een loods en onderhoudswerkplaats - Dovy Keukens |
| B/1994/661 | 30/01/1995 | Bouwen restaurant - MC Donald's Belgium |
| B/1994/296 | 6/02/1995 | Uitbreiding van een winkelruimte - Vandewalle Piet (nv Invest) |
| B/1994/594 | 13/03/1995 | Plaatsen van niet verlicht publiciteitspaneel - Depla-Maselis André |
| B/1995/98 | 29/03/1995 | Bouwen elektriciteitscabine Gitsestraat 2 - Gaselwest |
| B/1994/720 | 4/05/1995 | Uitbreiding stapelplaatsen - Elektra |
| B/1995/165 | 22/05/1995 | Aanbouwen magazijn aan bestaande winkel - Brouckaert 84 nv |
| B/1995/11 | 29/05/1995 | Bouwen van 6 winkelruimten (regularisatie) - Brinvest nv |
| B/1995/315 | 12/06/1995 | Uitbreiden berging - Vanbeselaere Jean-Marie |
| B/1995/350 | 12/06/1995 | Plaatsen tuinhuis - D'Hondt Gerdi |
| B/1995/32 | 19/06/1995 | Bouwen woonhuis - Sibomat nv |
| B/1995/265 | 4/09/1995 | Bouwen restaurant - Quick Restaurants nv |
| B/1995/467 | 18/09/1995 | Plaatsen bureelcontainer - Vanderstraeten-Verhaeghe |
| B/1995/193 | 25/09/1995 | Verbouwen van bijgebouwen tot studentenkamers + garages - Persyn-Mol |
| B/1995/393 | 2/10/1995 | Uitbreiding magazijnen - Metalen Verhoestraete |
| B/1995/541 | 16/10/1995 | Verbouwen woonhuis & bouwen tuinhuis - Vantomme Johnny |

| | | |
|------------|------------|---|
| B/1995/559 | 6/11/1995 | Plaatsen totem (lichtreclame) - Bouckaert 84 nv |
| B/1995/665 | 13/11/1995 | Plaatsen van voordeur in voorgevel gebouw - Auxilia vzw |
| B/1995/735 | 19/02/1996 | Uitbreiding handelszaak - Beltrami-Deceuninck |
| B/1996/155 | 4/03/1996 | Plaatsen reclamebord - Buyck Bernard |
| B/1996/179 | 15/04/1996 | Bouwen bedrijfsgebouw - Courvreur E. bvba |
| B/1994/797 | 22/04/1996 | Verbouwen bestaande bedrijfsgebouw tot winkelcentrum - Estimo nv |
| B/1996/137 | 29/04/1996 | Bouwen Car-Wash en bovengelegen appartementen - Rondpunt Car Center |
| B/1996/170 | 3/06/1996 | Verbouwen woonhuis en wijzigen dakvorm achtergebouw - Blicck Christiaan |
| B/1996/445 | 17/06/1996 | Plaatsen tuinhuis - Meseure - Depla Koen |
| B/1996/267 | 22/07/1996 | Uitbreiden woning en winkel - Vanbecelaere J.M. |
| B/1996/239 | 22/07/1996 | Slopen van 2 woningen, bouwen van een winkelruimte - D'Heedene Construct |
| B/1995/343 | 16/09/1996 | Nieuwbouw handelsgebouw (verlenging) - Axion nv |
| B/1996/687 | 7/10/1996 | Plaatsen lichtreclame tussen 2 palen - Carglass nv |
| B/1996/754 | 14/10/1996 | Wijzigingen dakvorm achtergebouw - Vanwalleghem Magda |
| B/1996/550 | 14/10/1996 | Bouwen van een loods - D.M.C. invest (dhr. Donald Muylle) |
| B/1996/473 | 4/11/1996 | Bouwen van opslagloods voor brandstoftanks en loods - Dutry Power |
| B/1996/552 | 9/12/1996 | Uitbreiden nijverheidsgebouw - SERVIO |
| B/1996/745 | 9/12/1996 | Slopen woonhuis - Patridec cv |
| B/1996/45 | 23/12/1996 | Bouwen tapijtwinkel (verlenging vergunning) - Villa nv |
| B/1996/587 | 7/04/1997 | Uitbreiden magazijn - Motraco |
| B/1997/11 | 7/04/1997 | Uitbreiden huidige stapelplaats - elektra |
| B/1996/721 | 21/04/1997 | Overdekken speeltuig - Mc Donald's Belgium |
| B/1997/160 | 21/04/1997 | Verplaatsen binnenwanden in handelsruimte - Axion nv |
| B/1997/161 | 21/04/1997 | Bouwen garage in gebouw - Devoldere Georgette |
| B/1997/235 | 5/05/1997 | Uitbreiden restaurant - Maes-Packet |
| B/1997/339 | 26/05/1997 | Aanpassingswerken aan woning - D'Hondt Gerdi |
| B/1997/476 | 14/07/1997 | Aluminium kader als lichtreclame - Crusoë |
| B/1997/344 | 14/07/1997 | Uitbreiden huidige stapelplaats en aanpassingswerken van inkom - Elektra |
| B/1997/505 | 4/08/1997 | Saneren van woning en uitbouwen van handelszaak - Vahoyen - Clarysse |
| B/1997/28 | 18/08/1997 | Uitbreiden van bestaande magazijnen - Em - Decor Vanackere Gery |
| B/1997/400 | 18/08/1997 | Uitbreiding bestaand overdekt terras - Maes-Packet |
| B/1997/377 | 18/08/1997 | Bouwen zendcel en plaatsen van een mast met antennes GSM-netwerk - Proximus Belgacom Mobile |
| B/1997/456 | 1/09/1997 | Vervangen gevelsteen aan voorgevel - Vanantwerpen Anja |

| | | |
|------------|------------|--|
| B/1997/635 | 1/09/1997 | Plaatsen scherm - Self Autowash |
| B/1997/497 | 8/09/1997 | Bouwen van een speeltuin - Quick Restaurants nv |
| B/1997/645 | 29/09/1997 | Plaatsen van een uithangbord - Brinvest nv |
| B/1997/792 | 10/11/1997 | Saneren van woning en uitbouwen van handelszaak - Vahoyen - Clarysse |
| B/1996/563 | 1/12/1997 | Bouwen winkelruimte - O.F.T. Deleye |
| B/1998/4 | 9/03/1998 | Remodelling van de reeds vergunde winkel - O.F.T. Deleye |
| B/1997/819 | 9/03/1998 | Bouwen open showroom na afbraak bestaande woning met loods - K.A.I.R.O. |
| B/1998/104 | 20/04/1998 | Bouwen van een woning - Vercruyssen-Maertens |
| B/1998/308 | 4/05/1998 | Plaatsen van een lichtreclame - Maes-Packet |
| B/1998/229 | 29/06/1998 | Herbekleden voorgevel van bestaand winkelpand - Stevens Anne-Marie |
| B/1998/517 | 13/07/1998 | Bouwen van een tuinmuur en carport - Boucneau-Fiems |
| B/1998/249 | 20/07/1998 | Bouwen van winkel met bijhorend magazijn na sloping bestaand - I& D Company bvba |
| B/1998/616 | 10/08/1998 | Plaatsen van een duiventil - Deblauwe Alfred |
| B/1998/694 | 21/09/1998 | Bouwen woning - Vercruyssen-Maertens |
| B/1998/494 | 28/09/1998 | Plaatsen van publiciteitsbord - Belgian Posters |
| B/1998/740 | 9/11/1998 | Plaatsen publiciteitspaneel - Business Panel |
| B/1997/720 | 28/12/1998 | Bouwen van een winkel (verlenging vergunning) - Bouckaert 84 nv |
| B/1998/946 | 28/12/1998 | Plaatsen van reclamepanelen (ter vervanging bestaande) |
| B/1998/959 | 18/01/1999 | Verbouwen winkel en woning - Weyts Sabine |
| B/1998/945 | 1/03/1999 | Plaatsen van reclamelichtbak (ter vervanging bestaande) - Madibel GCV |
| B/1998/709 | 22/03/1999 | Remodelling van reeds vergunde winkel - O.F.T. Deleye |
| B/1999/3 | 22/03/1999 | Uitbreiding bedrijfsgebouw + nieuwe flat - Gevaert Gabriël |
| B/1999/264 | 12/04/1999 | Bouwen van een veranda - Nuytens Eddy |
| B/1999/45 | 12/04/1999 | Slopen van keuringsbureau en bouwen van examencentrum - Keuringsbureau motorvoertuigen |
| B/1999/179 | 31/05/1999 | Uitbreiden van bestaand magazijn en bestaande winkelruimte - Metalen Verhoestraete |
| B/1999/541 | 26/07/1999 | Verplaatsen van hoogspanningscabine - D.M.C. invest (dhr. Donald Muylle) |
| B/1999/482 | 26/07/1999 | Bouwen van een sanitair blok, mazouttank en nooddeuren - Olides bvba |
| B/1999/348 | 2/08/1999 | Verbouwen bestaand winkelpand en bouwen van een stapelloods - Wijnendaele 96 |
| B/1999/464 | 23/08/1999 | Bouwen van een industriële ruimte voor opslag - Vancoillie Germaan |
| B/1999/512 | 30/08/1999 | Bouwen van een bedrijfsloods met burelen - Verbrugge nv |
| B/1999/705 | 25/10/1999 | Plaatsen van antennes op bestaande pyloon + technische cabine - Mobistar |
| B/1999/316 | 22/11/1999 | Slopen van bestaande gebouwen, uitbreiden woning - D.M.C. invest (dhr. Donald Muylle) |
| B/1999/936 | 29/11/1999 | Slopen van een stapelplaats bij een bestaand bedrijfsgebouw - Hedera nv |

| | | |
|-------------|------------|---|
| B/1999/738 | 6/12/1999 | Afbraak van woning - Heli-Stee |
| B/1999/1030 | 13/12/1999 | Plaatsen publiciteitsbord - Autorijscholen Lust |
| B/1999/937 | 20/12/1999 | Aanleggen van een doorgang van keuken naar badkamer - Dewitte L. - Simaey H. |
| B/1999/795 | 20/12/1999 | Aanleggen van een helling naast een bestaand gebouw - W-Invest (Vandewalle Piet) |
| B/1999/839 | 17/01/2000 | Uitbreiden van een thuiszorgwinkel - Auxilia vzw |
| B/1999/739 | 24/01/2000 | Aanleggen toegang, oprit, verharding, afbreken achteraanbouw - Heli-Stee |
| B/1999/1129 | 7/02/2000 | Plaatsen van een prijzenbord bij benzinstation - Decappelle Diana |
| B/1999/1127 | 28/02/2000 | Bouwen van zes garages - Vinckier Willem |
| B/1999/972 | 3/04/2000 | Wijziging van een bestaand vergund gebouw - W-Invest (Vandewalle Piet) |
| B/1999/1136 | 17/04/2000 | Bouwen van een luifel aan de bestaande winkelruimte - Aldi |
| B/1999/1142 | 22/05/2000 | Saneren van een bestaand bedrijfsgebouw - Hedera nv |
| B/2000/7 | 29/05/2000 | Bouwen van een open loods - Mariasteen vzw |
| B/2000/387 | 19/06/2000 | Uitbreiden van bestaande burelen - D.S. verzekeringen nv |
| B/2000/251 | 19/06/2000 | Uitbreiding zonnecenter - Meyfroot Dominique |
| B/2000/294 | 10/07/2000 | Uitbreiden van magazijnen - Metalen Verhoestraete |
| B/2000/531 | 31/07/2000 | Slopen van een tankstation - Hedera nv |
| B/2000/553 | 6/09/2000 | Verbouwingen aan rijwoning - OCMW Roeselare |
| B/2000/539 | 4/12/2000 | Verbouwen en bouwen van polyvalente industriële eenheden - Deceuninck |
| B/1999/1159 | 11/12/2000 | Bouwen van winkelruimtes - Boraxim nv |
| B/2000/615 | 12/03/2001 | Plaatsen van uithangborden - Megapool |
| B/2000/898 | 12/03/2001 | Plaatsen van een verlicht vrijstaad uithangbord - Accent Interim nv |
| B/2001/228 | 26/03/2001 | Uitbreiden van keukens - Meseure - Depla Koen |
| B/2001/208 | 9/04/2001 | Afkappen oude steen + vernieuwen facade - Vansuypeene Karl |
| B/2001/116 | 23/04/2001 | Plaatsen van voorzetgevel in metselwerk rond bestaande vestiging - Mc Donald's Belgium |
| B/2001/158 | 7/05/2001 | Verbouwen van bestaande stapelplaats tot winkelruimte |
| B/2001/356 | 18/06/2001 | Vernieuwen van gevelsteen en ramen, na wegnemen oude gevelsteen - Cluyse Christian |
| B/2000/868 | 18/06/2001 | Bouwen van een verkoopsruimte - Sioen Marc |
| B/2000/910 | 5/07/2001 | Bouwen van een 2 wooneenheden met handelsfunctie op gelijkvloers - Noordlaan nv |
| B/2001/480 | 20/08/2001 | Uitbreiden van een bestaande winkel - O.F.T. Deleye |
| B/2001/564 | 29/10/2001 | Het wijzigen van bestemming van inkom met stapelhal naar ruimte voor detailhandel - Patricec cv |
| B/2001/711 | 3/12/2001 | Verbouwen van bestaande stapelplaats tot winkelruimte gewijzigde bouwaanvraag 01/158 ref. AROHM 8.00/36015/1702.6 - Hedera nv |
| B/2001/801 | 18/02/2002 | Het verbouwen van een handelspan - POM nv |

| | | |
|------------|------------|---|
| B/2001/921 | 4/03/2002 | Het bouwen van een hoogspanningscabine - Decathlon Benelux |
| B/2002/145 | 18/03/2002 | Plaatsen van lichtreclame + extra vensters in voorgevel (in trappenhuis) - Hekriva |
| B/2002/127 | 22/04/2002 | Het renoveren van de gevel van een bestaande winkel - Gerca nv |
| B/2002/26 | 29/04/2002 | Het bouwen van twee silo's - Metalen Verhoestraete |
| B/2002/39 | 13/05/2002 | Plaatsen van verlichte signalisatie - Macvan bvba |
| B/2001/646 | 13/05/2002 | Verbouwen van een thuiszorgwinkel, wijziging op goedgekeurde bouwvergunning (99/839) - Auxilia vzw |
| B/2002/472 | 24/06/2002 | Uitbreiding van bestaande woning - berging stockage 2de schoen voor aanpalende winkel - C.&C. (dhr. Rambour) |
| B/2002/530 | 8/07/2002 | Slopen van betonvloer en houten dakspanten van bestaande stapelplaats - Hedera nv |
| B/2002/406 | 15/07/2002 | Plaatsen van een voorgevel in crepi (regularisatie) - Eeckhout Guido |
| B/2002/428 | 15/07/2002 | Het bouwen van een tuinhuis en het aanleggen van verharding - Hekriva |
| B/2002/468 | 29/07/2002 | Uitbreiden en herinrichten van bestaande tea-room - Bibitor-de heer en mevrouw Maes-packet |
| B/2002/478 | 2/09/2002 | Bouwen van een computerlokaal, dieselgroep en piloon voor straalverbinding - Deceuninck nv |
| B/2002/529 | 2/09/2002 | Plaatsen van vier verlichtingspalen op de parking bij een bestaande winkelruimte - Decathlon Benelux |
| B/2002/494 | 9/09/2002 | Het verbouwen van een zonnecentrum - Amor |
| B/2002/353 | 23/09/2002 | Het plaatsen van een poort - POM nv |
| B/2002/557 | 30/09/2002 | Het verbouwen en uitbreiden van een bestaande stapelplaats tot winkelruimte - Hedera nv |
| B/2002/648 | 30/09/2002 | Het aanbrengen van een naamaanduiding - Cel-Berca Shoes |
| B/2002/718 | 4/11/2002 | Het veranderen van een woning binnen + herstellen platform, sanitair, elektriciteit en siervijver < 30 m ² - Cappelle Geert |
| B/2002/565 | 18/11/2002 | Het bouwen van een werkplaats en loods, droogkamer en centraal ketelhuis (wijziging van dossier 2000/7; 8.00/36015/242.4) - Mariasteen vzw |
| B/2002/551 | 2/12/2002 | Het bouwen van een winkelruimte met woongelegenheid - 3XFast Consulting bvba |
| B/2002/714 | 23/12/2002 | Het bouwen van een elektriciteitscabine - Amor |
| B/2002/739 | 13/01/2003 | Het plaatsen van afsluiting - De Baene Frans |
| B/2002/652 | 3/02/2003 | De modernisering van een winkelcomplex - Heli-Stee |
| B/2002/847 | 10/02/2003 | Het renoveren, uitbreiden en wijzigen functie van bestaande woning/winkel/atelier tot woning + bureau interieur-architect - Beltrami Carine |
| B/2002/780 | 24/02/2003 | Het bouwen van een scheidingsmuur en afdak - Serpieters Youri |
| B/2002/898 | 3/03/2003 | Verbouwen en uitbreiden van bestaande stapelplaats tot winkelruimte - Hedera nv |
| B/2003/35 | 3/03/2003 | Het vernieuwen van reclamepanelen op de voorgevel - Devero bvba |
| B/2002/897 | 24/03/2003 | Uitbreiden van atelier met stapelruimte - SERVIO |
| B/2003/227 | 7/04/2003 | Het slopen van 2 woningen + berging - D.M.C. invest (dhr. Donald Muyllé) |
| B/2003/93 | 7/04/2003 | Het afbreken en plaatsen van een nieuwe voorgevel (vervangen 1 steen) - Ostyn José |
| B/2003/94 | 7/04/2003 | Het afbreken en plaatsen van een nieuwe voorgevel (1 steen) en afbreken dakvenster en plaatsen van 2 veluxramen - Blicck Christiaan |

| | | |
|-------------|------------|--|
| B/2003/95 | 7/04/2003 | Het afbreken en plaatsen van een nieuwe voorgevel (1 steen) en afbreken dakvenster en plaatsen van 2 veluxramen - Verhoegstraete Kris |
| B/2003/360 | 19/05/2003 | Het verbouwen van een woning - Vandenborre-Desmet |
| B/2003/78 | 26/05/2003 | Vervangen van gevelbekleding van de winkel - Sercu nv |
| B/2003/136 | 27/05/2003 | Het bouwen van een tuinhuis van 12 m ² - De Jaeghere Filiep |
| B/2003/289 | 30/06/2003 | Verplaatsen van veranda + aanleggen van open terras bij bestaande tea-room - Bibitor-de heer en mevrouw Maes-packet |
| B/2003/422 | 7/07/2003 | Het afbreken van een commerciële ruimte - Jan Blanckaert en Co nv |
| B/2002/715 | 7/07/2003 | Het bouwen van een fruithal aan bestaande handelszaak - Bouckaert 84 nv |
| B/2003/44 | 7/07/2003 | Het verbouwen van een zonnecenter - Amor |
| B/2003/474 | 14/07/2003 | Slopen van bestaande bebouwing ten behoeve van sanering bestaande pompstation - Decappelle Benzinstation |
| B/2003/152 | 14/07/2003 | Regularisatie: "verbouwen van bestaande stapelplaats tot winkelruimte" - Decathlon Benelux |
| B/2003/288 | 14/07/2003 | Uitbreiding bedrijfsgebouw met dakuitbouw boven geïntegreerde woning - Motraco |
| B/2003/429 | 22/09/2003 | Het plaatsen van een houten omheining - Vanantwerpen Anja |
| B/2003/574 | 6/10/2003 | Het uitbreiden van een verkoopsruimte in een bestaand gebouw tot een socio-economische oppervlakte van 2,000m ² - Decathlon Benelux |
| B/2003/754 | 8/12/2003 | Afbreken van woning en bijgebouwen - Rent-a-Brick |
| B/2003/541 | 8/12/2003 | Het bouwen van een commerciële ruimte - Jan Blanckaert (de erven) & Co |
| B/2003/679 | 22/12/2003 | Het bouwen van een bedrijfsgebouw/tuincentrum - Verbraeken Davy |
| B/2003/879 | 26/01/2004 | De uitbreiding van een industriegebouw met een stockageloods - Vancoillie Germaan |
| B/2003/942 | 26/01/2004 | Het bouwen van een winkelpand met woongelegenheid - Rent-a-Brick |
| B/2004/46 | 9/02/2004 | Het plaatsen van een nieuwe façadesteen rond de woning en het bouwen van een veranda - Theuninck-Desplenter |
| B/2003/908 | 16/02/2004 | Het verbouwen van een winkel - Turpyn-Ducasteele |
| B/2003/983 | 8/03/2004 | Wijziging van goedgekeurde bouwvergunning 2003/574 - Decathlon Benelux |
| B/2004/255 | 3/05/2004 | Het bouwen van een bedrijfsgebouw - Verbraeken Davy |
| B/2004/290 | 10/05/2004 | Het plaatsen van steenstrips op de voorgevel - Lapeire-Veys |
| B/2003/1005 | 10/05/2004 | Het bouwen van een commerciële ruimte - Heli-Stee |
| B/2004/464 | 14/06/2004 | Het plaatsen van reclame op de gevel + plaatsing 4 vlaggemasten - Aveve tuincentrum |
| B/2004/28 | 2/08/2004 | Het bouwen van 4 kopwasboxen - Car Center 't Rond Punt |
| B/2004/435 | 23/08/2004 | Het plaatsen van een bijgebouw - Vandewaetere F. |
| B/2004/555 | 20/09/2004 | Het bouwen van een openlucht showroom voor tuindecoratie + aanleg verharding kleinder dan 1,000m ² - Koekuyt Afsluitingen bvba |
| B/2004/715 | 27/09/2004 | Het bouwen van een garage, bureel en woonst - Depla André |
| B/2004/651 | 18/10/2004 | Het wijzigen van bestaande ramen in voorgevel - Plancke-Deketelaere |
| B/2004/993 | 24/01/2005 | Het herinrichten van de verbouwzone van de showroom - United Motors Flandria |
| B/2004/869 | 7/03/2005 | Het verbouwen van een woning - Cuvelier Sigrid |

| | | |
|-------------|------------|--|
| B/2005/71 | 14/03/2005 | Het plaatsen van lichtreclame (2x totem) - Plancke-Deketelaere |
| B/2005/27 | 4/04/2005 | Het plaatsen van een lichtreclame - De Gouden Schoe nv |
| B/2005/157 | 9/05/2005 | Het schilderen van een zijgevel met belettering, plaatsen spots en schilderen voorgevel - Q-Decor |
| B/2005/34 | 17/05/2005 | Het plaatsen van 1 dubbelzijdige reclame op bestaande palen, 3 enkelzijdige gevelreclames en 1 aluminium affichehouder - Publilux |
| B/2005/330 | 13/06/2005 | Het afbreken van een commerciële ruimte (heraanvraag dossier 2003/422) - Heli-Stee |
| B/2005/291 | 27/06/2005 | Het plaatsen van reclamepaneel - Hedera |
| B/2005/479 | 18/07/2005 | Het uitbreiden van een bestaand bedrijfsgebouw - Vancoillie Germaan |
| B/2005/314 | 25/07/2005 | Het plaatsen van een spijlenhekwerk - Eddy Nuyttens bvba |
| B/2005/377 | 25/07/2005 | Het verbouwen van woning naar handelspand en woonegelegenheid - Van Der Voort-Van Middeltem |
| B/2005/254 | 8/08/2005 | Het aanleggen van een voorlopige toegangsweg in steenslag voor vrachtwagens - Hedera |
| B/2005/682 | 16/08/2005 | Het plaatsen van een houten tuinafsluiting (hoogte = 1,80m) langs één zijde van de tuin - Coussée-Hoet |
| B/2005/397 | 16/08/2005 | Het bouwen van een carport van 29,75m² - Boucneau Lieven |
| B/2005/641 | 19/09/2005 | Slopen van bestaande gebouwn - rolarius Business Center |
| B/2005/831 | 24/10/2005 | Afwerken van de parking - Bruneel Dirk |
| B/2005/970 | 16/01/2006 | Het wijzigen van een vergunde bouwaanvraag (2003/1005; 8.00/36015/4288.8 dd 10.05.2004): het verplaatsen van de ondergrondse sprinklertank naar een bovengrondse sprinklertank - K&L |
| B/2005/838 | 15/02/2006 | Infrastructuurwerken in bedrijventerrein Wijnendale RO (uitbreiding) - W.V.I. |
| B/2005/838 | 15/02/2006 | Infrastructuurwerken in bedrijventerrein Wijnendale RO (uitbreiding) - WVI |
| B/2006/256 | 22/05/2006 | Het plaatsen van 2 opslagsilo's - Deceuninck nv |
| B/2006/212 | 22/05/2006 | Het plaatsen van 3 enkelzijdige gevelreclames, het plaatsen van 1 dubbelzijdige reclame op bestaande pyloon - Publilux |
| B/2006/368 | 12/06/2006 | Het bouwen van een veranda van 52m² aan een bestaande woning - Dewulf Marc - Huys Eric |
| B/2005/1048 | 15/06/2006 | Het bouwen van 3 verkoopsruimten met bijhorende parking - Hedera |
| B/2005/1048 | 15/06/2006 | Het bouwen van 3 verkoopsruimten met bijhorende parking - Hedera |
| B/2005/826 | 19/06/2006 | Bouwen van een verkoopruimte en aanleggen van bijhorende parking - Aldi |
| B/2006/289 | 26/06/2006 | Aanbouw carport - Verhoyen Filip |
| B/2006/388 | 24/07/2006 | De uitbreiding van magazijnen - Metalen Verhoestraete |
| B/2006/556 | 28/08/2006 | Bouwen van een gezinswoning (half open bebouwing) - Lebon Nicolas - Hantson Johanna |
| B/2006/290 | 12/09/2006 | Bestemmingswijziging: het verbouwen van een woning tot burelen - OCMW Roeselare |
| B/2006/342 | 16/10/2006 | Het uitbreiden van een toonzaal en wijzigen van voorgevel - Lovanex |
| B/2006/740 | 23/10/2006 | Het breken en zeven van opgehoopt materiaal en niveauwijziging door ophoping en verwijderen van fundering - Dumobil |
| B/2006/668 | 30/10/2006 | Het uitvoeren van schilderwerken - Quartier Geert |
| B/2006/335 | 30/10/2006 | De plaatsing van uithangborden op en aan het gebouw - Media Markt-Saturn Belgium |
| B/2006/427 | 13/11/2006 | Bouwen van een garage - Vincke Ronny |

| | | |
|-------------|------------|--|
| B/2006/501 | 15/01/2007 | Het aanleggen van een expo-ruimte voor tuinmaterialen - Koekuyt Marc |
| B/2006/771 | 22/01/2007 | Plaatsen van prefab box - Galle Cecile |
| B/2006/700 | 22/01/2007 | Aanbrengen van een andere gevelbekleding - Media Markt-Saturn Belgium |
| B/2006/844 | 22/01/2007 | Verbouwen en herinrichten tearoom 'chopin' - Maes-Packet |
| B/2006/295 | 19/02/2007 | De verbouwing en uitbreiding van een garage tot handelsruimte na gedeeltelijke afbraak + de aanleg van een parking - Retail Estates |
| B/2007/66 | 26/03/2007 | Het plaatsen van een reclamebord - SERVIO |
| B/2007/67 | 26/03/2007 | Het plaatsen van een reclamebord - SERVIO |
| B/2007/55 | 16/04/2007 | Het slopen van een loods en huis - Lesage Stefaan |
| B/2007/184 | 16/04/2007 | Het saneren van een woning, 70% bureelbestemming - Depla André |
| B/2007/147 | 4/06/2007 | Het bouwen van twee winkelruimten - Lesage Stefaan |
| B/2007/397 | 4/06/2007 | De renovatie van de gevels en het vernieuwen van de muur van de begraafplaats - Cluyse Christian |
| B/2007/280 | 26/06/2007 | Het plaatsen van een reclamebord - SERVIO |
| B/2007/281 | 26/06/2007 | Het plaatsen van een reclamebord - SERVIO |
| B/2007/306 | 26/06/2007 | Het plaatsen van een reclamebord - Seats and Sofas |
| B/2007/253 | 3/09/2007 | Het bouwen van een meergezinswoning met 12 appartementen, handelsruimten op gelijkvloers en 14 garages |
| B/2007/494 | 3/09/2007 | Het vernieuwen van de speelzone (wijzigen inrichting, nieuwe gevelbekleding - McDonald's Belgium Inc. |
| B/2007/523 | 17/09/2007 | Het bouwen van een meergezinswoning met ondergrondse parkeergarage - Mevaco bouwbedrijf |
| B/2007/301 | 17/09/2007 | Het uitbreiden van een bestaande winkelruimte en annexen na gedeeltelijke slooping - O.F.T. cva |
| B/2007/247 | 8/10/2007 | Het bouwen van een hotel met conciërgewoning - Malfait |
| B/2007/263 | 15/10/2007 | Het bouwen van een hoogspanningscabine - Aldi |
| B/2007/217 | 29/10/2007 | Verharding van parking met grint wegens ruil perceel met WVI |
| B/2007/406 | 5/11/2007 | Het heraanleggen van een terras - McDonald's Belgium |
| B/2007/152 | 5/11/2007 | Het wijzigen van een reclamepaneel op de gevel, het wijzigen van een reclamepaneel op een pyloon, plaatsen van een spandoekkader op de gevel en het schilderen van de gevel - Devresse |
| B/2007/803 | 12/11/2007 | Het uitvoeren van terreinaanlegwerken en het bouwen van een keermuur t.h.v. loten 4 t.e.m. 9 langs de noorderlijke perceelsgrens van vk 1357/2 - Dumobil |
| B/2007/733 | 19/11/2007 | Het bouwen van een garagebox - Galle Cecile |
| B/2007/867 | 26/11/2007 | Het bouwen van een veranda van 13,22 m ² - Vervaecke-Demeulenaere |
| B/2007/890 | 10/12/2007 | Het plaatsen van fotovoltaïsche zonnepanelen - Willaert Carl |
| B/2007/862 | 14/01/2008 | Het plaatsen van reclame tegen de gevel en het plaatsen van een dubbelzijdige reclame op een centrale paal - Aldi |
| B/2007/1024 | 4/02/2008 | Het plaatsen van een (permanente) zonnetent op het terras en de regularisatie van de zuidgevel van de speelzone (vergunning 07/494 en 07/406) - McDonald's Belgium Inc. |
| B/2007/892 | 11/02/2008 | Het slopen van 2 woningen - Verbeke R. en zonen |

| | | |
|-------------|------------|--|
| B/2006/891 | 21/04/2008 | Verharding + asfaltlaag voor uitbreiding van parkeerplaats - Media Markt-Saturn Belgium |
| B/2008/157 | 21/04/2008 | Het aanpassen van een raamgeheel in de gevel - Gloss |
| B/2007/891 | 28/04/2008 | Het bouwen van een schowroom en werkplaats voor nieuwe en tweedehandswagens - Verbeke R. en zonen |
| B/2008/472 | 7/07/2008 | Het uitbreiden en verbouwen van een schoonheidsinstituut met woongelegenheid - Dewulf Marc - Huys Eric |
| B/2008/234 | 18/08/2008 | Het plaatsen van reclameborden en -totems - Neon Design |
| B/2008/424 | 1/09/2008 | Het uitbreiden van een bedrijf - SERVIO |
| B/2008/843 | 29/09/2008 | Het slopen van een woning - O.F.T. |
| B/2007/810 | 29/09/2008 | Het bouwen van een commerciële ruimte na het slopen van de bestaande bebouwing - Textilac, Oude Etablissements |
| B/2008/852 | 27/10/2008 | Het verbouwen en uitbreiden van een ééngezinwoning + bouwen van een carport |
| B/2008/1097 | 23/02/2009 | De verbouwing van de voorgevel van een winkel - Game Projects |
| B/2009/79 | 16/03/2009 | De afbraak van een woning en het bouwen van een handelspand - Cara |
| B/2009/148 | 30/03/2009 | Het afbreken van een woning en bouwen van een bloemenzaak - Neiryndck - Pauwelyn |
| B/2009/145 | 18/05/2009 | Het bouwen van een niet betreedbare HS-cabine 250kVA/3N400V |
| B/2009/311 | 25/05/2009 | Het plaatsen van een fascia en een pyloon - Verbeke Steven |
| B/2009/43 | 25/05/2009 | Het plaatsen van reclames - Shoe Discount-Beringen |
| B/2008/1106 | 20/07/2009 | Het bouwen van een woning en handelsruimte - Dewaele Jürgen - Brouckaert Annelies |
| B/2009/551 | 17/08/2009 | Het wijzigen van een meergezinwoning tot meergezinwoning met 20 woongelegenheden, 4 handelsruimtes en ondergrondse parkeergarage - Mevaco Bouwbedrijf |
| B/2009/249 | 7/09/2009 | Het bouwen van een handelsruimte - PAS |
| B/2009/605 | 14/09/2009 | Het vervangen van een raam door een deur, het vervangen van de reclamepanelen en een bestemmingswijziging van wervingsbureel naar frituur - Wino |
| B/2009/303 | 14/09/2009 | Het wijzigen van een goedgekeurde bouwaanvraag voor het bouwen van een commerciële ruimte na het slopen van de bestaande bebouwing - Textilac, oude etablissements |
| B/2009/544 | 21/09/2009 | Het verbouwen van een woning tot 1 studio, 3 kamers en een gelijkvloers appartement - De Guffroy Chrisian - Lapere Tine |
| B/2009/674 | 5/10/2009 | Het plaatsen van een reclamebord - Neiryndck Sven |
| B/2009/802 | 21/12/2009 | Het omvormen van woning tot magazijn - Debussere Patrick |
| B/2009/45 | 11/01/2010 | Het bouwen van een handelsruimte na sloping van het bestaande gebouw - Bel-Euro-Pa-Invest |
| B/2010/153 | 29/03/2010 | Het bouwen van een garage - Rozenbach |
| B/2010/312 | 17/05/2010 | De verbouwing van een eengezinwoning - Vanlooche Tim |
| B/2010/216 | 31/05/2010 | De bestemmingswijziging van woning naar kantoor - Yellow Holding |
| B/2010/144 | 31/05/2010 | Het aanpassen van de gevelpubliciteit - Fabrimode |
| B/2010/391 | 7/06/2010 | Het verplaatsen van een toegangspoort voor de brandweer - Muylle Mario |
| B/2010/71 | 14/06/2010 | Het bouwen van een elektriciteitscabine van 16m ² - Patridec |
| B/2010/455 | 21/06/2010 | Verbouwen en saneren woning + wijzigen bijgebouw |

| | | |
|------------|------------|--|
| B/2010/374 | 25/06/2010 | Het verfraaien van een gevel van een winkelruimte - O.F.T. |
| B/2010/319 | 25/06/2010 | De regularisatie van een horecazaak - Cheung Yong |
| B/2010/326 | 2/07/2010 | De regularisatie van een cr merie-restaurant Flores en het plaatsen van publiciteit en verlichting - Ven Der Voort-Van Middeltem |
| B/2010/480 | 16/07/2010 | Het plaatsen van lichtreclame - Kwantum |
| B/2010/421 | 10/09/2010 | Het aanleggen van terreinverharding - Gevaert Gabriël Electro |
| B/2010/500 | 17/09/2010 | alles schade - Boro |
| B/2010/489 | 24/09/2010 | Het plaatsen van een totem met 5 reclames - Publilux |
| B/2010/490 | 4/10/2010 | Het plaatsen van 5 reclames tegen de gevel - Publilux |
| B/2010/556 | 29/10/2010 | Het bouwen van een bedrijfsgebouw voor horeca-groothandel - Ginvest |
| B/2010/666 | 5/11/2010 | Het bouwen van een publiciteitsmast - Vabeldi + Bel-Euro-Pa-Invest |
| B/2010/547 | 12/11/2010 | Het uitvoeren van infrastructuurwerken in het bedrijventerrein Wijnendale R.O. - Fase 2 - WVI (ambt) |
| B/2010/724 | 26/11/2010 | Renovatie gevels, plaatsen aluminium dakelementen en het plaatsen van verlichte logo's - McDonald's Belgium Inc. |
| B/2010/662 | 7/01/2011 | Het slopen van een bestaande winkel en het heropbouwen en uitbreiden van een nieuwe winkel - Auxilia vzw-Thuiszorgwinkel nv |
| B/2010/727 | 14/01/2011 | Het vervangen en verhogen van de voorkant van een bestaande luifel aan winkelruimtes - Bouckaert 84 |
| B/2010/903 | 28/01/2011 | Het bouwen van een middenspanningspost - Metalen Verhoestraete |
| B/2011/70 | 18/03/2011 | Het plaatsen van een enkelzijdige en dubbelzijdige gevelreclame - ELBO S.A.T. |
| B/2011/87 | 18/03/2011 | Bestemmingswijziging van feestzaal naar bedrijfsgebouw + wijzigen van raamopeningen naar poortopening - Vinckier-Cloet |
| B/2010/804 | 25/03/2011 | Het verminderen van 19 studio's naar 12 wooneenheden - Vandewiel B. & G. |
| B/2010/599 | 31/03/2011 | De uitbreiding van een winkelcentrum na sloping van bestaande gebouwen - Vabeldi + Bel-Euro-Pa-Invest (BD) |
| B/2011/142 | 15/04/2011 | Het plaatsen van een nieuwe voorgevel - Vermeersch Jouri |
| B/2011/35 | 9/05/2011 | Het plaatsen van een losstaande publiciteitszuil en het aanbrengen van publiciteit op de gevel - a@s.com |
| B/2011/239 | 9/05/2011 | De regularisatie van een wijziging van de parking - Dewaele J - Brouckaert A |
| B/2011/176 | 9/05/2011 | Omvorming van woongelegenheden naar kanoor - DS Verzekeringen |
| B/2011/74 | 30/05/2011 | Het uitbreiden van een bestaande bebouwing met nieuwe inkom en het deels optrekken van de scheidingsmuur - Best Activa |
| B/2011/261 | 30/05/2011 | Het splitsen van een winkelruimte in 2 winkelruimtes - Bouckaert 84 |
| B/2011/244 | 29/07/2011 | Het aanleggen van een interne verbindingsweg - P&C |
| B/2011/410 | 10/10/2011 | Het bouwen van een verkoopsruimte en woning - Kids en Co |
| B/2011/583 | 24/10/2011 | Verbouwen van een hoogspanningscabine voor openbaar nut - Gaselwest |
| B/2011/648 | 12/12/2011 | Het bouwen van een apotheek met woonst na slopen bestaande woningen - Vastgoed, Beheer en Patrimonium |
| B/2011/339 | 22/12/2011 | Het verbouwen van gebouw B tot handelspand + buitenopslag + uitbreiden parking - Patridec (BD) |
| B/2011/622 | 23/01/2012 | Het aanleggen van een parking en een oprit - Vinckier-Cloet |
| B/2012/37 | 27/02/2012 | Het wijzigen van in-/uitrit van goedgekeurde bouwaanvraag - Vastgoed, beheer en Patrimonium |
| B/2011/734 | 19/03/2012 | Het verbouwen van een eengezinswoning - Tommelein - Vandamme |

| | | |
|------------|------------|---|
| B/2011/406 | 22/03/2012 | Het bouwen van een handelsruimte na afbraak van de bestaande woning - Verimmo en Avalante |
| B/2011/763 | 26/03/2012 | De uitbreiding van een winkelruimte en het overbouwen van een bestaande doorgang - Bouckaert 84 |
| B/2012/122 | 16/04/2012 | Aanvragen 2e huisnummer voor vergund gebouw B: nummer 385a voor technisch lokaal - Patridec |
| B/2011/808 | 23/04/2012 | Het bouwen van een bedrijfsgebouw - Ginvest |
| B/2012/140 | 23/04/2012 | Het plaatsen van een dubbelwandige olieopvangbak 1500L - Garage 't Motjespark |
| B/2012/203 | 21/05/2012 | Het plaatsen van lichtreclame en gevelbekleding - Damart T.S.D. SA |
| B/2012/186 | 29/05/2012 | Het bouwen van een elektriciteitscabine van 8m ² - Patridec-Defiac |
| B/2012/266 | 29/05/2012 | Tijdelijke plaatsing van een informatiescherm voor aankondiging zondagopening van 11/06/2012 tot 01/07/2012 - Brico |
| B/2012/271 | 11/06/2012 | Het plaatsen van publiciteit op gevel - Stamhuis |
| B/2012/301 | 11/06/2012 | Het plaatsen van een gevelreclame - Sportsdirect.com Belgium |
| B/2012/320 | 18/06/2012 | Plaatsen van 2 LED-reclames voor opening nieuwe winkel (tijdelijk: van 5 t.e.m. 12 juli 2012) - Look-At-Us |
| B/2012/274 | 22/06/2012 | Een publiciteitstotem - Mac-Inver |
| B/2012/356 | 16/07/2012 | Een oprit - Hondekeyn Ivan - Vandevoorde Lindsay |
| B/2012/317 | 6/08/2012 | Het bekleden van gevels met isolerende panelen en het maken van bureau boven verfmengruimte - Motraco |
| B/2012/346 | 6/08/2012 | Het plaatsen van een reclame-totempaal (inwendig verplicht) - CB Bouwmarkten |
| B/2012/247 | 20/08/2012 | Het plaatsen van een cycloon voor afzuig van houtwerkingsmachines - Mariasteen |
| B/2012/497 | 10/09/2012 | Het slopen van een bestaand handelsgebouw - Galle Cecile |
| B/2012/311 | 17/09/2012 | De bouw van handelsruimtes + 14 appartementen + garages - Mevaco bouwbedrijf |
| B/2012/507 | 17/09/2012 | Het plaatsen van een tijdelijk informatiescherm voor een actieweek bij Brico van 24/09/2012 tot 29/09/2012 - Brico |
| B/2012/482 | 8/10/2012 | Het plaatsen van vlaggemasten - Brico Belgium |
| B/2012/38 | 18/10/2012 | Het bouwen van een bandencentrale - Immo VDK (BD) |
| B/2012/522 | 29/10/2012 | Het plaatsen van een nieuwe gascabine nr. G2475 ter versterking van de netten - Gaselwest |
| B/2012/562 | 5/11/2012 | Het tijdelijk plaatsen van een informaticascherm van 12/11/2012 - 25/11/2012 voor mediamarkt Roeselare - Look-At-Us |
| B/2012/587 | 19/11/2012 | Het afbreken van een woning - Declerck Marc |
| B/2012/622 | 19/11/2012 | De plaatsing van een LED-scherm van 3/12 tot 30/12 voor aankondiging van de decemberacties van GAMMA - Look-At-Us |
| B/2012/574 | 26/11/2012 | Het plaatsen van een LEDscherm - Mercadino |
| B/2012/730 | 7/01/2013 | Het plaatsen van een tijdelijke lichtkrant (1 maand) - Verbeke R. en zonen |
| B/2012/573 | 7/01/2013 | Het plaatsen van een LEDscherm - De Wasbeer (de heer Sioen Mario) |
| B/2012/581 | 14/01/2013 | De bestemmingswijziging van woonst tot showroom en bureel - Heyerick Hans bvba |
| B/2012/538 | 21/01/2013 | Het verbinden van een bestaande verkoopsruimte met een nieuw te bouwen verkoopsruimte na afbraak bestaande woning en kantoren - O.F.T. |
| B/2012/670 | 21/01/2013 | Aanvraag voor een beperkte gevelwijziging - Ginvest |
| B/2013/19 | 4/02/2013 | Het wijzigen van het terreinprofiel en het plaatsen van een lichtreclame bij apotheek (ggk bouwaanvraag 2011/648) - Vastgoed, Beheer en Patrimonium |

| | | |
|------------|------------|---|
| B/2012/698 | 8/03/2013 | Het bouwen van een nieuwe winkelruimte na het slopen van de bestaande winkelruimte - Edero |
| B/2013/102 | 11/03/2013 | Het plaatsen van een tijdelijk infobord (led) - Car Center 't Rond Punt |
| B/2013/13 | 18/03/2013 | De tijdelijke plaatsing van een informatiescherm voor een actieweek bij Brico van 28/1/13 tot en met 03/02/13 - Look-At-Us |
| B/2013/79 | 25/03/2013 | Het aanpassen van de winkelpui van een reeds vergunde en deels uitgevoerde bouwaanvraag - W-Invest (Vandewalle Piet) |
| B/2013/30 | 25/03/2013 | De bestemmingswijziging van een deel van het magazijn tot woongedeelte - Heva |
| B/2013/12 | 15/04/2013 | Het uitbreiden van een bedrijf - SERVIO |
| B/2013/101 | 15/04/2013 | Het aanleggen van een parking - SERVIO |
| B/2013/138 | 29/04/2013 | Het vervangen van de uithangborden - Acryl-Neon |
| B/2013/195 | 13/05/2013 | Het plaatsen van een tijdelijke LED-scherm bedrijfseigen pub, voor 30 dagen 29/03/2013 - 29/04/2013 (Home Market) - Plenso |
| B/2013/173 | 3/06/2013 | Het plaatsen van een hoogspanningsinstallatie - Ava papierwaren |
| B/2013/130 | 17/06/2013 | Het bouwen van een winkelcentrum in casco-uitvoering inclusief de aanleg van een parking gelegen op de hoek van de Brugsesteenweg en de Rolariusweg - Defiac |
| B/2013/286 | 1/07/2013 | Het uitbreiden van een loods - Metalen Verhoestraete |
| B/2013/472 | 2/09/2013 | Regularisatie uitvoering afwatering - Thuiszorgwinkel |
| B/2013/552 | 21/10/2013 | De renovatie van de gevels, een dakaanpassing met het plaatsen van verlichte logo's en aanpassing van het drive loket - McDonald's Belgium Inc. |
| B/2013/409 | 28/10/2013 | Regularisatie parking en riolering - Retail Estates |
| B/2013/668 | 9/12/2013 | Het verbouwen van een woning - Versyck Christel |
| B/2013/594 | 16/12/2013 | Het plaatsen van een prefab-elektriciteitscabine - O.F.T. |
| B/2013/680 | 16/12/2013 | Het plaatsen van een tijdelijk informatiescherm van 16/12/2013 t.e.m. 30/12/2013 voor kerstaankondigingen - Look-At-Us |
| B/2013/713 | 3/02/2014 | Een functiewijziging, aanleg terras en constructieve ingreep in de zijgevel van het gebouw - Sterrebos |
| B/2013/688 | 10/02/2014 | Functiewijziging en verbouwen van een woning tot broodjeszaak - Godderis Kris-De Guffroy Myriam |
| B/2013/785 | 3/03/2014 | Het plaatsen van een lichtreclame (led-scherm) - O.F.T. |
| B/2013/811 | 31/03/2014 | Het slopen van 2 woningen en een commercieel pand en het bouwen van een commerciële ruimte - Patridec |
| B/2014/10 | 7/04/2014 | Het uitbreiden van een bestaande toonzaal voor kinder en jeugd - kamer en maatmeubilair - Kids en Co |
| B/2014/78 | 5/05/2014 | Het aanpassen van een handelspand - DEG-Tanking |
| B/2013/684 | 8/05/2014 | Het uitvoeren van riolerings- en wegeniswerken in de Westlaan, Noordlaan, Brugsesteenwen en de Hoogleedsesteenweg op het grondgebied van de stad Roeselare - Stadsbestuur Roeselare (ambt.) |
| B/2014/181 | 10/06/2014 | De regularisatie van de uitbreiding terras, de grotere bezetting, de ingebruikname binnenterras, de organisatie ronde de deur keuken, de zone vuilnisberging buiten, het led-scherm, de reclame-belettering, de organisatie van de buitenpatio en de groepszaal - Sterrebos |
| B/2014/190 | 16/06/2014 | De plaatsing van een infoscherm van 01/06/2014 t.e.m. 31/07/2014 voor de aankondiging van de openingsactie's en solden - Look-At-Us |
| B/2014/238 | 16/06/2014 | De plaatsing van een LED-scherm voor max. 60 dagen per kalenderjaar in het kader van publiciteitsaankondigingen van Brico - Look-At-Us |

| | | |
|------------|------------|--|
| B/2014/226 | 23/06/2014 | Het plaatsen van een publiciteitsbord groter dan 4m ² ter aankondiging van een nog te bouwen winkelruimte voor verhuur voor een periode van 1 jaar - Afsluitingen Koekuyt |
| B/2014/158 | 23/06/2014 | Het aanleggen van een buitenspeelzone - Heva |
| B/2014/216 | 7/07/2014 | Het omvormen van een publiciteitspaneel van 15m ³ van het type Senior 8 m ² op zijgevel - JCDecaux Billboard Belgium S.A. |
| B/2014/252 | 18/08/2014 | Het uitbreiden van een bedrijfsgebouw-tuincentrum - Verbraeken Davy |
| B/2014/281 | 1/09/2014 | De uitbreiding van de bestaande sanitaire cellen van een horecazaak, het aanleggen van een bijkomende oprit ifv onderhoud van de achterliggende tuin en de regularisatie van een functiewijziging van wonen naar kantoren en toevallige verblijven - Sterrebos |
| B/2014/382 | 13/10/2014 | Een gevelverfraaiing en de heraanleg van de bestaande parking - Carglas nv |
| B/2014/368 | 27/10/2014 | De regularisatie voor de bouw van het winkelcentrum in casco-uitvoering inclusief de aanleg van de parking gelegen op de hoek van de Brugsesteenweg en de Rolariusweg - Defiac |
| B/2014/619 | 9/02/2015 | Het plaatsen van een led-scherm voor aankondigingen voor een maximum 60 dagen per kalenderjaar - Look-At-Us |
| B/2014/601 | 9/02/2015 | Het bouwen van een winkelcentrum in casco-uitvoering inclusief de aanleg van de parking - Defiac |
| B/2014/658 | 16/02/2015 | Het realiseren van een boorput - Eurotuin Roeselare |
| B/2015/19 | 2/03/2015 | Verlichte gevelletters en een reclamezuil - Publisma Lichtreclame |
| B/2015/15 | 9/03/2015 | Het bouwen van een tuinberging, het plaatsen van afsluitingen en de aanleg van een tuin - Stijn Phlypo Tuindesign |
| B/2015/51 | 20/04/2015 | Het plaatsen van een publiciteitsbord - Mariasteen |
| B/2015/198 | 8/06/2015 | Het plaatsen van een wateropslagtank voor een sprinklerinstallatie - Hubo België |
| B/2015/158 | 22/06/2015 | Omvorming van een bureel naar gedeeltelijke woongelegenheden - Callant Financiële Planning |
| B/2015/221 | 13/07/2015 | Het bouwen van 2 commerciële ruimtes en een conciërgewoning na afbraak van de bestaande bebouwing - Koekuyt Tuindesign |
| B/2015/336 | 31/08/2015 | Het plaatsen van een reclamebord - Bozarian Kristina |
| B/2015/424 | 21/09/2015 | Het veranderen van de voorgevel - Meseure Koen - Depla Petra |
| B/2015/418 | 26/10/2015 | Een bestemmingswijziging in functie van autohandel - Bozarian Kristina |
| B/2015/533 | 11/01/2016 | Het verbouwen van een horecazaak tot eethuis - Sterrebos |

Plenaire vergadering voorontwerp RUP Brugsesteenweg 05.12.2016 stadhuis Roeselare

A/ Aanwezig

- Kris Declercq Stad Roeselare, burgemeester
- Nathalie Muylle Stad Roeselare, schepen
- Leen Lauwers Stad Roeselare, ruimtelijk planner
- Emily Vanhaverbeke Stad Roeselare, ruimtelijke planning
- Kelly Verhulst Stad Roeselare, omgevingsvergunningen
- Vanessa Dehullu Stad Roeselare, economie
- Els Depuydt Stad Roeselare, mobiliteit
- Bart De Witte Stad Roeselare, beleidsontwikkeling
- Matthias Dobbels Provincie West-Vlaanderen, ruimtelijke planning
- Lisa Stroobandt Provincie West-Vlaanderen, ruimtelijke planning
- Katrien Devreese Provincie West-Vlaanderen, ruimtelijke planning
- Stefaan Baeteman Agentschap Innoveren & Ondernemen
- Omer Hoorne Voorzitter GECORO Roeselare
- Wanda Van Soens WWI, ruimtelijk planning

Verontschuldigd:

- Ruimte Vlaanderen (advies opgesteld door Julie Dalle)
- Departement LNE – secretariaat-generaal (advies opgesteld door Patrick Boel)
- Departement LNE – dienst veiligheidsrapportage (advies opgesteld door Griet Goossens)
- Vlaamse Milieumaatschappij (advies opgesteld door Sofie Willems)
- Wonen Vlaanderen (advies opgesteld door Pieter Van Vlaanderen)
- Departement Mobiliteit & Openbare Werken (MOW) (advies opgesteld door Frederik Potvliege)
- Agentschap Onroerend Erfgoed (advies opgesteld door Stefanie De Weser)
- Infrabel (advies opgesteld door Bram Leroy)
- De Lijn (advies opgesteld door Vincent Huart)
- Gemeente Hooglede (advies opgesteld door CBS)

B/ Adviezen RUP

| nr | adviesinstantie | Advies |
|----|--|--------------------------|
| 1 | GECORO | 22.11.2016: GUNSTIG |
| 2 | Provincie West-Vlaanderen | 01.12.2016: ONGUNSTIG |
| 3 | Ruimte Vlaanderen | 02.12.2016: ONGUNSTIG |
| 4 | Departement LNE – secretariaat-generaal | 28.11.2016: GUNSTIG |
| 5 | Departement LNE – dienst veiligheidsrapportering | 24.11.2016: GUNSTIG |
| 6 | VMM | 08.12.2016 GUNSTIG |
| 7 | Agentschap Innoveren & Ondernemen | 28.11.2016: GUNSTIG mits |
| 8 | Agentschap Wonen | 02.12.2016: GUNSTIG |
| 9 | MOW | 02.12.2016: GUNSTIG |
| 10 | Agentschap Onroerend Erfgoed | 23.11.2016: GUNSTIG |
| 11 | Infrabel | 01.12.2016: GUNSTIG |
| 12 | De Lijn | 02.12.2016: GUNSTIG |
| 13 | Gemeente Hooglede | 25.04.2016: GUNSTIG mits |

(zie volledige adviezen in bijlage)

C/ Inleiding

Leen Lauwers verwelkomt de aanwezige besturen, namelijk Provincie West-Vlaanderen en Agentschap Innoveren & Ondernemen alsook de mensen vanuit de Stad en de voorzitter van de Gecoro.

Aangezien de ongunstige adviezen van oa. de Provincie West-Vlaanderen en van Ruimte Vlaanderen in de eerste plenaire vergadering (25/4/2016) een grondige wijziging van het RUP als gevolg hadden, was het aangewezen om opnieuw een plenaire vergadering te organiseren.

D/ Bespreking van de adviezen

De adviezen van de aanwezige besturen worden overlopen waar de adviezen van de niet-aanwezige besturen mee in de besprekingen werden opgenomen. Al de adviezen zijn gunstig (of gunstig mits) met uitzondering van deze van Provincie West-Vlaanderen en Ruimte Vlaanderen die ongunstig zijn. De reactie/afspraken worden in **blauwe tekst / vet** weergegeven. De Provincie formuleerde op 20/12/2017 drie opmerkingen op het verslag van deze plenaire vergadering, de verwerking van deze opmerkingen is opgenomen in onderstaande tekst.

1 | Provincie West-Vlaanderen

ONGUNSTIG

Het ongunstige advies van de Provincie West-Vlaanderen heeft betrekking op 4 aandachtspunten, namelijk:

- De mobiliteit
- De relatie met het moratoriumbesluit
- De gemeenschapsvoorziening in Art.3 – Gebied voor gemeenschapsvoorzieningen
- Ontsluiting naar de nieuwe activiteiten in het aanpalende RUP Dammestraat

Deze 4 punten worden op de vergadering besproken en ook in relatie gebracht met adviezen van de niet-aanwezige besturen. Voor de overige punten in het advies wordt er verwezen naar het volledige advies in bijlage.

(1) Mobiliteit – de voorgestelde ontwikkelingsperspectieven / doelstellingen voor de N32 (Brugsesteenweg) worden in de toelichtingsnota opgesomd. Echter worden deze doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. Er wordt door de stad aangevuld dat Ruimte Vlaanderen hieromtrent eveneens een ongunstig advies geformuleerd heeft ,maar dat MOW hieromtrent wel een gunstig geacht advies verleende. MOW stelt onder meer dat om de timing van het RUP niet te hypothekeren in het RUP geen concrete uitwerking van de N32 wordt opgenomen. Er wordt enkel gevraagd om in het RUP voldoende ruimte te voorzien om alle mogelijke oplossingen open te houden.

De stad geeft aan dat er momenteel nog geen definitieve uitspraken kunnen worden geformuleerd over de toekomstige herinrichting van de N32. De bestaande streefbeeldstudie heeft het bvb. over ventwegen maar in recente gesprekken in kader van het updaten van de streefbeeldstudie wordt de piste om geen ventwegen te voorzien eveneens bekeken. Om in onderhavig RUP de inrichting te verankeren in de voorschriften vormt een te grote beperking naar de ideale herinrichting van de N32.

Enzijds in het kader van het subsidiariteitsprincipe en anderzijds het gunstig geacht advies van MOW (Departement Mobiliteit & Openbare Werken) wordt er in de vergadering akkoord gegaan dat de zone voor wegenis, zoals momenteel is opgenomen in het onderhavige RUP, voldoende is om de visie en herinrichting die zal uitgewerkt worden in de streefbeeldstudie te kunnen uitwerken.

(2) Relatie met het moratoriumbesluit – In het moratoriumbesluit is duidelijk opgenomen dat er moet uitgegaan worden vanuit het huidige winkelaanbod (bestaande vergunde handelsactiviteiten). Bijkomende handelsactiviteiten – zeker in combinatie met de mobiliteitsproblematiek – zijn niet gewenst. Bovendien is er ook in Art. 5 (enkel het deel ten noorden van Gryspeerdshof) in onderhavig RUP wel handel mogelijk daar het in het geldende

BPA enkel bestemd is voor wonen. Er wordt door de stad aangevuld dat Ruimte Vlaanderen hieromtrent eveneens een ongunstig advies geformuleerd heeft.

De stad verduidelijkt dat er in het RUP beperkingen worden opgelegd in een gebied dat momenteel zo goed als volledig is ingenomen door hoofdzakelijk handelsactiviteiten: de 'bijkomende' handelsactiviteiten zoals voorgesteld in het RUP zijn principieel m.a.w. enkel mogelijk indien bestaande worden vervangen. Bijkomende handelsactiviteiten zijn bijgevolg niet aan de orde én worden er via het RUP bovendien beperkingen opgelegd naar categorisering en oppervlakte (minimum of maximum) voor de nieuwe handelsactiviteiten die in de plaats komen van de huidige. Dit gaat dan voornamelijk om het toelaten volumineuze handel, wat minder verkeer zou genereren dan de huidige situatie.

Er wordt op de vergadering wel akkoord gegaan dat er extra maatregelen / aanpassingen moeten getroffen worden om extra beperkingen te formuleren m.b.t. Art.5. . De stad bekijkt hieromtrent voor handel cat. 1 en 2 of een beperking in oppervlakte (bvb. i.p.v. maximaal 400m² te wijzigen naar bvb. 100m², hierbij wordt verwezen naar het besluit van de Vlaamse Regering van 14 april 2000 tot bepaling van de vergunningsplichtige functiewijzigingen, waarin wordt gesteld dat een complementaire functie aan het wonen, zoals detailhandel, vrijgesteld is van stedenbouwkundige vergunning zolang deze maximaal 100m² bedraagt. Dit impliceert dat wonen hierbij de hoofdfunctie dient te blijven. De bestaande vergunde handelsactiviteiten die ruimer zijn dan deze 100m² kunnen evenwel behouden blijven en tot maximaal 50% uitbreiden ten aanzien van de huidige vergunde netto handelsoppervlakte.) en/of een ruimtelijke aanpassing van de zonering (bvb. perceelsdiepte aanpassen, relatie met de al dan niet toenemende mobiliteit,...) een oplossing bieden. Voor wat betreft de bepalingen over de handelsactiviteiten categorie 3 en 4 wordt akkoord gegaan met de bepalingen zoals opgenomen in het RUP (versie plenaire vergadering dd. 5 december 2016), al zal ook bekeken worden om voor handel cat. 3 & 4 beperkingen op te leggen naar mobiliteit.

(3) Gemeenschapsvoorziening in Art.3 – Gebied voor gemengde functies. De Provincie vraagt zich af waarom er in deze zone gemeenschapsvoorzieningen zijn toegelaten. Is dit om bvb. de voorziene zone voor gemeenschapsvoorziening in het stedelijk woongebied Gitsestraat op te vangen en dan te schrappen in het stedelijk woongebied ?

Het toelaten van gemeenschapsvoorzieningen behoort tot de opties van het heersende APA. De stad maakt bovendien duidelijk dat de gemeenschapszone in het stedelijk gebied met een RUP zal worden vastgelegd (in opmaak) en dat het niet de bedoeling is om deze af te schuiven naar de 'spie' (is zone Art.3). Het betreft hier het oudste gedeelte van de handelszone langsheen de Brugsesteenweg waar het snelst vernieuwingen worden verwacht en dat door de vormgeving beperkt is in haar mogelijkheden, anderzijds is het nog onduidelijk wat de recente ontwikkelingen met e-commerce concreet op terrein als gevolg zullen hebben. De stad wil hier absoluut leegstand tegengaan. Gezien het grote aantal huishoudens waar woongebied Gitsestraat ruimte aan zal bieden lijkt het aangewezen in de spie (art. 3) ook de mogelijkheid te laten gemeenschapsvoorzieningen te voorzien.

De vergadering gaat akkoord met het behouden van de gemeenschapsvoorzieningen maar er zal in de toelichtingsnota hieromtrent een bijkomende motivering worden gegeven, ook omdat het voorzien van gemeenschapsvoorziening in deze zone geen aanknopingspunt heeft in het GRS Roeselare.

(4) Ontsluiting naar de nieuwe activiteiten in het aanpalende RUP Dammestraat. De Provincie vraagt zich af waarom er in functie van de nieuwe ontwikkelingen in het achterliggende RUP Dammestraat geen onteigeningsplan is gekoppeld aan onderhavig RUP i.f.v. de ontsluiting ervan.

De stad geeft aan dat de huidige ontwikkelaar recht van doorgang heeft en dat er reeds stappen zijn ondernomen om deze verbinding te concretiseren (onderhandelingen tussen eigenaar en Brownfield convenant) en dat er hieromtrent momenteel geen problemen omtrent zijn of worden verwacht. De Provincie geeft aan dat wanneer de huidige ontwikkelaar afstapt van de ontwikkeling een nieuwe ontwikkelaar mogelijks over deze mogelijkheid niet beschikt.

Indien de stad het initiatief zou nemen om een onteigeningsplan op te maken zou dit naar de ontwikkelaar een verkeerde kunnen indruk geven. De stad wil de huidige eigenaars / ontwikkelaars niet voor blok zetten. Een juist evenwicht is noodzakelijk. Een onteigeningsplan

opmaken na de procedure van het RUP kan altijd. Om zekerheid te kunnen bieden dat de achterliggende zones (op termijn) ontwikkeld zullen kunnen worden zal de stad echter alsnog opteren om een onteigeningsplan op te maken voor de ontsluiting naar de activiteiten in art. 1 en in het aanpalende RUP Dammestraat. Daarnaast zal ook voor de mogelijke interne ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat een onteigeningsplan opgemaakt worden.

Voor de overige punten in het advies wordt er verwezen naar het advies in bijlage.

2 | Agentschap Ondernemen

GUNSTIG mits

Het Agentschap Ondernemen onderschrijft de grote principes van het planinitiatief. Er worden wel vragen gesteld bij de term 'ambachtelijk bedrijf' daar deze verouderd is. Ook wordt er in Art.4 kleinschalige ambacht enkel in functie van een handelsfunctie toegelaten, is het niet mogelijk om dit ook autonoom te voorzien en niet in functie van ? Deze te verruimen naar kleine bedrijvigheid. De stad geeft aan dat de term 'ambachtelijk' net opnieuw in volle belangstelling komt te staan. De stad zal de verruiming (niet meer in functie van) nader onderzoeken en het RUP hieromtrent al dan niet aanpassen.

Voor de overige punten in het advies wordt er verwezen naar het advies in bijlage.

3 | GECORO en niet aanwezige adviesinstanties

Enkel Ruimte Vlaanderen heeft – naast de Provincie West-Vlaanderen – een negatief advies uitgebracht. De punten komen echter overeen met de opmerkingen van de Provincie West-Vlaanderen en zijn dan ook die bespreking mee opgenomen.

De andere adviezen zijn gunstig met al dan niet bijkomende opmerkingen (zie adviezen in bijlage). De stad zal in de mate van het mogelijke met deze opmerkingen rekening houden en het RUP al dan niet aanpassen.

D/ Opvolging

- WWI maakt het verslag van de plenaire vergadering op en deze wordt naar de stad ter goedkeuring en voor verzending naar de adviesverlenende besturen verstuurd (binnen 14 dagen na plenaire vergadering).
- De schriftelijke adviezen worden in bijlage meegestuurd.
- De genodigden die aanwezig waren op de vergadering kunnen binnen de 14 dagen na ontvangst van het verslag opmerkingen formuleren bij het verslag.

D/ Verder proces

Het RUP zal aangepast worden n.a.v. de bespreking van de ontvangen adviezen tijdens de plenaire vergadering.

Aangezien de ongunstige adviezen van de Provincie West-Vlaanderen en van Ruimte Vlaanderen op de vergadering zijn uitgeklaard zal er na de afgesproken aanpassingen overgegaan worden naar de voorlopige vaststelling van het RUP 'Brugsesteenweg'.

REG. NR. : 20 67 / 15725
 datum: 22-12-2016
 DEP.: ...
 DIENST: ...

Aan het college van burgemeester en schepenen van en te

Roeselare
Botermarkt 2
8800 Roeselare

Sint-Andries,
22 december 2016

Betref:
Reactie op het verslag van de plenaire vergadering
voorontwerp gemeentelijk RUP Brugsesteenweg

Contactpersoon:
Evi Lefevere

Onze ref.:
ELFV/16/1037-15/15/4995M
Uw ref.:

Telefoon 050 40 35 43
Fax 050 40 33 76
e-mail:
evi.lefevere@west-vlaanderen.be

CC: Gewestelijk planologisch ambtenaar

Geacht college van burgemeester en schepenen,

Bij deze wenst de provincie gebruik te maken van de mogelijkheid om -zoals voorzien in artikel 2.2.13.§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening- te reageren op het verslag van de plenaire vergadering dd. 05/12/2016 over het voorontwerp gemeentelijk RUP Brugsesteenweg. Dit verslag werd op 19/12/2016 op het provinciebestuur ontvangen.

Algemeen kan gesteld worden dat het verslag een weergave is van het verloop van de plenaire vergadering, maar toch wensen we volgende punten te onderlijnen die onvoldoende aan bod komen in het verslag:

- Er werd op de vergadering akkoord gegaan dat extra maatregelen / aanpassingen moeten getroffen worden om extra beperkingen te formuleren in alle zones waar bijkomende kleinhandel mogelijk gemaakt wordt met dit RUP, tenzij het moratoriumbesluit (dat opgenomen is in het GRS) na te leven. In het verslag is verkeerdelijk weergegeven dat dit enkel het geval zou zijn voor de zone ten noorden van Gryspeerdshof in Art. 5. (zie punt D/1.(2) uit verslag)
- Er is sprake van een "positief" advies van MOW, maar bij het nalezen van het bijgevoegde advies wordt vastgesteld dat dit niet zonder meer als "positief" kan gelezen worden. Er wordt immers enkel gesteld dat geen concrete uitwerking van de N32 wordt opgenomen om het RUP niet te hypothekeren en dat bijgevolg voldoende ruimte voorzien moet worden om alle mogelijke oplossingen mogelijk te houden. Er wordt geen uitspraak gedaan over het oplossen van de mobiliteitsproblematiek die de deputatie aankaarte in het advies. (zie punt D/1.(1) uit verslag)
- In de vergadering ging de stad Roeselare akkoord met het toevoegen van een ontelgeningsplan voor de ontsluiting naar de activiteiten in art. 1 en in het aanpalende RUP Dammestraat. We stellen vast dat het standpunt van de stad hieromtrent gewijzigd is. (zie punt D/1.(4) uit verslag)

Het is wenselijk dat deze reactie gevoegd wordt bij het verslag van de vergadering.

Met de meeste hoogachting,
Namens de deputatie
De adviseur,


Stijn Van Barbary

VERSLAG VERGADERING GECORO D.D. 22.11.2016

| Plaatsbestuurders leden | X | V | A | Plaatsvervangende leden | X | V | A |
|---------------------------|---|---|---|-------------------------|---|---|---|
| Omer Hoorna | x | | | | | | |
| Georgas Dierckx | x | | | Anne Toxins | | | |
| Lieven Verlaenck | x | | | Dirk Wandewalle | | | |
| Peter Hantson | x | | | Marianne Deforche | | | |
| Patrick Brieninckx | | x | | Caroline Ripka | x | | |
| Francis Werbrouck | x | | | Louis Bili | | | |
| Hilde Nairyck | x | | | Hiep Van Hefhe | | | |
| André Pieters | x | | | Bernhard De Muynck | | | |
| Veroniek Dosendor | x | | | Gery Vandenbroucke | | | |
| Herlinde Vanwalleghem | x | | | Brigitte Depoorter | | | |
| Wim Van Drielle | x | | | Geert Dackx | | | |
| Philip Dierckx | x | | | Timo Pannocier | | | |
| Larretta Vandenkendelaere | x | | | Dirk Verwilt | | | |
| Eric Deltzayne | x | | | Suzanne Bruwier | | | |
| Ivan Vancolle | x | | | Marc Sambraer | | | |
| Vanessa Degrandele | | x | | Fina Arts | | x | |
| Luc Stragier | x | | | Marc Himpia | | | |
| Evelyn Boumans | x | | | Barbara Ostry | | | |
| Hilde Duvincelle | x | | | Jo Vanhoudhout | | | |
| Wim Carvillat | x | | | Eveline Bossuyt | | | |
| Bernard Dierckx | x | | | Wouter Tyberghien | | | |

Secretaris: Loen Lauwers

Stadsbestuur: dhr. C. Armeys, mev. L. Sercu, dhr. F. Declercq, dhr. F. Nuytten, mev. R. Vanwalleghem, Mevr. N. Muylle verantwoordelijk zijn.

Ruimtelijke planning: Emily Vanhaverbeke

Agenda

- Verslag en terugkoppeling vorige punten
- Advies Woningtypetoets (Kelly Verhulst, Stad Roeselare)
- RUP Brugssteenweg - advies op voorontwerp (Wanda Van Soens, wvi)
- RUP Dammestraat - advies op voorontwerp (Wanda Van Soens, wvi)
- Vana

1. Verslag en terugkoppeling vorige punten

Opmerkingen: Geen

2. Advies op Woningtypetoets

Kelly Verhulst, dienst Stedenbouw van de stad Roeselare, licht de opzet van de Woningtypetoets toe. Dit toetsingskader zit nu in een testfase tot april volgend jaar en zal dan geëvalueerd worden.

De stad krijgt vele aanvragen om meergezinswoningen op te richten. Doelstelling van de woningtypetoets is bij de beoordeling van deze aanvragen de transparantie te vergroten waar concrete voorschriften ontbreken en duidelijkheid geven omtrent de meest optimale invulling indien er wel voorschriften zijn. Dit om speculatie van de grondprijzen tegen te gaan en het behoud van grondgebonden woningen te garanderen. De woningtypetoets is niet van

toepassing bij grootschalige projecten (>2500m²), grootschalige binnengebieden of waar MGW uitgesloten zijn als bestemming in de verkaveling.

De woningtypetoets bestaat uit twee delen waarbij het eerste deel een evaluatie van de omgeving inhoudt en het tweede deel bestaat uit een evaluatie van het terrein. Aan de hand van een puntenscore wordt een aanbeveling gemaakt voor de gewenste ontwikkeling: deze geeft aan of een meergezinswoning al dan niet gewenst is.

Vragen en opmerkingen

- Hoe bindend is de Woningtypetoets? Kan een meergezinswoning afgedwongen worden door de bouwheer/de stad aan de hand van de woningtypetoets?

Antwoord: De woningtypetoets is een richtkader. Wanneer bij een aftoetsing de uitkomst i.v. een score van 4 is, geeft dit nog geen blanco voor het oprichten van een meergezinswoning: de voorschriften zijn nog steeds van toepassing en ook de toets aan de goede ruimtelijke ordening moet gemaakt worden. Ook een afwijking van het resultaat kan mits bijkomende ondersteuning en verantwoording door de bouwheer/architect.

3. RUP Brugssteenweg - advies op voorontwerp

Procedure

De adviesprocedure van het voorontwerp RUP Brugssteenweg loopt. Het advies van de GECORO wordt meegenomen naar de tweede plenaire vergadering van 5 december 2016

Beschikbare documenten

Ter inzage gelegd en toegelicht in zitting:

- Het ontwerp RUP Brugssteenweg, bestaand uit
 - toelichtende nota
 - stedenbouwkundige voorschriften
 - kaartenbundel
- De mer-screeningsnota (is dezelfde als voor RUP Dammestraat)

Bespreking

Wanda Van Soens, ruimtelijk planner van Wvi licht het RUP Brugssteenweg toe: wat zijn de wijzigingen ten opzichte van de eerste plenaire vergadering?

Vragen en opmerkingen

- Waar situeert het erfgoed zich?

Antwoord: Het bouwkundig erfgoed situeert zich in het zuiden van het plangebied, Brugssteenweg 249 (art.5 kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing). De beschrijving van het pand komt ook aan bod in de toelichtingsnota.

- Dit is een planinitiatief om de Brugssteenweg zo onaantrekkelijk mogelijk te maken ten voordele van het kernversterkend beleid. Het is een aangenaam verrassing dat in het nieuwe voorontwerp toch getracht is een aantal bepalingen op te nemen die de beeldkwaliteit van de Brugssteenweg kunnen versterken.

- In het RUP wordt ervoor gekozen geen bijkomende handelsoppervlakte te realiseren i.v.m. het kernversterkend beleid. Er wordt dus sterker ingezet op wonen (bv. ook voor RUP Dammestraat) en lokale bedrijvigheid: is het mogelijk om dit bijkomende aanbod aan wonen en bedrijvigheid te realiseren? Berekening woonprogrammatie van de Provincie gaf toch een overaanbod aan?

Antwoord: Ten opzichte van de huidige bestemmingsplannen kan geen bijkomend aanbod aan wonen gerealiseerd worden in het voorliggende RUP Brugsesteenweg. RUP Dammestraat is een brownfieldproject en actie en reconversiesite volgens het GRS, waardoor daar wel bijkomend aanbod aan wonen kan gecreëerd worden.

- Verkeerstechische vraag: Het verkeer op de Brugsesteenweg is een probleem: moeilijke doorstroming Het is dan ook moeilijk dit RUP te beoordelen zonder dat hier een streefbeeld in opgenomen is inzake mobiliteit.

Er zijn nog bedenkingen i.v.m. de buffer ten opzichte van de Gitsestraat. De bewoners van de Gitsestraat krijgen oa. te maken met parkeerplaatsen die tot steeds dichterbij het woonweefsel komen. In het RUP blijft de buffer ten opzichte van de Gitsestraat echter onduidelijk, wordt deze aangeduid op plan?

De bepalingen die worden opgenomen naar beeldkwaliteit zijn te vrijblijvend. Daarnaast wordt ook de vraag gesteld hoe beeldkwaliteit kan gegarandeerd worden voor de bestaande bebouwing?

Antwoord: Het vorige streefbeeld dateert uit 2006, de opmaak van het nieuwe streefbeeld is lopende. In het RUP wordt de breedte van de weg vastgelegd. Het is niet de bedoeling omtrent de verkeersinrichting al concretere bepalingen op te nemen. Hiervoor moet het streefbeeld afgewacht worden.

De buffer wordt aangeduid op het plan met een stippellijn. Met de huidige context is het niet mogelijk strikte bepalingen op te leggen naar de inrichting van de buffer, in de voorschriften is wel getracht dit zo concreet mogelijk te maken.

Het RUP Brugsesteenweg is een basisdocument waaraan nieuwe bouwvragen moeten voldoen. Het is moeilijk beeldkwaliteit op te leggen voor de bestaande bebouwing. Het is de bedoeling dat op lange termijn in alle gevallen voldaan wordt aan de voorschriften van het RUP Brugsesteenweg.

- Suggestie: Beeldkwaliteit opleggen voor de hele Brugsesteenweg wordt moeilijk, maar misschien kan wel een visie uitgewerkt worden tussen de twee rondpunten. Aan de ontwikkelaars/bouwer kan formeel meegegeven worden wat wel en niet kan: bv. omtrent materiaalgebruik, het plaatsen van reclameborden, ...

RUP Dammestraat - advies op voorontwerp

Procedure

De adviesprocedure van het voorontwerp RUP Dammestraat loopt. Het advies van de GECORO wordt meegenomen naar de plenaire vergadering van 5 december 2016.

Beschikbare documenten

Ten zake gelegd en toegelicht in zitting:

- Het ontwerp RUP Dammestraat bestaand uit
 - toelichtende nota
 - stedenbouwkundige voorschriften

- kaartenbundel

- De mer-screeningsnota (is dezelfde als voor RUP Brugsesteenweg)

Bespreking

Wanda Van Soens, ruimtelijk planner van de Wvi licht het RUP toe: wat zijn de wijzigingen ten opzichte van de eerste plenaire vergadering?

Vragen en opmerkingen

- Wat is de bedoeling van de tijdelijke ontsluiting doorheen de buffer? Is het de bedoeling dat dit gebied later mee ontsloten wordt in zuidelijke richting?

Antwoord: Zolang de gronden van Vereenooghe niet ontwikkeld zijn zullen de woningen ten westen van deze gronden ontsloten worden in noordelijke richting via de zone voor huisnijverheid. Wanneer dit wel het geval is zal de volledige woonzone ontsluiten in zuidelijke richting.

- Vraag i.v.m. talud achter talud/berruwoningen: is het de bedoeling dat deze talud overal even hoog is?

- **Antwoord:** De talud is minimum 3,5m tegen de woningen aan. Doorheen deze talud kunnen wel doorsteken gemaakt worden naar de zone achterliggend de woningen voor fietsen, wandelaars, ...

- Het lijkt of het RUP erg afgestemd is op het masterplan dat werd opgemaakt. Dit betekent dan bv. ook dat de ontwikkelaars sowieso de taludwoningen zullen moeten ontwikkelen, is dit wel de bedoeling?

Antwoord: Het RUP Dammestraat is voorwerp van een brownfieldconvenant, het ontwerpend onderzoek gebeurde in samenspraak met de projectontwikkelaars die meezitten in deze convenant. Het opleggen van de taludwoningen is vooral om de woonkwaliteit te garanderen door het geluid vanaf de spoorweg te gaan bufferen.

[De niet-stemgerechtigden verlieten de zitting]

BERAADSLAGING EN STEMMING – voorontwerp RUP Brugsesteenweg

De gecoro gaat akkoord met het voorontwerp RUP Brugsesteenweg

Stemming: Voor: 18; Tegen: 0; Onthouding: 3

Motivatie onthouding: Er dient een streefbeeld opgenomen te worden inzake mobiliteit om dit RUP te kunnen beoordelen, ook inzake beeldkwaliteit kunnen nog sterkere bepalingen opgenomen worden. De buffer ten opzichte van de Gitsestraat moet sterker worden vastgelegd in het RUP

BERAADSLAGING EN STEMMING – voorontwerp RUP Dammestraat

De gecoro gaat unaniem akkoord met het voorontwerp RUP Dammestraat.

Stemming: Voor: 21; Tegen: 0; Onthouding: 0

[De niet-stemgerechtigden vervoegen de zitting]

Vraag om stavaza van de verschillende dossiers in het vervolg op te nemen aan het begin van de Georo. De secretaris licht de Stavaza toe.

Leen Lauwers
Secretaris

Aan het college van burgemeester en schepenen

P/A
Botermarkt 2
8800 Roeselare

| | | |
|--|---|--|
| Sint-Andries, 01 december 2016 | Betreft: Voorontwerp gemeentelijk RUP Brugssteenweg (Roeselare) | Contactpersoon: Evi Lefevere |
| Onze ref.: ELFV/16/0985-15/15/4995M | | Telefoon 050 40 35 43 Fax 050 40 33 76 |
| Uw ref.: | Bijlagen: - | e-mail: evi.lefevere@west-vlaanderen.be Auteur: Katrien Devreese |

Geacht college van burgemeester en schepenen,

Conform artikel 2.2.13.§1 van de Vlaamse CODEX Ruimtelijke Ordening (VCRO) brengt de deputatie advies uit over voorontwerp gemeentelijke RUP Brugssteenweg. Dit advies wordt toegelicht op de plenaire vergadering dd. 05/12/2016.

Het voorwerp van advies is het volgende document :

stad Roeselare - gemeentelijk RUP 'Brugssteenweg', voorontwerp dd. 14/11/2016, opgemaakt door WVI, bestaande uit een plan bestaande toestand, een bestemmingsplan, stedenbouwkundige voorschriften en toelichtingsnota.

De activiteitenstrip langs de Brugssteenweg (N32) in Roeselare, tussen de ring R32 en de Noordlaan/Godshuislaan, huisvest zowel industriële activiteiten als garages, transportbedrijven, handelszaken en woningen. Het straatbeeld wordt gedomineerd door de talrijke parkeerterreinen met bijhorende reclameborden. Dit RUP is opgesteld ter uitvoering van de bindende bepalingen van het GRS Roeselare (2012), meer bepaald:

- *afbakenen van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de activiteitenstrip langs de Brugssteenweg (N32) tussen de R32 en de Noordlaan in Roeselare.*
- *verbeteren van de ontsluiting op basis van de bestaande streefbeeldstudie (die wordt herbekeken)*

Tezelfdertijd wordt er ingezet op architecturale en ruimtelijke kwaliteit en op duurzaamheid. Een aantal bestaande verkavelingsvergunningen worden opgeheven omwille van verouderde of achterhaalde voorschriften die niet in overeenstemming zijn met het RUP.

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt getoetst op de overeenstemming met het Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) en het Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Roeselare (GRS). Daarnaast worden er inhoudelijke opmerkingen aangehaald op niveau van het gemeentelijk RUP zelf.

Juridische aspecten van het RUP

Artikel 2.2.2.§1 VCRO bepaalt wat een ruimtelijk uitvoeringsplan moet bevatten. Het voorliggende gemeentelijk RUP wordt getoetst aan deze juridische vereisten.

Er ontbreekt een register van percelen met een bestemmingswijziging, waarop planbaten/planschade van toepassing kan zijn. Zo komen de zones langs de Giltsestraat die

bestemd waren als KMO-zone en die de bestemmingswijziging krijgen naar woonzone (art. 6) hiervoor in aanmerking. Dit register dient opgenomen te worden in het RUP. (VCRO art. 2.6.4)

Er dient nog een ruimtelijke balans meegegeven te worden in het RUP.

Het dient duidelijk te zijn dat de bestaande handelsactiviteit, de vergunde handelsactiviteit is.

Overeenstemming met het PRS-WV

Het gemeentelijk RUP wordt getoetst aan het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV), goedgekeurd bij ministerieel besluit van 6 maart 2002 en het addendum op het PRS-WV, goedgekeurd bij ministerieel besluit van 11 februari 2014.

Het plangebied is gelegen binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied.

Roeselare is een regionaalstedelijk gebied, met een verzorgende rol op regionaal vlak, voor stedelijke voorzieningen en de economische infrastructuur. Er wordt een aanbodbeleid gevoerd voor lokale bedrijvigheid, op schaalniveau van het stedelijk gebied. (PRS p. 143)

De Brugsesteenweg is geselecteerd als secundaire weg II waar een verzamel functie op het bovenlokale niveau primeert en een vlotte doorstroming van belang is. (PRS p. 195) Een streefbeeld werd in functie van deze selectie uitgewerkt in 2006 maar niet gerealiseerd. Het streefbeeld zal worden herzien waardoor het voorstel rond het knooppunt Rolariusweg onduidelijk is. Bovendien is dit niet voldoende verankerd in de verordenende voorschriften. (art. 11 + art. 2.1.) Het is aangewezen om tenminste een aantal basisprincipes vast te leggen in de voorschriften, bijvoorbeeld wat betreft de noodzaak aan ventwegen en het aantal rijstroken van de geplande rotonde/ovonde (zie schematische voorstelling TN p. 39), teneinde de doelstelling van het aanpakken van het mobiliteitsprobleem in de Brugsesteenweg niet te hypothekeren.

Voor bestaande kleinhandelslinten en -concentraties die gegroeid zijn aan verkeerswegen is een ruimtelijke herstructurering via inrichting van essentieel belang. Ruimtelijk herstructureren betekent de bestaande ruimtelijke samenhang tussen de kleinhandelsvestigingen en de omgeving verbeteren, de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de interne verkeersorganisatie en de ontsluiting (o.m. parkeren) verhogen en een hogere beeldwaarde of een beter imago van kleinhandelslinten of -concentraties in de omgeving creëren. (PRS RG p. 172)

Het is een uitgelezen kans om met dit RUP dergelijke principes te realiseren en de Brugsesteenweg als toegangspoort tot de kernstad naar waarde te schatten.

Zoals bepaald in het PRS moet ingezet worden op de verbetering van de verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, interne verkeersorganisatie en ontsluiting. De deputatie stelt vast dat met de aanpassingen ten opzichte van het vorige voorontwerp, het RUP in positieve zin geëvolueerd is, maar betreurt dat er nog steeds onvoldoende garanties aanwezig zijn om met dit RUP het mobiliteitsstuk ten volle aan te pakken. Enkele voorbeelden:

- er is geen eensluidende beslissing wat betreft het streefbeeld voor de N32, en in het bijzonder voor het knooppunt ter hoogte van de Rolariusweg - Rotsestraat (zie ook boven),
- er worden bijkomende handelsfuncties toegelaten, wat voor nog meer druk zal zorgen op de huidige mobiliteitsproblematiek, zonder garanties te geven dat de mobiliteit aangepakt zal worden;
- onzekere realiseerbaarheid van de indicatieve ontsluitingsweg vanaf de Brugsesteenweg naar de zone voor bedrijvigheid (art. 2.1.1 p. 30).
- onduidelijkheid over parkeervoorziening op eigen terrein bij art. 4.2.2 (p. 46) en 5.2.2 (p. 51).

Als het RUP deze voorschriften niet verankert in de verordenende voorschriften is het RUP bijgevolg potentieel strijdig met het PRS op bovenstaande punten in verband met mobiliteit. Omwille van de reeds gekende mobiliteitsproblemen in de huidige situatie, is het aangewezen te streven naar een duurzame en afwringbare oplossing. Er is terecht opgemerkt dat de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving (stedelijk woongebied Gitsestraat) de druk op de Brugsesteenweg niet mogen verhogen.

Als de (mobiliteits)doelstellingen zoals beschreven in de toelichtingsnota op p. 39 in dit RUP ook verankerd worden in de voorschriften, kan de Brugsesteenweg uitgroeien tot een vlottere toegangspoort tot de stad Roeselare.

Overeenstemming met het GRS Roeselare

Ingevolge artikel 2.2.13.52 VCRO worden de gemeentelijke RUP's opgemaakt ter uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het GRS Roeselare is goedgekeurd op 02/09/2012.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan heeft een kernversterkend beleid bepaald wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden voor het handelsapparaat. In principe moet de uitbreiding van commerciële activiteiten buiten de handelskern worden vermeden.

Het moratoriumbesluit (laatste aanpassing van 15 maart 2010, zie GRS RD p. 199) voorziet een bevestiging van de bestaande kleinhandelsactiviteiten in de Brugsesteenweg. In de principes wordt terecht melding gemaakt van de mobiliteitsproblemen ter hoogte van de thans drukke invalswegen ter hoogte van de vijf structuurbepalende kleinhandelslinten (oa. N32 Brugsesteenweg) die zouden moeten voorkomen worden. Er worden een aantal criteria vastgelegd, oa.:

- De bestaande commerciële activiteiten langsheen de Brugsesteenweg mogen behouden blijven, maar bijkomende kleinhandelsactiviteiten worden niet toegelaten.
- De commerciële activiteit in de periferie (oa. Brugsesteenweg) vraagt voortdurende aandacht om gestructureerd te worden zowel op mobiliteits- als economisch vlak.

In het RUP is een motivering opgenomen dat in de bestaande BPA's en APA reeds kleinhandel mogelijk was. Indien echter afgeweken wordt van het GRS op het punt van het moratoriumbesluit, blijft het RUP in strijd met het GRS. Volgens de VCRO art. 2.1.2§3 kan er enkel afgeweken worden omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen en dienen deze uitzonderingsgronden uitgebreid gemotiveerd te worden. Bovendien mag deze afwijking in geen geval aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijk ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen. Ook hier is het mobiliteitsprobleem bijgevolg opnieuw het belangrijkste punt dat dient verbeterd te worden, wat ook opgenomen was in het moratoriumbesluit.

Het moratoriumbesluit heeft ook duidelijk betrekking op de situatie die ontstaan is uit het huidige winkelaanbod (bestaande vergunde handelsactiviteiten) dat reeds een mobiliteitsprobleem met zich mee brengt. De bijkomende handelsactiviteiten die met dit RUP mogelijk zijn in de verschillende zones zijn bijgevolg in strijd met dit moratoriumbesluit waarop het GRS zich heeft gebaseerd.

Bovendien is er ook een zone in het RUP waar een nieuwe bestemming als handel mogelijk is, nl. art. 5, zone ten noorden van Grijspeerdts Hof: in het BPA Noord nr. 14 was deze zone uitsluitend voorzien voor wonen. In het RUP zijn hier kleinhandelsfuncties mogelijk van categorie 1 en 2 tot maximaal 400 m² en van categorie 3 en 4 zonder oppervlaktebeperking. (zie TN p.46)

Er wordt ook in vraag gesteld of het wenselijk is dat groothandel toegelaten wordt in art. 2 - zone voor kleinhandel.

In het GRS zijn geen aanknopingspunten aanwezig om gemeenschapsvoorzieningen, zoals buitenschoolse opvang of sport en socio-culturele activiteiten (art. 3 - zone voor gemeente functies p. 41), in te planten in de huidige zone voor KMO en dienstverlening. Het is wenselijk dat een duidelijke en gemotiveerde afweging gevraagd wordt voorafgaand aan het in werking treden van deze nabestemming.

Het afbakenen en structureren van kleinhandelszones in regionaalstedelijke gebieden is een bevoegdheid van de Vlaamse overheid. Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare werd voor voorliggend plangebied geen initiatief genomen.

De stad Roeselare heeft zelf enkele opties inzake kleinhandel opgenomen in het "Moratoriumbesluit", dat tevens doorvertaald werd in het GRS. Hierin wordt duidelijk gesteld dat bijkomende kleinhandelsactiviteiten langs de Brugsesteenweg niet toegelaten zijn. Hoewel er inspanningen werden geleverd om hieraan tegemoet te komen ten gevolge van de geformuleerde opmerkingen naar aanleiding van de 1^e plenaire vergadering, wordt dit echter nog steeds niet consequent doorvertaald. Zo maken de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 5: kleinhandelszone voor centrumbebouwing het nog steeds mogelijk om bijkomende handelsactiviteiten te voorzien, hoewel dit in het op heden vigerende BPA niet mogelijk is. Dit is bijgevolg strijdig met het GRS en de bevoegdheidsverdeling tussen de verschillende niveaus.

3. Algemene conclusie

Het ontwerp RUP "Brugsesteenweg" wordt ongunstig geadviseerd, wegens strijdigheid met beleidsopties uit het hoger en het lokaal beleidskader.

Hoogachtend,


Voor het departement,
Julie Dalle
Adjunct van de directeur

plgr_08.dot
2/2

DEPARTEMENT LEEFMILIEU NATUUR & ENERGIE

Secretariaat-generaal
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02 553 80 11
F 02 553 80 05
www.lne.be

Stadsbestuur Roeselare
T.a.v. het College van Burgemeester en Schepenen

Botermarkt 2
8800 Roeselare
België

| |
|-------------------------------|
| REG. NR.: 2016/...14854..... |
| datum: 23 NOV 2016 |
| DIER: R. Beleidsondersteuning |
| DIENST: R0 |

| | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|----------------|------------------|
| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
| vragen naar/e-mail | Patrick Boel | RUP 16-226 | 1 |
| patrick.boel@lne.vlaanderen.be | patrick.boel@lne.vlaanderen.be | telefoonnummer | datum |
| | | 02 553 80 43 | 28 november 2016 |

Betreft: Advies over het RUP Brugsesteenweg

Geachte heer, mevrouw,

Het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) heeft op 16 november 2016 uw adviesvraag ontvangen over het voorontwerp van RUP Brugsesteenweg. Dat verzoek om advies is intern verspreid bij verschillende afdelingen van LNE.

Wij ontvingen volgende adyzelezen:

Advies dienst Land en Bodembescherming van de afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen:

M.b.t. onderstaand RUP zijn er geen opmerkingen vanuit de hoofd- en buitendienst Natuurlijke Rijkdommen m.b.t. het aspect natuurlijke rijkdommen gezien geen ontginningsgebieden gevat zijn door het plangebied.

De dienst Milieueffectrapportagebeheer (dienst Mer) heeft de volgende opmerkingen:

Indien het verplichte onderzoek tot milieueffectrapportage van het voorontwerp van RUP nog niet is opgestart/afgerond, willen we u erop wijzen dat de dienst Mer uiterlijk bij de voorlopige vaststelling van het plan een beslissing genomen moet hebben over de plan-MER-plicht van het RUP. Indien een plan-MER (of ontheffing plan-MER) van toepassing is willen we u erop wijzen dat de dienst Mer uiterlijk bij de voorlopige vaststelling van het plan een goedkeuring moet gegeven hebben over de plan-MER (of ontheffing).

De milieumaatregelen (zowel plangebiedgerichte maatregelen als milderende maatregelen) die zijn opgenomen in de milieubeoordeling dienen, in zoverre dit nog niet zo is, maximaal opgenomen worden in het plan en minimaal verschoven naar het projectniveau of het flankerend beleid. Eventuele afwijkingen ervan dienen afdoende gemotiveerd te worden.

We wijzen u er ook op dat, als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of andere redenen, u er dient op toe te zien dat wijzigingen voldoende gevat zijn door de milieubeoordelingsprocedure. Indien u van mening bent dat het aangepaste plan niet (meer) voldoende gevat wordt door de milieubeoordeling, dan dient u deze aan te passen, de relevante adviesinstanties m.b.t. de aanpassing om advies te vragen en de dienst Mer 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 daarbij minstens de provincie aangeschreven te worden. Voor een provinciaal RUP dienen minstens de betrokken gemeenten aangeschreven te worden. Voor een gewestelijk RUP dienen minstens de betrokken gemeenten en provincie(s) aangeschreven te worden.

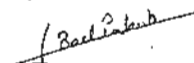
Het advies van de dienst Mer is gunstig, indien er wordt tegemoetgekomen aan de bovenvermelde opmerkingen.

Het departement LNE beveelt sterk aan om elementen die positief zijn voor het leefmilieu en haar omgevingskwaliteit verordenend op te nemen in het plan. Ter inspiratie, zie volgende link op onze website <https://www.lne.be/richtlijnenboeken-handleidingen-en-codes-van-goede-praktijk> (bij "Handleidingen").

Het advies van de dienst Veiligheidsrapportering (afdeling Milieu, Natuur- en Energiebeleid) dat u integraal als bijlage bij deze brief terug kan vinden.

Het Departement LNE verontschuldigt zich voor de plenaire vergadering.

Hoogachtend,
r.s.


Jean-Pierre Helman
Secretaris-generaal
Departement LNE

DEPARTEMENT LEEFMILIEU NATUUR & ENERGIE

College van Burgemeester en Schepenen
van de stad Roeselare

Afdeling Milieu-, Natuur- en
Energiebeleid
Dienst Veiligheidsrapportering
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
T 02 553 03 55
F 02 553 21 25
seveso@vlaanderen.be

| | | | |
|--|------------|----------------|------------|
| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
| | | RUP 16/226 | 1 |
| vragen naar/e-mail | | telefoonnummer | datum |
| Griet Goossens | | 02 553 27 21 | 24/11/2016 |
| Griet.goossens@lne.vlaanderen.be | | | |

Betref: Advies over het gemeentelijk RUP "Brugsesteenweg" te Roeselare (versie november 2016)

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van de dienst Veiligheidsrapportering (dienst VR) van mijn afdeling.

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-
inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Het advies van de dienst VR heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient het voorliggende RUP afgetoetst te worden aan de hand van criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

¹ Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

² Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.

³ Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

De dienst VR stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' niet behandeld werd in het voorontwerp van RUP. De dienst VR voert hieronder deze toetsing uit:


Gelet op het feit dat:

- volgens de gegevens van de dienst VR⁴ in het plangebied geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn;
- volgens de stedenbouwkundige voorschriften in het plangebied geen Seveso-inrichtingen mogelijk zijn (expliciet verbod);
- volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota en de stedenbouwkundige voorschriften in het plangebied aandachtsgebieden aanwezig en gepland zijn, onder andere gebieden met woonfunctie;
- volgens de gegevens van de dienst VR binnen een straal van 2 km rond het plangebied één lagedrempel Seveso-inrichting aanwezig is, namelijk Carpenter Belgium, aangrenzend aan het plangebied;
- de dienst VR voldoende elementen in handen heeft om de risico's in te schatten waaraan mensen in de omgeving van deze inrichtingen blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij deze bedrijven en te besluiten dat de inplanting van de aandachtsgebieden te verzoenen is met de aanwezigheid van deze Seveso-inrichtingen;

beslist de dienst VR dat er geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden.

De dienst VR wenst zich hierbij te verontschuldigen voor de plenaire vergadering.

Met vriendelijke groeten,



Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNES

⁴ Bron: webstek <http://www.lno.be/themes/veiligheidsrapportage/inrichtingen/lijsten>

VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ

Vlaamse Overheid
Koning Albert II – laan 20 bus 16
1000 BRUSSEL
T 02 214 21 11
F 02 553 21 05
www.vmm.be

College van burgemeester en schepenen
Botermarkt 2
8800 ROESELARE

| | | | |
|--|--------------------|----------------|----------|
| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
| 11/7/2016 | RUP Brugsesteenweg | WT 2016 R 0154 | |
| vragen naar/e-mail | | telefoonnummer | datum |
| Sofie Willems | | 02 214 21 11 | |
| s.willems@vmm.be | | | |

Betreft: Advies over het RUP met betrekking tot RUP Brugsesteenweg te Roeselare
Aanvrager: Stad Roeselare

Geachte heer,
Geachte mevrouw,

Op uw verzoek en onder verwijzing naar artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid werd onderzocht of er een schadelijk effect op de waterhuishouding uitgaat van de geplande ingreep.

De percelen zoals opgenomen in de nota zijn volgens de watertoetskaarten beperkt mogelijk overstromingsgevoelig gebied.

Met het RUP 'Brugsesteenweg' wil men voor een deel van de activiteitenstrip langs de N32 de ontwikkelingsmogelijkheden afbakenen en verduidelijken. Op basis van een bestaande streefbeeldstudie zal ook de ontsluiting van het geheel worden ingepast.

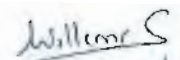
In de verordenende voorschriften is opgenomen dat voor wat betreft het hemelwater eerst maximaal moet ingezet worden op hergebruik en infiltratie alvorens kan worden overgestapt naar bufferen en vertraagde afvoer. Daarnaast dienen grachten en buffervoorzieningen bij voorkeur in open profiel aangelegd te worden. Verhardingen wateren bij voorkeur af naar onverharde zones op eigen terrein.

Met betrekking tot het grondwateraspect worden er als gevolg van het plan geen significant negatieve effecten verwacht, mits de bestaande regelgeving strikt wordt gerespecteerd (hemelwaterverordening, Vlare, zoneringsplan, ...). Het plan wordt bijgevolg gunstig geadviseerd en is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid.

Gelieve ons te verontschuldigen voor de plenaire vergadering die zal doorgaan op maandag 5 december in Roeselare.

Gelieve, conform artikel 8 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 inzake de watertoets, een afschrift van uw beslissing te bezorgen aan de VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer binnen de 10 kalenderdagen na het nemen van de beslissing.

Met vriendelijke groeten,

i.o. 
Sofie Willems

Kris Van den Belt
Diensthoofd Dienst Grondwater en Lokaal Waterbeheer

AGENTSCHAP INNOVEREN & ONDERNEMEN

Koning Albert I-laan 1/2 bus 31
8200 Sint-Michiels/Brugge
T 0800 20 555
info@vlaio.be
www.vlaio.be

College van Burgemeester en
Schepenen
Botermarkt 2
8800 Roeselare

| | | | |
|---|------------|--------------------------------|---------------------|
| Uw bericht van 7/11/2016 | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
| vragen naar/e-mail stefaan.baeteman@vlaio.be | | telefoonnummer 050 32 50 14 | datum 28/11/2016 |

Betreft: adviesvraag betreffende voorontwerp gemeentelijk RUP Brugsesteenweg te Roeselare

Geachte,

Het bovenvermeld RUP wordt opgemaakt in uitvoering van de bindende bepalingen van het GRS.

Het plangebied (ong. 66,5 ha) ligt aan de noordzijde van de kern van Roeselare, langs de N32. Het plangebied omvat een deel van het bedrijventerrein Wijnendale en een deel van het bedrijventerrein Gitsbergstraat.

Het plangebied is via het gewestplan grotendeels bestemd tot milieubelastende Industrieën, woongebied, ambachtelijke bedrijven en kmo's, regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter en dienstverleningsgebied en beperkt tot woongebied met landelijk karakter en agrarisch gebied, via het APA Roeselare grotendeels tot bedrijvengebied voor KMO en dienstverlening en tot algemeen woongebied en beperkt tot woongehucht en/of woonkorrels, bedrijvengebied met milieuvriendelijk karakter en regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter. Het plangebied ligt binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare.

Advies
Algemeen

Het Agentschap Innoveren & Ondernemen onderschrijft de grote principes van dit planinitiatief.

De stedenbouwkundige voorschriften bevatten veel regelgeving en veel herhalingen. Dikwijls wordt benadrukt dat er veel vrijheid wordt geboden met de voorschriften terwijl de voorschriften toch heel gedetailleerd zijn.

Het wegnemen van overbodige bepalingen kan de voorschriften leesbaarder, duidelijker en toekomstbestendiger maken.

Het agentschap beveelt aan om zoveel mogelijk de hoofdfuncties te hanteren zoals opgenomen in het Besluit van de Vlaamse regering tot bepaling van de vergunningsplichtige functiewijzigingen.

De term ambachtelijk bedrijf is verouderd en is daarom ook uit de vergunningsplichtige hoofdfuncties gehaald. Het agentschap vraagt de definitie van ambachtelijk bedrijf te schrappen en in de voorschriften de term ambachtelijk te schrappen.

Zone voor lokale bedrijvigheid

In de bestemmingsvoorschriften met overdruk Hoge beeldkwaliteit staat dat de beoordeling omtrent hoogwaardige kwaliteit wordt gemaakt door de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar. Juridisch kan een dergelijke beoordeling niet toegewezen worden aan een bepaalde ambtenaar. De beoordeling van een vergunningsaanvraag gebeurt door het Schepencollege (en eventueel zelfs door de Deputatie) en op advies van diverse instanties en de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar.

Kleinhandelsarme woonzone met open en halfopen bebouwing

Hoewel de naam van deze zone 'kleinhandelsarm' bevat zijn wonen en (klein)handel de hoofdfuncties van deze zone.

Het agentschap vraagt zich nog steeds af wat moet begrepen worden onder 'kleinschalige ambacht in functie van de uitbating van een handelsfunctie'? Een onderneming die produceert en verkoopt is geen kleinhandelszaak maar wel een bedrijf (zie ook definitie 17).

Kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing

Dezelfde opmerking geldt over de naam 'kleinhandelsarm' en de term 'kleinschalige ambacht in functie van de uitbating van een handelsfunctie'.

Hoewel het om een kleinhandelsarme zone gaat en in tegenstelling tot andere zones worden hier wel kleinhandelszaken < 400 m² (trouwen van de categorieën voeding en goederen voor persoonsuitrusting) toegelaten wat niet strookt met de beleidsvisie voor het hele plangebied.

Bufferzone

De toelichting is in strijd met de inrichtingsvoorschriften. De toelichting stelt dat geslotenheid niet nodig is terwijl de voorschriften dit wel verplichten.

Besluit

Agentschap Innoveren & Ondernemen geeft een gunstig advies op het voorontwerp RUP Brugsesteenweg op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de hierboven gemaakte opmerkingen.



Stefaan Baeteman
Accountmanager Vestiging, RO en Brownfields
Agentschap Innoveren & Ondernemen



Wonen West-Vlaanderen
 Jacob van Maerlantgebouw
 Koning Albert I laan 1/2 bus 93
 8200 Brugge

Aan het College van Burgemeester en Schepenen

Van en te 8800 Roeselare

Cc: WVI

uw bericht van uw kenmerk ons kenmerk bijlagen
 Brugssteenweg(2)

vragen naar / e-mail telefoonnummer
 Pieter Van Vlaanderen 050-24 82 51
 Pieter.vanvlaanderen@rwo.vlaanderen.be

Datum
 2 december 2016

Betreft: RUP Brugssteenweg

Geachte,

Hieronder vindt u het advies van Wonen-Vlaanderen over voormeld RUP "Brugssteenweg" te Roeselare.

Dit advies beperkt zich tot de elementen die van belang zijn voor de sector wonen en doet geen uitspraak over aspecten vanuit ruimtelijke ordening.

Planinhoud en -gebied

Het RUP omvat een stuk van de Brugssteenweg en de activiteitenstrips die langs beide zijden ontwikkeld is. Het betreft het stuk tussen de ring R32 en de Noordlaan/Godshuislaan waar zich zowel industriële activiteiten als garages, transportbedrijven, handelszaken en woningen bevinden. Het straatbeeld wordt gedomineerd door de talrijke parkeerterreinen met bijhorende reclameborden.

Dit RUP moet de ontwikkelingsmogelijkheden voor de activiteitenstrip langs de Brugssteenweg (N32) tussen de R32 en de Noordlaan in Roeselare concreet bepalen en verduidelijken mocht de ontsluiting op basis van de bestaande streefbeeldstudie (die wordt herbekeken) verbeteren.

Visie Wonen-Vlaanderen

Het gebied wordt gekenmerkt door een zeer divers aanbod van handelszaken en bedrijvigheid waarin ook wonen is verweven. Het gebied wordt gekenmerkt door zeer intensief verkeer. Aansluitend op het gebied zijn er belangrijke woongebieden en is er grote bijkomende woonzone voorzien. Het gebied vormt op vandaag een barrière voor bewoners in de wijken aan weerszijden van de Brugssteenweg.

De indicatieve buffer die aangeduid staat in het westelijk gebied dat gevat wordt onder art 2 en die een buffer vormt met de woonzone met halfopen en gesloten bebouwing (art 6), wordt daar waar mogelijk verbreed naar minimum 10 meter. Dit is een tegemoetkoming aan onze opmerking bij het vorige voorontwerp.

Ook voor de oostelijke zone die onder art 2 wordt gevat, is er nu binnen het RUP zelf een buffering voorzien naar de nieuwe woonontwikkelingen in het rup Dammestraat.
 Binnen het RUP zelf worden daarmee handelsactiviteiten die het wonen in het gebied rond het RUP kunnen belasten, beter gebufferd. Dit is een verbetering tov het vorige voorontwerp.

Bij de algemene verordeningen is toegevoegd dat binnen het vereiste inrichtingsplan voor handelsgeheelen in het geval van wijzigingen tussen 10 en 40% van bestaande volumes het mobiliteitsluik (waaronder in- en uitritten) moet behandeld worden. Dit is een verbetering tov het vorige voorontwerp.

In de toelichtingsnota is voorts binnen het gedeelte Planingscontext een stand van zaken betreffende de ontwikkelingen voor het woongebied Gitsestraat toegevoegd. De beschrijving van de voorziene ontsluiting voor het autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer geven een beter beeld hoe dit gebied qua mobiliteit zal functioneren en hoe het gebied zich verhoudt tot het voorliggend voorontwerp. Op deze manier is ook tegemoetgekomen aan onze bezwaren die bij vorig advies hebben geleid tot een ongunstige eindconclusie.

Advies Wonen-Vlaanderen

Het advies van Wonen-Vlaanderen luidt gunstig.

Gelieve Wonen-Vlaanderen te verontschuldigen voor de plenaire vergadering van 5 december 2016.

Oprechte groeten

Pieter Van Vlaanderen
 Directeur Wonen West-Vlaanderen

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Beleid
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
T 02 553 78 11
mow.vlaanderen.be

Gemeentebestuur Roeselare
T.a.v. Ann Hallaert

Botermarkt 2
8800 Roeselare

| | | | |
|--------------------------------------|------------|-----------------------------|------------|
| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
| | | Beleid-VBI-U-2016- 01089 | |
| vragen naar/e-mail | | telefoonnummer | datum |
| Frederik Potvliege | | 050 24 80 45 | 02/12/2016 |
| frederik.potvliege@mow.vlaanderen.be | | | |

Betreft: Advies: Voorontwerp RUP Brugsesteenweg – adviesvraag i.k.v. tweede
plenaire vergadering

Geachte,

Naar aanleiding van bovenvermelde adviesvraag maak ik u hierbij graag het
advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken over.

Voorliggend document werd enkel bekeken en geadviseerd vanuit de discipline
mobiliteit.

De opmerkingen uit voorgaand advies, opgemaakt ter voorbereiding van de
eerste plenaire vergadering van 25/4/2016, blijven gelden. In de aangepaste
versie van voorliggend RUP werd voldoende rekening gehouden met de gegeven
opmerkingen.

Hieronder worden echter nog enkele bijkomende aandachtspunten meegegeven
ten gevolge van de tekstuele wijzigingen in het RUP na de eerste plenaire
vergadering.

Op pagina 25 wordt de ambitienota voor het stedelijk woongebied Gitsestraat
besproken. Voor de ontsluiting wordt als maatregel vooropgesteld dat deze
ontwikkeling voor het merendeel afgewikkeld moet worden via de
Honzebrouckstraat naar de R32 en pas in tweede orde via de Rolariusweg naar de
N32.

Deze visie werd ook steeds meegenomen in de studie van het kruispunt van de R32 met de
Honzebrouckstraat (opgestart door het agentschap Wegen en Verkeer). Daar werden de scenario's
zodanig opgemaakt dat het kruispunt met de R32 alle verkeer moet verwerken (worst case scenario).
Voor de dwarsende fietsers van de R32 wordt een fietstunnel voorgesteld.

De startnota voor het kruispunt werd op de intergemeentelijke begeleidingscommissie van de
gemeente Hooglede en de stad Roeselare besproken en zal aan de regionale mobiliteitscommissie
(RMC) van december 2016 voorgelegd worden. Na goedkeuring op de RMC kan het voorgestelde
concept verder technisch uitgewerkt worden.

Er kan dus gesteld worden dat het kruispunt met de R32 alle verkeer uit de te ontwikkelen zone aan de
Gitsestraat zal kunnen verwerken waardoor een ontsluiting in tweede orde langs de N32 niet strikt
noodzakelijk is maar wel mogelijk blijft.

Op pagina 29 wordt het streefbeeld van de N32 (2006) besproken. Dit is op heden het enige document
waar een visie over de Brugsesteenweg werd uitgewerkt. Echter is AWV sinds februari 2016 begonnen
met een studie die het streefbeeld zal bijstaven. In het voorjaar van 2017 zullen de keuzes uit deze
studie bekrachtigd worden in een intergemeentelijke begeleidingscommissie. Tot dan kunnen er nog
geen definitieve uitspraken gemaakt worden over de toekomstige herinrichting van de N32. Echter
wordt binnen de AWV – studie maximaal rekening gehouden met (eventuele) toekomstige
ontwikkelingen. Een goede interactie tussen de AWV – studie en voorliggend RUP is belangrijk.

Om de timing van het RUP niet te hypothekeren wordt in het RUP geen concrete uitwerking van de
N32 opgenomen. Er wordt enkel gevraagd om in het RUP voldoende ruimte te voorzien om alle
mogelijke oplossingen mogelijk te houden.

Gelieve het departement MOW – Beleid te willen verontschuldigen voor de plenaire vergadering.

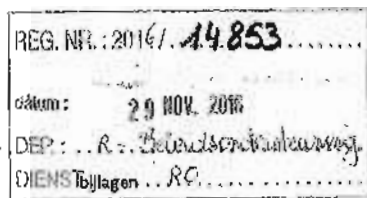
Met vriendelijke groeten,


Ir. Filip Boelaert
Secretaris-generaal

Agentschap Onroerend Erfgoed

Vlaamse overheid
Koning Albert I-laan 12 bus 92
8200 BRUGGE (SINT-MICHIËLS)
T 050 24 81 50
www.onroerenderfgoed.be

College van burgemeester en schepenen
Botermarkt 2
8800 ROESELARE



uw bericht van 07/11/2016
vragen naar/ e-mail
Stefanie De Weser
stefanie.deweser@rwo.vlaanderen.be

uw kenmerk

ons kenmerk
4.002/36015/99.316

telefoonnummer
050/248176

datum
23/11/2016

Betreft: Advies op voorontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Brugsesteenweg

Geachte heer
Geachte mevrouw

Voor de plenaire vergadering op 05/12/2016 vraagt u het agentschap Onroerend Erfgoed om advies over het voorontwerp van RUP Brugsesteenweg.

In het RUP is een doorvertaling van de screening inzake het pand in de Brugsesteenweg 249 te vinden. Het pand krijgt in het RUP de bestemming "Artikel 5: Kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing" met extra aanduiding "Bouwkundig erfgoed". In de stedenbouwkundige voorschriften is voor het pand opgenomen: "Het burgerhuis Brugsesteenweg 249 dient maximaal te worden bewaard met respect voor de erfgoedwaarde". Hierbij is voldaan aan onze opmerkingen geformuleerd in het advies van 22/04/2016 met als referentie 4.002/36015/99.316.

Het agentschap Onroerend Erfgoed adviseert dit RUP gunstig. Wij verontschuldigen ons voor de plenaire vergadering van maandag 5 december.

Met vriendelijke groeten


Frederik Mahleu
Waarnemend Provinciaal Directeur

Hallaert Ann

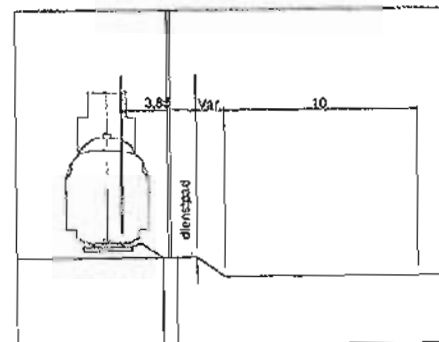
Van: Leroy Bram <bram.leroy@infrabel.be>
Verzonden: donderdag 1 december 2016 17:02
Aan: Hallaert Ann
CC: Cordonnier Dominique; Aneca Katrien
Onderwerp: RE: Voorontwerp RUP Brugsesteenweg - RUP dammestraat adviesvraag
Bijlagen: 20161201_adviesvraag_infrabel.pdf

Beste Ann,

De opmerkingen voor Infrabel blijven dezelfde als bij de vorige adviesaanvraag.

Ingevolge uw schrijven van 24.03.2016 aan Infrabel Brussel kunnen wij u melden dat Infrabel Area NW geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde RUP's Brugsesteenweg - Dammestraat mits volgende opmerkingen in acht genomen worden :

- Infrabel heeft een streefbeeld mbt de overwegen in Roeselare voorgesteld aan de Stad. Infrabel vraagt dan ook om de Wijnendalestraat niet als in-en uitvalsweg te catalogeren en in de het RUP te voorzien dat de bedrijfsgebouwen voldoende ver van de weg gebouwd worden zodat wij later in de as van de weg nog een fietstunnel kunnen bouwen.
- Langsheen de spoorlijn vraagt Infrabel om een bouwrijpe bufferstrook te voorzien van 10m tav de onderkant van het talud. In deze zone kunnen geen permanente constructies opgericht worden tenzij spoorgebonden constructies. Deze strook kan wel benut worden voor makkelijk wegneembare constructies i.h.k.v. tijdelijk medegebruik (bijvoorbeeld parking - fietspad - ...). De afstand tot het spoor wordt geïllustreerd adhv bijgevoegde tekening.
Toegangswegen ter ontsluiting van gebouwen zijn permanente constructies.



Infrabel kan niet aanwezig zijn op de plenaire vergadering op 5.12.2016. maar vraagt wel rekening te houden met haar grieven.
Het officiële schrijven zal nog volgen.

Met vriendelijke groeten
Bram Leroy



From: Hallaert Ann (mailto:Ann.Hallaert@roeselare.be)
Sent: Thursday 01 December 2016 11:01
To: Leroy Bram
Subject: Voorontwerp RUP Brugsesteenweg - adviesvraag

Beste,
Op maandag 5 december gaat de plenaire vergadering door voor RUP Brugsesteenweg en RUP Dammestraat.
Is het mogelijk uw advies morgen reeds te ontvangen?
Alvast bedankt,
Mvg Ann

Ann Hallaert | Administratief medewerkster
Stad Roeselare | Ruimtelijke Planning
Botermarkt 2 | 8800 Roeselare
Tel. 051 26 23 13 | fax 051 26 23 19
ann.hallaert@roeselare.be | www.roeselare.be

Disclaimer

Dit bericht, inclusief eventuele bijlagen, bindt de stad Roeselare op geen enkele wijze tenzij anders overoengekomen bij schriftelijke overeenkomst of tenzij het later wordt bevestigd door een conform de wettelijke voorschriften ondertekende brief. Eveneens kan de stad Roeselare aansprakelijk worden gesteld op grond van de inhoud van dit bericht of zijn bijlagen.

Hallaert Ann

Van: Vincent Huart <Vincent.Huart@delijn.be>
Verzonden: vrijdag 2 december 2016 10:12
Aan: Hallaert Ann
Onderwerp: Advies RUP Brugsesteenweg

Beste

Hierna onze opmerkingen op voorliggend dossier:

- De Lijn staat nog steeds achter de streefbeeldstudie dat destijds werd opgemaakt door de Provincie. Er is momenteel echter een tweede studie lopende waarin de doorstroming specifiek voor het openbaar vervoer op de N32 wordt onderzocht ("Corridorstudie N32"), en waar we dus ook het bestaande streefbeeld kritisch tegen het licht trachten te houden en mogelijks zullen actualiseren op basis van gewijzigde verkeerssituaties en inzichten (in samenspraak met alle actoren) (zie pg 29 en 44).
- Pg 37: De Lijn is voorstander voor de ontsluitingsscenario's 2, 3 en 4 waarbij er telkens ontsloten wordt via beslaande of nog aan te leggen rotondes. Die rotondes kunnen de extra verkeersintensiteiten immers beter opvangen en verwerken. Een extra ontsluiting via de Rotsestraat en zo naar N32 (scenario 1) is niet gewenst omdat dit extra verkeersintensiteiten teweeg brengt op een kruispunt dat daarvoor niet ingericht is.
- De ontsluiting van het geheel moet georganiseerd worden op basis van de bestaande streefbeeldstudie (Provincie) en de lopende studies "Corridorstudie Doorstroming N32" en "Ontwerpstudie N32 tussen Leopoldlaan en Noordlaan". Als blijkt dat extra ruimtelijke ontwikkelingen op vlak van mobiliteit niet meer mogelijk zouden zijn, dan moeten daaraan ook de nodige conclusies en consequenties gekoppeld worden.
- Bij nieuwe ontwikkelingen moet zoveel als mogelijk onderzocht worden hoe parkings van de verschillende functies onderling kunnen gekoppeld worden en via één gezamenlijke in- en uitrit kunnen ontsloten worden op de N32. Dit moet trouwens ook een doelstelling voor alle huidige functies langsheen de N32.
- De Lijn is voorstander om vanaf het nieuwe knooppunt met de Rolariusweg een verbinding te maken met de Wijnendalestraat, waardoor de huidige bedrijvigheid langsheen de N32 via die nieuwe verbinding kan ontsloten worden. De huidige toeritten op de N32 moeten op dat moment zoveel mogelijk afgebouwd worden, waardoor de bedrijvigheid vanaf de N32 maximaal bereikbaar is per openbaar vervoer en/of fiets. Het nieuwe kruispunt met de Wijnendalestraat moet voorrang verlenen aan het openbaar vervoer.
- De keuze voor ventwegen waarbij keerbewegingen op de rotondes worden georganiseerd moet afgestemd worden met de eerder vermelde bestaande en lopende studies.
- De gewenste ontsluiting van de zuidelijke zone moet rekening met de ontwerpen opgemaakt binnen de lopende "Ontwerpstudie doorstromingsmaatregelen N32 tussen Leopoldlaan en Noordlaan".
- "Verzoek tot raadpleging": naast de bestaande streefbeeldstudie van de Provincie – waarachter wij nog steeds staan – is De Lijn ook vragende partij voor extra doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer. De haalbaarheid van deze maatregelen wordt onderzocht binnen de recent opgestarte corridorstudie N32.
- "Verzoek tot raadpleging": de openbaar vervoersverbinding is goed, maar wel sterk onderhevig aan doorstromingsproblemen in de ochtend- en avondspits, en op zaterdag (beide richtingen).
- De Lijn is voorstander van het stand-still principe op vlak van parkeerbeleid langsheen deze as en waar mogelijk zelfs afbouw van de parkeercapaciteit. Enkel zo kan een modal shift gerealiseerd worden en kan meer fiets en OV-gebruik gestimuleerd worden.

In kader van de evolutie naar basisbereikbaarheid en het gelaagd OV netwerk wordt de Brugsesteenweg een belangrijke drager van het verbindend OV streekvervoer, en zorgt zij voor de bereikbaarheid van diverse attractiepolen (winkels, ziekenhuis, ...) en de kern van Roeselare met het OV. Een vlotte doorstroming is essentieel voor een goed en comfortabel OV. In het nieuwe OV net wordt vooral gebruik gemaakt van de belangrijkste verkeersassen en invalswegen van de stedelijke gebieden.

Met vriendelijke groeten

Vincent Huart

Aanwezig: Rita Demare, Burgemeester-Voorzitter
Frederik Sap, Rik Vanwildereersch, Eddy Debruyne, Schepenen
Dimitri Carpenter, Toegevoegd schepen (O.C.M.W.-voorzitter)
Rik Dekens, Gemeentesecretaris

Verontschuldigd: Myriam Debergh, Vierde schepen

HET COLLEGE

Advies GRUP Brugsesteenwég

Gelet op het voorontwerp RUP Brugsesteenweg te Roeselare;

Gelet op het schrijven dd. 07.11.2016 waarbij de gemeente Hoogledede werd uitgenodigd voor de plenaire vergadering dd. 5.12.2016;

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening;

Overwegende dat de gemeente Hoogledede op heden de vraag gesteld heeft tot plandelegatie voor een gebied met een grootte van 1,4 ha, aansluitend op voorliggend RUP, aan de linkerkant van de Brugsesteenweg (komende vanuit centrum Roeselare);

Overwegende dat het de bedoeling is om een gemeentelijk RUP op te maken dat de bestemming wijzigt van gemengd regionaal bedrijventerrein volgens het gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Roeselare naar zone voor volumineuze kleinhandel;

Overwegende dat de bestemming van het perceel A 790 N2 volgens voorliggend RUP 'zone voor lokale bedrijvigheid' is, met overdruk 'hoge beeldkwaliteit';

Overwegende dat art. 1, 1 het terrein bestemt voor lokale bedrijven, dat volumineuze kleinhandel hier niet onder valt;

Overwegende dat art. 1, 2.3 luidt als volgt: "Minimum 25% van het bedrijfsperceel dient ingehouden te worden door een gebouw. Voor percelen voor collectieve bedrijfsvoorzieningen vervalt de verplichting om een gebouw te voorzien"; dat na eventuele sloop van het gebouw er niet voldaan is aan het minimale bebouwingspercentage;

Overwegende dat de gronden op grondgebied Roeselare gelegen zijn achter de bebouwing langs de Brugsesteenweg; dat de ligging aldus minder op een zichtlocatie ligt; dat het behoud van de bestaande parking en het bestaande gebouw, in functie van volumineuze kleinhandel, ruimtelijk weinig verschil maakt t.o.v. een gebruik van de parking voor bedrijvigheid;

Overwegende dat men nieuwe bebouwing (voornamelijk) wenst op te richten op grondgebied Hoogledede, op een zichtlocatie langs de Brugsesteenweg, dat het in die zin economisch en ruimtelijk aangewezen is om het aanpalende terrein te Roeselare vooral als parking te gebruiken;

BESLIST:

Art. 1. Gunstig advies uit te brengen over het voorontwerp RUP Brugsesteenweg Roeselare; mits rekening gehouden wordt met volgende voorwaarde: voor de gronden met perceelsnummer A790 N/2 dienen de mogelijkheden gevrijwaard te blijven om te

functioneren in functie van kleinhandelszaken voor volumineuze goederen, die mogelijk in Hoogledede worden opgericht op een deel van het perceel met perceelsnummer C 1052/N2. Onder dit functioneren valt het gebruik als parking en het slopen, verbouwen, herbouwen en/of uitbreiden van het bestaande gebouw;

Art. 2. Dit advies over te maken aan het College van burgemeester en schepenen, Botermarkt 2, 8800 Roeselare.

Gedaan in zitting als hierboven vermeld.

Namens het College,
O.B. De Gemeentesecretaris
(get.) Rik Dekens

De Burgemeester-Voorzitter
(get.) Rita Demare

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT,

De Gemeentesecretaris,
Rik Dekens



De Burgemeester,
Rita Demare

VERSLAG VERGADERING GECORO D.D. 3 OKTOBER 2017

| Effectieve leden | X | V | A | Plaatsvervangende leden | X | V | A |
|--------------------------|---|---|---|-------------------------|---|---|---|
| Omer Hoornaert | x | | | Anne Tossins | | | |
| Georges Damoyan | x | | | Dirk Vandewalle | | | |
| Lieven Vanbanck | x | | | Marleen Deforche | | | |
| Peter Hantsen | x | | | Caroline Flips | | x | |
| Francis Werhounck | x | | | Louis Bri | | | |
| Hilde Nelinck | x | | | Elio Van Hoghe | | | |
| André Pieters | x | | | Bernard De Munnick | | | |
| Véronique Doozeler | | x | | Gery Vandenberghe | | x | |
| Martine Verwiltghem | x | | | Brigitte Dercoeter | | | |
| Wim Van Coillie | x | | | Gert Dechy | | | |
| Philip Beekman | x | | | Tjaco Pannemaker | | | |
| Laurette Vandekenckelens | x | | | Dirk Vermech | | | |
| Eric Delzeyle | | x | | Stefan Bruwier | | | x |
| Vanderan Deynendele | x | | | Marc Sambaer | | x | |
| Luc Bragier | | x | | Rina Artzof | | | |
| Eveline Goemaere | x | | | Marc Himpe | | | x |
| Hilde Lijwanczke | | x | | Barbara Ostyn | | | |
| Wim Carreir | x | | | Jo Vaneckhout | | x | |
| Bernard Diederick | x | | | Eveline Bogaert | | | |
| | | | | Wouter Tyberghien | | | |

Waarmerend Secretaris: Kees Monkerhuy
 Stadsbestuur: mvr. N. Muylle, dhr. D. Pilleart, dhr. C. Ankers, dhr. F. Declercq, dhr. F. Nuytzen, dhr. P. Delrue en
 dhr. S. Van Coillie
 Ruimtelijke planning: Emily Vanhaverbeke, Bart De Witte
 Meester Jo Goethals
 WW: Wanda Van Soens

Agenda

Agenda:

- Verslag en terugkoppeling vorige punten
- Behandeling van de bezwaarschriften RUP Brugsesteenweg – RUP Dammestraat
- Varia

1. Verslag en terugkoppeling vorige punten

Opmerkingen: Geen

2. RUP Brugsesteenweg – RUP Dammestraat - behandeling van de bezwaarschriften

Procedura

Het ontwerp RUP Brugsesteenweg – RUP Dammestraat lag in openbaar onderzoek van 24 mei 2017 tot en met 22 juli 2017.
 De resultaten van het openbaar onderzoek dienen door de GECORO te worden behandeld.
 Het advies van de GECORO wordt vervolgens overgemaakt aan de gemeenteraad, zodat het RUP Brugsesteenweg – RUP Dammestraat definitief kan worden vastgesteld.

Beschikbare documenten

- Het ontwerp RUP Brugsesteenweg, bestaand uit
 - o toelichtende nota - stedenbouwkundige voorschriften
 - o plan bestaande toestand
 - o bestemmingsplan
 - o onteigeningsplan
- Het ontwerp RUP Dammestraat, bestaand uit
 - o toelichtende nota - stedenbouwkundige voorschriften
 - o plan bestaande toestand
 - o bestemmingsplan
- Adviezen:
 - Provincie West-Vlaanderen: gunstig en formuleert opmerkingen en aandachtspunten.
 - Departement Omgeving: gunstig zonder bijkomende opmerkingen.
 - Eln: gunstig mits rekening te houden met de bemerkingen.
- Bezwaren: 48:
 - Bezwaarschriften RUP Brugsesteenweg: B01, B02, B03, B05, B06, B07, B11, B12, B13, B14, B15, B16, B17, B18, B19, B20, B21, B22, B24, B25, B26, B27, B28, B29, B30, B31, B32, B36, B37, B40, B41, B42, B43, B44, B45, B46, B47, B48
 - Bezwaarschriften RUP Dammestraat: B04, B08, B09, B33, B34, B35
 - Bezwaarschriften RUP's Brugsesteenweg / Dammestraat: B10, B23, B38, B39

Hieronder werden de adviezen en de bezwaren voor beide RUP's samengevat. De bezwaren werden thematisch gegroepeerd. Per advies en per bezaaarelement werd een overweging geformuleerd. Wanda Van Soens van de West-Vlaamse Intercommunale lichte per RUP de adviezen en de overweging toe. Emily Vanhaverbeke, de ruimtelijk planner van de stad, lichtte vervolgens per thema de inhoud van de bezwaren toe met een overweging. Zowel bij de adviezen als bij de bezwaren staat hieronder de overweging in cursief aangeduid.

1 Adviezen RUP Brugsesteenweg

1.1 Advies provincie West-Vlaanderen

- Streefbeeld N32: indien streefbeeldstudie voor de N32 zou bekrachtigd zijn in de intergemeentelijke mobiliteitscommissie kan deze beter opgenomen worden.
 - Overweging: de startnota (doorstroomingsonderzoek) werd besproken in de EGOC (intergemeentelijke mobiliteitscommissie tussen Hoogbeke en Ransleben) van 28 augustus 2017. Indien het voorstel inderdaad bekrachtigd wordt (wordt op 7 oktober nog voorgelegd aan de regionale mobiliteitscommissie), opgenomen in RUP. In het voorstel wordt geen vermelding voorgelegd van de wegopbouw. De voorstellen beperken zich tot een verfraaiing van het huidige wegprofiel (afstand tussen rooilijnen), voor meer stilleg over het nieuwe ontwerp, zie thema 3 Mobiliteit.
- Bij Art. 5 verduidelijken dat het overall om bestaande 'vergunde' activiteiten gaat (nu enkel vermeld voor cat. 1 en 2).
 - Overweging: RUP aanpassen zodat bij toegelaten activiteiten het steeds om vergunde activiteiten moet handelen. Onder omschrijving 'bestaande mobiliteitsactiviteiten' vulgarens

tekst weghalen: activiteiten die reeds voorgezeld zijn, maar nog niet actief zijn, dit kan voor verwarring zorgen.

- Het mobiliteitsluik dient voor de eenduidigheid in de SV opgenomen te worden in de algemene bepalingen.

- Overweging: RUP niet aangepast, is reeds zo opgenomen. Dit dan ook zo motiveren

1.2 Advies EIS

- Opnemen van hoogspanningsinstallaties in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA,...).

- Overweging: RUP niet aangepast, is reeds zo opgenomen. Dit dan ook zo motiveren

1.3 Advies Omgeving

- Dit document zal een belangrijk werkinstrument worden voor de stad om op langere termijn structurend op te treden in het gebied langsheen de N32. Daarom wordt aangeraden om de stedenbouwkundige voorschriften zo ondubbelzinnig mogelijk te maken. Hiertoe zijn reeds heel wat inspanningen geleverd, maar een finale screening kan nog nuttige inzichten opleveren.

• Overweging: RUP niet aangepast, is reeds zo opgenomen. Dit dan ook zo motiveren

2 Bezwaren RUP Brugsesteenweg

2.1 THEMA 1: 'Wonen'

- B01: In Art. 1 - Zone voor lokale bedrijvigheid is opgenomen dat woningen niet zijn toegelaten en dat er geen mogelijkheid is naar herbouw of nieuwbouw. Dit heeft een waardedaling van bestaande woningen als gevolg. Er worden ook compensaties / meer mogelijkheden gevraagd.

- B02: In Art. 1 - Zone voor lokale bedrijvigheid zijn de mogelijkheden te beperkend voor de toekomstmogelijkheden van de bestaande woningen (herbouwen, opsplitsen,...). Vraag om ook vrije beroepen of diensten toe te laten

- B21: In Art.1 - Zone voor lokale bedrijvigheid is wonen niet toegelaten en wordt er gevraagd om een deel woonzone te laten.

Overweging bezwaren B01, B02, B21.

• Overweging: De bestaande woningen worden zwaarwegend gebruikt, maar de afwezigheid blijft om deze zones effectief als een zone voor lokale bedrijvigheid te ontwikkelen. Omdat in het RUP ook wordt vermeld om zwaarwegende constructies te autoriseren (de Vlaamse wetgeving van toepassing) (zie artikel 4.4.10 - 4.4.23). Deze wetgeving maakt het mogelijk om te bouwen tot 1000m² en vormt voor dergelijke kleine percelen geen beperking (naar zelfs in tegenwoordig). Aanpakken op nog voldoende mogelijkheden zijn er een financiële compensatie hier dus niet aan de orde. Door middel van een zwaarwegende functiewijziging kan tot 1000m² ingericht worden als kantoor, dienst, vrij beroep... (zie artikel 4.4.22). Opsplitsen in meerdere woonwoningen is bij zwaarwegende woningen niet mogelijk (zie).

- B23: In Art. 2 - In het bedrijvengebied is er momenteel een appartement boven de winkel. Dit beperkt wonen moet mogelijk blijven en zelfs beperkt kunnen uitbreiden.

• Overweging: De bestaande woningen worden zwaarwegend gebruikt. Opsplitsing in meerdere woonwoningen is bij zwaarwegende woningen niet mogelijk (zie). Wonen toelaten in deze zone is sowieso niet toegestaan gezien de extra mobiliteit en parkeerdruk die dit met zich mee zal brengen.

- B28: In Art.3 - Gebied voor gemengde functies willen 2 bestaande ambachtelijke handelsruimtes behouden met in de toekomst op de eerste verdieping appartementen en op

de tweede verdieping kleinere studio's, alsook garages met een uitgang naar Robaardstraat (naar referentie van tegenoverliggende residentie Wijnendeele met handelszaak, 6 appartementen en 6 studio's).

• Overweging: in het geval van B28 zal, gezien de beperkte perceelsgrootte, niet voldoende parkeergelegenheid kunnen worden voorzien voor een dergelijke ontwikkeling te realiseren. Wonen toelaten in deze zone is sowieso niet toegestaan gezien de extra mobiliteit die dit met zich mee zal brengen. Een bedrijvewoning oprichten is, niet verstaan aan de voorwaarden in het RUP opgenomen, wel toegelaten.

- B03: Volgens de beleidsdoelstellingen Brugsesteenweg (Dammestraat) is het doel om harmonie te rigen tussen wonen - economische activiteiten en handel. Als dit echt het doel is, dan had men al de 'bouwers' van die winkelcomplexen moeten verplichten om boven hun gebouwen nog één of meerdere verdiepingen te voorzien voor kantoren of appartementen (zie zaak Van Marcke nabij N32- en ook verplichting van zonnepanelen en kleine windmolens op dak)

• Overweging: is niet aangepast in kader van de extra mobiliteit (en parkeertekort) die dit met zich mee zal brengen (zie ook B28)

- B37: In Art. 6 - Woonzone met half-open en gesloten bebouwing wordt er gevraagd om eveneens meergezinswoningen te voorzien (ref. meergezinswoningen in stedelijk woongebied Gitsestraat). Ook zijn de voorschriften te beperkend (bv. inzake bouwhoogte: optrekken naar 3 à 4 bouwlagen, bouwdiepte). Op het vrij liggende perceel Gitsestraat - Rolariusweg zouden er 12 tot 15 woningen kunnen gerealiseerd worden, indien meergezinswoningen zijn dit er tussen 28 en 55. Éengezinswoningen zullen ook meer opritten betekenen en dus een grotere impact hebben op mobiliteit. Er wordt in het bezwaar een voorstel van inrichting meegegeven. Er wordt eveneens verwezen naar de lezing van de Vlaamse Bouwmeester waar het tot uiting kwam dat voor iedere plaats een optimale invulling moet worden voorzien.

• Overweging: dit is, gezien de context, niet de geschikte locatie voor meergezinswoningen (afwezigheid van wegkruispunten). In woongebied Gitsestraat wordt onder getipt met alternatieve woonvormen (bv. schakelwoningen) die sterk in mobiliteit staan met het publiek domein. Daarom enkel grondgebonden woningen toelaten, ook hier kan in de voorschriften bepalen de suggestie gedaan worden van schakelwoningen (hebben een toegang op het gelidiveau). Dit te kunnen bevestigd aan de herontwikkeling vraag, wordt voorgesteld een max. bouwhoogte te hanteren van 3m (zie spec. 2.1) en mogelijk met mogelijkheid tot verdere bouwhoogte. De te realisatie met aangepast door de een staatheid is die voor de stad wordt getoelaten. Dit voor grondgebonden woningen kan mogelijk worden over alle (bv. collectief) parkeren

2.2 THEMA 2: 'Inventarisatie/handel'

- B03: in handelsgeheel F is momenteel 1 voedingszaak cat. 1 opgenomen (ex-aldi/bioplaret) met NHO 783m² wat achterhaald is. Er moet nog een handelszaak in gespecialiseerde voeding met NHO van 333m² bijkomen (Asian Super Market, 2017). Bovendien wil deze uitbreiden tot een groothandelszaak tot 1.000m² (Aronde, focus op groothandel). Ook wordt de opheffing gevraagd van de minimale NHO van 400m² voor handelsactiviteiten in de categorieën 3 en 4.

• Overweging: Gelet op het feit dat er een stedenbouwkundige voorschrift is wat betreft een handels geheel dat groter is dan 400 m² (voor ASM deel van minimum) wordt gesuggereerd het advies als volgt op te stellen:

- De punt behoort tot het handelsgeheel F. Er is een aanpak ingesloten voor een sector-economische vergoeding voor een oppervlakte van 500 m². Deze oppervlakte kan worden opgenomen in de algemene en voorkeursvrije inventaris in categorie 1.

• Wat betreft de opmerking met betrekking tot de groothandel is het zo dat een groothandel op deze locatie geen problemen vormt (bv. op vlak van mobiliteit) in artikel 3 kan dan ook worden vermeld worden dat groothandel wordt toegelaten. Wel moet gewaakt worden dat de mogelijkheid tot groothandel geen achterpositie vormt om bv. een supermarkt te bouwen oprichten.

SK

Bijkomende handelsactiviteiten cat. 3 en 4 < 400m² worden niet met het RUP uitgesloten om daarmee concurrentie ten aanzien van het centrum te vermijden (volgens visie GFS + Monumentenbesluit)

- B48/art. 3: Groothandel moet mogelijk blijven om klein- en groothandel te combineren.
 - Overweging: C3: G03*
- B05: ook in handelsgeheel F moet er als bestaande nog 1 unit (L&L, 2009, geen SE) in categorie 2 met NHO 326m² opgenomen worden daar deze nu opgenomen is als een pand uit categorie 4.
 - Overweging: Omdat de NHO van L&L kleiner is dan 400m² en deze handelsactiviteit geen SE-vergunning heeft (mitsaam geen deel of van een handelsgebied) zal L&L niet worden opgenomen in de verordende inventaris. Bestaande activiteiten kunnen gewoon behouden blijven.*
- B07: In handelsgeheel B dient de totale NHO gewijzigd te worden van 3.979m² naar 5.349m². Dit komt omdat ten eerste de werkelijke oppervlakte niet 3.979m² is maar 4.168m² en ten tweede Hunkemöller (actief sinds 2013, als uitbreiding opgegeven in SE-vergunning) en Action opgenomen staan als cat. 4 maar ze tot cat. 2 behoren. Zo gaat het aantal winkels in categorie 2 in handelsgeheel B ook van 5 naar 7.
 - Overweging: totale NHO wijzigen in de verordende inventaris. Hunkemöller is < 400m² NHO, maar heeft wel een SE-vergunning (ligt binnen een handelsgebied), daarom wordt voorgesteld Hunkemöller ook op te nemen in de verordende inventaris. Ook de andere handelszaken met SE-vergunning kleiner dan 400m² worden opgenomen in de verordende inventaris, volgens de definitie van de verschillende categorieën van Acties onder categorie 4, die ook in opname in de algemene inventaris. Aantal winkels in categorie 2 in dit geval aan 6*
- B26: In handelsgeheel K moet het NHO in categorie 2 worden aangepast van 5.056m² naar 6.296m² (AS adventure = cat. 2) zodat het totaal voor categorie 1 + 2 op 6.356m² komt i.p.v. 5.116m². In handelsgeheel H met het NHO in categorie 2 worden aangepast van 1.318m² naar 1.337m² (Foutje i.v.m. NHO van Bent).
 - Overweging: beide aanpassen*
- B29. In handelsgeheel E moet NHO in categorie 1 worden aangepast (Bon'ap) alsook werd akte genomen van de melding (08.11.16) van de beperkte uitbreiding van 300m² NHO die kan worden aangewend voor een binnen het handelsgeheel vergund assortiment waaronder ook voeding. Er werden 390m² voor voedingswaren vergund aan Bon'ap waarbinnen 130m² eveneens als horeca-ruimte kan worden aangewend. Er wordt ook de 'heractivering' van 700m² NHO gevraagd in het assortiment persoonsuitrusting (lopende aanvraag cfr. 2009 1.109m² SE-vergunde assortimenten van Shoe Discount/Avance en Premaman/Orchestra).
 - Overweging: Bon'ap opent een onder voeding (cat. 1). De 130m² horeca kan enkel worden aangewend als horeca-ruimte iv. van de handelszaak cat. 1. SE-aanvraag wordt ingediend en wordt reeds behandeld (andere administratieve goedkeuring), wat betreft het assortiment persoonsuitrusting (cat. 2) wordt slechts de heractivering van 410m² van premaman goedgeluurd, overige m² worden goedgekeurd op basis van Monumentenbesluit en het voorlopig vastgesteld RUP (085 28.08.2017). Shoe Discount/Avance doet niet mee voor de inventarisering.*
- B28, art. 3: De 2 handelseigendommen liggende in bestaande ambachts/handel & woonkruis met zeer beperkte oppervlakte van 450m² en 800m² zijn niet geschikt voor ketens/warenhuizen en shoppingcentra.
 - Overweging: Bestaande activiteiten kunnen gewoon behouden blijven. Bijkomende handelsactiviteiten < 400m² NHO worden uitgesloten om concurrentie ten aanzien van het centrum te vermijden (volgens visie GFS, Monumentenbesluit)*
- B12/B15/B16/B17/B18/B19/B20 (identieke bezwaarschriften) / Art.4: Er wordt gevraagd om de bestemmings- en inrichtingsvoorschriften te verruimen. Er wordt niet akkoord

SK

gegaan dat de minimum NHO 400m² moet zijn voor categorie 3 en 4, de term 'diensten' moet beter omschreven worden (opsomming), dat de ondergeschikte handelsbestemming maar maximum 40% bedraagt.

Overweging: gaat in tegen het doel van het RUP om in de zone het handelsgebied te laten maar wil in beperkte handelsactiviteiten kleiner (dan 400m²) NHO worden uitgesloten om daarmee concurrentie ten aanzien van het centrum te voorkomen. Bestaande activiteiten kunnen gewoon blijven. Beschrijving diensten niet gaan opkomen (om voor verwarring zorgen). Ondergeschikte handelsactiviteit bij ambachtelijke activiteiten niet uitbreiden. Dit gaat in tegen het principe van het RUP.

- B26: Algemene opmerking op het toegepaste systeem: de beperkte mogelijkheden voor handelsactiviteiten:
 - De toepassing van het rigide systeem waarbij bijkomende handelszaken cat. 1 en 2 worden bevroren zal leiden tot grote leegstand binnen de bestaande handelsvestigingen (bv. voor HG C, waar vandaag al leegstand is en niet ingevuld kan worden met handelszaken cat. 1 of 2). Ingevolgde de sterk in ontwikkeling zijnde e-commerce bevinden zich vele retailzaken momenteel in een transformatiefase. Wanneer bijkomend ernstige restricties worden opgelegd zal de leegstand almaar groter worden. Om de komst van nieuwe handelsvestigingen te vermijden volstaat het dat er geen (stedenbouwkundig/SE) vergunningen kunnen worden afgeleverd voor 'bijkomende' handelsvestigingen. De bestaande vergunde handelszaken moeten naar categorie vrij ingevuld kunnen worden.
 - Overweging: Principes worden opgelegd om bijkomende concurrentie van de Grootbestemming ten aanzien van het stadscentrum tegen te gaan (volgens visie GFS, Monumentenbesluit). De principes die opgenomen zijn in het RUP met betrekking tot kleine winkels niet aanpassen. Gevoelens ten aanzien van de opgelegde beperkingen effectief te laten staan zijn niet.*
- B31 / B4Q/ Art. 2, 3: Er wordt gevraagd voor leegstand in de zones van art. 2 en 3 daar de voorschriften strijdig zijn met de hogere rechtsnormen waardoor het ondernemersklimaat in de omgeving geen standvastig toekomstbeeld inhoudt. Het RUP is strijdig met de ruimtelijke structuurplannen, de link met het Decreet Integraal Handelsvestingsbeleid is onduidelijk, er wordt ten onrechte een abstractie gemaakt van eigendomsstructuren: zo wordt gevraagd om de minimale NHO van 400m² op te heffen voor cat. 3 en 4 in artikel 2 en 3, dit leidt tot verplichte samenwerking van verschillende eigenaars en ontbreekt elke vorm van rechtzekerheid. Er is een gebrekkige beoordeling m.b.t. de mobiliteit (streefbeeldstudie 2006).
 - Overweging: Voorziet niet worden vastgesteld dat in de bestaande gebieden wordt naar diverse ontwikkelingen, zonder dat proces wordt aangekondigd welke ontwikkeling precies welke betreffen naar wat. In elk geval moet worden vastgesteld dat bestaande bedrijven en bestaande activiteiten steeds kunnen behouden worden. In zoverre het bezwaar zich zou vertalen tegen het verdwijnen van de bestaande handelszaken is het niet gegrond.*
 - Ten onrechte wordt voorgesteld dat er sprake zou zijn van rechtszekerheids. Al overwin wordt gesteld dat er strijdigheid zou zijn met hogere rechtsnormen. Ten onrechte wordt verwezen naar achterhaalde teksten. Het advies van de provincie op het voorontwerp van 27 maart 2017 is positief.*
 - Het RUP is van op zichzelf staand besluit. Het decreet betreffende het integraal handelsvestingsbeleid is sinds 29 juli 2016, artikel 10 §1 is in werking sinds 1 mei 2017. Gaat op het RUP dat opgesteld RUP spreekt met het ondertussen in werking getreden decreet kan er geen tegenstrijdigheid meer opgesporren worden.*

K.R.

K.R.

Er wordt gewaarschuwd om nog meer aandacht te besteden aan de doelstellingen die zijn opgenomen in artikel vier van het decreet integraal handelsvervalsingsbeleid te motiveren. Het is evenwel juist: meer aandacht dat dit RUP perfect aansluit met de voormelde doelstellingen.

Voor wat betreft de mobiliteit wordt er verwezen in een recente ontwikkelingsplan die aangepast wordt in het RUP.

Gelet op het feit dat de bedrijven alle bestaand zijn valt niet in te zien welk belang zij kunnen laten gelden omtrent het feit dat nieuwe beschouwen met een kleinere oppervlakte dan 400 m², in de categorieën 3 en 4 niet zijn toegelaten.

De overwegende bedrijven kunnen blijven bestaan. Het gebruik van ontwikkelingsmogelijkheden die werden geschiedt zijn dus niet onmogelijk.

2.3THEMA 3: 'Mobiliteit'

- B06: Vraag om Art. 10 – 'Aansluitingspunt ontsluitingswegen achterliggende gebied' volledig te schrappen omdat het rechtsonzekerheid zou creëren en financiële schade met zich meebrengt (B06)
- B36: Artikel 10 sluit nieuwe stedenbouwkundige vergunningen uit. Dit zorgt ervoor dat de gewenste ontwikkeling op perceel nr. 4 niet kan ingepland worden en brengt een grote onzekerheid met zich mee omtrent de toekomstige bestemming van het perceel waar momenteel de handelsactiviteit uitgeoefend wordt.

Overweging B06-B36

Overweging: In de startnota doorstromingsaanbevelingen (NS2) (= update streefbeeld, IG03 29/08/2017) wordt geen nieuw rond punt aangelegd ter hoogte van de Polanusweg. Dit blijft in functie van de doorstroming van de Brugsesteenweg namelijk toch niet aangewezen. Er wordt daarom voorgesteld om mogelijk het artikel 10 uit het RUP te schrappen.

- B22: In het RUP stelt de streefbeeldstudie van 2006 voor om tussen de Wijnendalestraat en de R32 aan beide zijde parkeerstroken met groen om de fietspaden af te schermmen van de rijweg te voorzien met plaatselijk een overrijdbare middengeleider. Er wordt gevraagd om geen overrijdbare middengeleider te voorzien.

Overweging: Zie algemene behandeling (aanvragen) punt 2, voor de onderwerp van het RUP.

- B42/B44/B46 (identieke bezwaarschriften): In de streefbeeldstudie van 2006 wordt er voorgesteld om tussen het nieuwe knooppunt met de Polanusweg en het rondpunt met de Koning Leopold III-laan langsheen de westzijde een ventweg te voorzien. Er wordt gevraagd om geen ventweg te voorzien voor de huidige woningen tussen Gryspeerdts Hof en de zonegrens met Art. 2. Ook wordt er gevraagd om de verkeersdoorstroming aan het rondpunt Koning Leopold III-laan en de Brugsesteenweg te verbeteren, de bushalte te voorzien t.h.v. het laatste winkelcentrum (geen bushalte meer aan de woningen wegens teveel overlast) en ten slotte het fietspad te verhogen zodat fietsers veiliger kunnen rijden en meer afgeschermd zijn van de rijweg.

Overweging: Zie algemene behandeling (aanvragen) punt 2, voor de onderwerp van het RUP.

- B47: De Gitsestraat wordt steeds vaker gebruikt als sluiptweg en wordt deze verdedigd door winkelverkeer op drukke winkeldagen. De Gitsestraat wordt in het RUP te weinig bekrachtigd als woonstraat. Doorsteken van collectieve parkings naar de Gitsestraat; het knippen of afsluiten van deze parkings (vooral de hoogte van de buffer is van belang, ook ifv.

geluidshinder), komt de achterliggende woonzone ten goede, het is wenselijk dat deze parkings enkel toegankelijk blijven voor zachte weggebruikers.

Overweging: In het RUP wordt opgelegd voor artikel 2 (gebied met concentratie aan hoofdhandelszones) dat een buffer moet voorzien worden ten aanzien van de woningen langs de Gitsestraat om doorsteken vanaf de winkelgebieden mogelijk te maken. Dit is een oplossing op langere termijn; het realiseren van deze buffer zal pas verplicht kunnen worden wanneer een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd die een wijziging toewijding in de richting van het handelsgebied. Wanneer dit gebeurt dient mogelijk een gebiedsrichtingsplan opgesteld te worden voor het handelsgebied.

B09- Wat betreft het verkeer vind ik dat men eerst de situatie op de Brugsesteenweg moet aanpakken vooraleer men hier al begint te plannen (met nieuwe woningen en bedrijven). De Brugsesteenweg vormt nu al een verkeersinval dat al jaren een oplossing verdient als men da stad als handelscentrum een blijvende toekomst wil geven

Overweging: Zie algemene behandeling (aanvragen) punt 2.

B31/B40: Gebrekkige beoordeling mobiliteit. Clienten staan zeer huiverachtig tegen het opnieuw insluipen van een niet-gedragen en verouderd streefbeeld in het RUP. Ook staan zij zeer huiverachtig tegen bewust al te vaag houden van het uiteindelijke wegenismodel (drukke verkeersader met gevoelige historiek – deze historiek met vereniging Mammoet center werd in bijlage toegevoegd). Er wordt ook verwezen naar het negatieve advies van de provincie in de tweede plenaire vergadering (B31, B40)

Overweging: Op het voorontwerp RUP (voorzorg vastgesteld 27.03.2017) gaf de Provincie een positief advies. Zie ook algemene behandeling (aanvragen) punt 2.

Algemene bijhoudende bijwerken mobiliteit

Overweging: de startnota doorstromingsaanbevelingen van de NS2 (= update streefbeeld) werd besproken in de IG03 (intergemeentelijke mobiliteitscommissie tussen Hoogfuda en Rensselaere) van 29 augustus 2017. In hoofdzaak komt het streefbeeld neer op een herziening van de huidige inrichting: de in- en uitritten van de handelsgebieden worden beperkt in aantal, de parkeerstralen langsheen Brugsesteenweg maken plaats voor fiets- en voetpad, vergroening van wegdek, ruimte voor bus en oversteekplaatsen. De weg van de vestingweg wordt verbreed en ook de rotonde/oversteek van de Polanusweg wordt niet meer waarblijven. Er wordt gesproken voor 2 T-kruispunten.

De problematiek m.b.t. de Gitsestraat (sluipverkeer, verdediging door winkelverkeer) en de ontwikkeling van de site Duvarestraat werd meegenomen in de startnota. In de startnota wordt de indicatieve ontwikkelingsplan naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.

Indien de startnota bekrachtigd wordt, wordt de voorstel opgenomen in de ontwikkelingsplan van het RUP. (Werk in oktober nog voorgesteld aan de regionale mobiliteitscommissie en de kwaliteitscommissie)

2.4THEMA 4: 'Onteigeningsplan'

- B11: Delen van 3 percelen worden getroffen door het onteigeningsplan (op onteigeningsplan nr. 9) maar vooral voor het perceel 934L2 is een probleem voor de aanpalende handelszaak mocht dit onteigend worden. Er wordt een zone van 100m (variabel tracé met 2x50m links en rechts) vastgelegd terwijl er maar 11m noodzakelijk is (in strijd met rechtzekerheid en redelijkheidsbeginsel, onteigeningsnoodzaak onvoldoende gemotiveerd). 934L2 wordt gedeeltelijk gebruikt als laad-, los-, en manoeuvreer ruimte; onteigening zou betekenen dat de huurder het gebouw moet verlaten.

- B23: Delen van 3 percelen worden getroffen door het onteigeningsplan (op onteigeningsplan nrs. 11 en 12). Er wordt gevraagd om van dit plan geschrapt te worden. De voorkeur voor onteigening zou moeten gaan naar niet bebouwde percelen.
- B24: Het grootste deel van het perceel (op onteigeningsplan nr. 13) wordt getroffen door onteigening. Er wordt gevraagd om de ontsluitingsweg niet op dit perceel te voorzien zodat de bestaande vergunde gebouwen / activiteiten op dit perceel gevrijwaard blijven.
- B25: Een groot deel van het perceel (op onteigeningsplan nr. 5) wordt getroffen door onteigening. Er is onduidelijkheid of er een onteigening komt of niet daar er in het verzoek tot raadpleging melding wordt gemaakt dat er geen onteigeningsplan wordt gekoppeld aan het RUP, dat er maar 11m noodzakelijk is weliswaar binnen een variabele zone en dat er een onteigeningsstrook van 100m wordt voorgesteld. Bovendien zou zelfs een onteigening van 10m een enorme impact hebben op de activiteiten van het bestaande bedrijf: zo zou er maar op 18m (10m + 8m gebouwenvrije zone) kunnen worden gebouwd. Overeenkomstig artikel 1.2.4 moet immers de inplanting van gebouwen en verhandingen t.o.v. de ruimtelijk minimum 8m bedragen. Op deze manier is het moeilijk om het huidige bedrijfsgebouw nog uit te breiden. Ook zou een onteigening belangrijke nieuwe kosten meebrengen zoals omheining- en toegangscntrole. Er staan ook schrootcontainers achteraan waarvoor een nieuwe ontsluiting zou moeten worden voorzien

De noodzakelijkheid van de 'indicatieve' ontsluitingsweg wordt in vraag gesteld:

- Het leidt tot een rechtsonzekere situatie.

- De niet-geactualiseerde streefbeeldstudie vormt een fout uitgangspunt.
- Vormt het een veiligheidsrisico door de aanwezigheid van een Seveso-bedrijf en de spoorweg in de onmiddellijke nabijheid.
- Geen van de 4 ontsluitingsscenario's werden uitgebreid onderzocht maar de keuze van scenario 3 heeft wel belangrijke gevolgen voor het bestaande bedrijf palend aan deze ontsluitingsweg. Scenario 5 – richting Regina Wautersweg dient ook opgenomen te worden.
- De ontsluiting van de bedrijvzone Wijnendale moet eerst onderzocht worden.
- De ontsluitingsweg staat in functie van de nieuwe activiteiten van het lokaal bedrijventerrein (Art. 1). Het is dan ook geheel niet zeker wanneer die ontsluitingsweg zou worden aangelegd.
- B26: Een deel van het perceel (op onteigeningsplan nr.8) wordt getroffen door onteigening. De aanduiding van een 'indicatieve interne ontsluitingsweg' met een breedte van 100m is volstrekt onwettig. Het gebrek aan een geactualiseerde streefbeeldstudie creëert een te grote rechtsonzekerheid zodat de procedure van het RUP dient stopgezet te worden. Ofwel het RUP een keuze maken zonder de update af te wachten, ofwel moet de plannende overheid de update afwachten alvorens het RUP op te maken. In geval dat er toch gekozen wordt voor een nieuwe interne ontsluitingsweg moet er gekozen worden voor de 'minst schadelijke weg': er wordt een voorstel van ontsluiting in het bezwaar meegegeven (tussen Verhoestraete en Dutry).
- B27: (Delen van) de percelen (op onteigeningsplan nrs. 3, 4, 6 en 7) worden getroffen door onteigening (beide loodsen en tussenliggende circulatiezone van Dutry zijn echter onsmakelijk met elkaar verbonden. De aanduiding van een 'indicatieve interne ontsluitingsweg' met een breedte van 100m is volstrekt onwettig. Het gebrek aan een geactualiseerde streefbeeldstudie creëert een te grote rechtsonzekerheid zodat de procedure van het RUP dient stopgezet te worden. Ofwel het RUP een keuze maken zonder de update af te wachten, ofwel moet de plannende overheid de update afwachten alvorens het RUP op te maken. In geval dat er toch gekozen wordt voor een nieuwe interne ontsluitingsweg moet er gekozen worden voor de 'minst schadelijke weg': er wordt een voorstel van ontsluiting in het bezwaar meegegeven (tussen Verhoestraete en Dutry).
- B30: Een deel van het perceel (op onteigeningsplan nr. 15) wordt getroffen door onteigening. De ontsluiting zou perfect naast het handelspand kunnen worden aangelegd daar het maar om een breedte van 11m gaat. De laad- en loszone van het handelspand kan perfect

aansluiten naast het handelspand. Er wordt verwezen naar het voorstel van Retail Estate en Brocap (B32-B38)

- B32 (Retail Estate): Een deel van het perceel (op onteigeningsplan nr.15) wordt getroffen door onteigening. Het RUP moet voldoende gedetailleerd worden waar de ontsluitingsweg juist zal voorzien worden. Op geen enkele wijze kan de aanduiding van een zone met een breedte van 100m aanzien worden als evenredig met het onteigeningsdoel. Er werd samen met Brocap (B38) een voorstel (met hieraan gekoppeld een aantal voorwaarden) uitgewerkt voor de aanleg van de weg. Vraag om het RUP en het bijhorende onteigeningsplan te verfijnen.
- B38 (Brocap): Delen van de percelen (op onteigeningsplan nrs. 10 en 14) worden getroffen door onteigening. Samen met de eigenaars van nr 15 wordt er een voorstel gegeven van een concrete locatie van een ontsluitingsweg. Er wordt gevraagd om de voorgestelde onteigening te schrappen en te vervangen door het voorstel (onteigening van de respectievelijke eigendommen is enkel aan de orde wanneer tussen de betrokken eigenaars en de initiatiefnemers geen consensus kan worden gevonden).

Opmerkingen B11/B23/B24/B25/B26/B27/B30/B32/B38

- *Aanvraag: In de startnotitie wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderscheidt en positief geïntegreerd als een oplossing op langere termijn.*

Concreet betreffende het onteigeningsplan: er wordt geadviseerd het onteigeningsplan weg te laten, en dus een het RUP geen onteigeningsplan te koppelen

Het is niet zeker zo niet er sedert 24 februari 2017 een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet is dat naar alle verwachting op 1 januari 2018 in werking zal treden. Aangezien deel 4 (de gerechtelijke fase) van het decreet onmiddellijk van toepassing zal zijn op de voornoemde onteigeningen (als indicatieve gasdistributie van het plan wordt immers voorzien begin januari 2018) is het aangeraden ook de administratieve fase te laten sporen met het nieuwe decreet, dit ten einde administratieve problemen, die mogelijk een niet succesvolle procedure kunnen veroorzaken, te vermijden.

Het is niet zeker zo niet het nieuwe Onteigeningsdecreet voor wat betreft de administratieve fase voorziet in bijzondere vereisten die een verfijning inhouden van wat als nu al wettelijk vereist is. Zo moet onder meer het wegtraject of meer nauw bepaald worden: op vandaag is het echter mogelijk al een concreet wegtraject te gaan vastleggen.

In die omstandigheden wordt een ook geadviseerd aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen en de voorgestelde ontsluitingsweg indicatief te behouden in het RUP.

Een eventueel onteigeningsplan kan indien noodzakelijk in een latere fase nog opgemaakt worden op basis van de doelstellingen van het RUP en in functie van concrete ontsluitingsvoorwaarden van de achterliggende gronden richting Wijnendalestraat.

2.5 THEMA 5: 'Bestemming'

2.5.1. Art. 1 – Zone voor lokale bedrijvigheid

- B25 / Art. 1: Het bestaande bedrijf Metalen Verhoestraete wil uitdrukkelijk bevestigen (in kader van verdere ontwikkeling) dat zij een 'lokaal bedrijf' zijn in de zin van Art. 1.1 met de nuance dat het hier gaat om een bedrijf van meer dan 5.000m² perceelsoppervlakte, waarvoor de uitzondering in Art. 2.2 geldt. Er wordt wel gevraagd om de term 'nieuwe activiteiten' in punt 3.9 Bepalingen omtrent bestaande bebouwing te verduidelijken (uitbreiding bestaande gebouwen of activiteiten die zich onderscheiden van de huidige exploitatie). Ook dat de bedrijfsactiviteiten kunnen worden beschouwd als 'productie, opslag en verwerking van

goederen'. Ook naar de terreinbezetting – bebouwingsverplichting wordt er gevraagd kan niet van toepassing zijn bij dit bestaand bedrijf ('substantiële wijziging').

- o B25/ Art. 1: Omschrijving Milieu-impact voor lokaal bedrijventerrein bijsturen. Dit zorgt voor onzekerheid daar milieu-impact geen term is in de Vlaamse wetgeving. -> aangeven dat Metalen Verhoestraete geen milieubelastend karakter heeft of zekerheid bieden dat Metalen Verhoestraete er mag gevestigd worden indien dit wel zo is.

Overweging: Bestaande activiteiten kunnen anders blijven (3.9 n.v. bepalingen). Alleen Metalen Verhoestraete vallen onder toegelaten activiteiten (productie, opslag, verwerking). Volgende gemeente kan vragen om te garanderen dat Metalen Verhoestraete zijn activiteiten mag kan uitvoeren:

- Definitie Lokale Bedrijven reguleren betreffende milieu-impact: Nieuwe klasse 1-bedrijven worden uitgesloten. Alleen klasse 3 en klasse 2 bedrijven, gevestigd na de inwerkingtreding van het RUP, kunnen niet uitvallen naar klasse 1.
- In de voorschriften van artikel 1: 'Het is toegelaten om de bestaande bedrijfsactiviteiten klasse 1 uit te breiden, mits de bedrijfsoppervlakte niet wordt uitgebreid.' (verrekenende kolom) Het betreft hier het bestaande bedrijf van Metalen Verhoestraete ten zuiden van de Wijnenbloestraat. (aanwijzing)
- De uitbreiding van perceeloppervlakte (art. 2.2) is hier van toepassing. De uitbreiding moet wel voldaan worden aan de voorschriften van het RUP. Terreinbezetting kan geen probleem opleveren daar het perceel verhoogd of voor meer dan 50% bebouwd is.
- Uitbreiding van het bestaande bedrijf mag de aardig van de indicatieve ontwikkelingsrichting (de Wijnenbloestraat naar huishoudens).

2.5.2. Art.1 – Zone voor lokale bedrijvigheid / Art.2 – Gebied met concentratie aan kleinhandelszones

- B11 / Art. 1, 2: Het achterste deel van een handelsperceel – een onbebouwd gedeelte maar wel essentieel voor de aanvoer van goederen en bevoorrading van het handelspand – werd bestemd als zone voor lokale bedrijvigheid. Er wordt gevraagd om het volledige perceel te bestemmen in de zone 'gebied met concentratie aan kleinhandelszones'.

Overweging: Bestaande activiteiten kunnen anders blijven (3.9 n.v. bepalingen). De oppervlakte van Art.2 kan best niet vergroten (toekomstige oppervlakte voor handelszaken is te vermijden -> dit ook in functie van de bezetting van de indicatieve ontwikkelingsrichting (de Wijnenbloestraat).

- B27 / Art. 1, 2: Het bestaande bedrijf Dutry komt in 2 bestemmingszones te liggen, namelijk in Art. 1 en Art.2. Er wordt gevraagd om het bedrijf op te nemen binnen één geëigende bestemmingszone die zowel groot- en kleinhandel (Dutry verkoopt ook rechtstreeks aan de eindconsument in combinatie met ambachtelijke activiteiten en dienstverlening toelaat. De inkleuring van de terreinen van Dutry in paars (Art 1) gecombineerd met blauw (Art.2) kan een mogelijkheid zijn.

Overweging: Bestaande activiteiten kunnen anders blijven (3.9 n.v. bepalingen). Misschien mag extra in de SV opnemen dat de huidige activiteiten kunnen blijven (mits u het kleinhandel in artikel 1).

2.5.3. Art.2 – Gebied met concentratie aan kleinhandelszones

- B10, B38 / Art.2. Vraag om het vrij liggende perceel t.h.v. AVEVE (langsheen Rotsestraat) ook te bestemmen als een overgangszone met wonen en groen, gelijkaardig stedelijk woongebied zoals bestemd in RUP Dammestraet. (Voor B38 wordt verwezen naar artikel 3 – gemengde zone - in RUP Brugsesteeweg).

Overweging: Bijvoorbeeld wanneer is hier niet gemeent, het wonen in de handafdeling moeten toe. Maar gebouwd worden, dit wordt gereconstrueerd om de zone voor vaste- en voortbewoondbestaat (art. 5). Dit ook een mobiliteit brengt het ontstaan van de Rotsestraat geen uitsluitend met zich mee (mogelijkheid, er wordt een extra knooppunt gecreëerd ter hoogte van AVEVE). Gaan om de stad voor niet meer te gaan in dit verband.

- B29 / Art.2: De activiteiten 'zaalsporten en sportinfrastructuur' niet verbieden in de zone 2 daar er vanuit de stedelijk woongebied Gitsestraat hiernaar veel vraag zal zijn en dat zone 3 de vraag mogelijks niet zal kunnen opvangen.
- B39 / Art.2: De activiteiten 'zaalsporten en sportinfrastructuur' niet verbieden in de zone 2. De indiener wil graag een bowlingzaak (600 à 800m²) realiseren én een recre-zaak (600 à 800m²) op een vrijliggend perceel (nr.10 op oontegeningsplan). Bovendien beschikt het eigendom over een uitvoerbare socio-economische vergoeding waarbij dit mogelijks als oplossing kan worden aanzien.

Overweging behandeling B29/B39

Overweging: 'zaalsporten en sportinfrastructuur' ook in artikel 2 toelaten om hier mag voldoende vrijheid te bieden naar bowling. Er is echter ook volgend aanpaktoepassing, indien een gedeelte hiervan aanwezig wordt moet deze ondergeschikt zijn aan de sportactiviteit. Het is te verwachten dat de focus op zich gaat functioneren (geeft in begin principes RUP).

2.5.7. Art. 5 – Kleinhandelszone voor centrumbebouwing

- B41/B43/B45 (identieke bezwaarschriften) / Art. 5: De ruimte in de zone tussen Gryspeerds Hof en de zonegrens met Art.2 wordt nu ingenomen door woningen met grote tuinen die momenteel fungeren als groenzone tussen de dichte stadsbebouwing en het drukke winkelcentrum. In de SV staat er dat er tot 80% kan bebouwd worden en voor handelszaken cat. 3 en 4 is geen maximum oppervlakte meegegeven. Er wordt gevraagd om dit gebied verder te laten ontwikkelen voor wonen.

Overweging: Ook de andere percelen in Art. 5 (ten zuiden van Gryspeerds Hof, ten oosten van Gryspeerdsweeg) kunnen als overgangszone tussen de Brugsesteeweg en de achterliggende woongebieden waar wonen prominent maar waar er mogelijkheden naar de toekomst worden gegeven. In de RUP hier aangegeven. In het RUP wordt wel opgemerkt dat percelen niet samengevoegd kunnen worden in functie van handelsactiviteiten, wat grotere handelsactiviteiten moet vermijden (Bep. 2.3).

2.6.THEMA 6: 'Inrichting'

- B36 / Art.3: Het handelsgeheel F is momenteel erg versnipperd (veel eigenaars) zodat het moeilijk te ontwikkelen is als 1 handelsgeheel. Het gevolg gaat zijn dat er geen ontwikkelingen meer gaan komen in dit handelsgeheel daar het voor een kleine ondernemer niet haalbaar is om een dergelijke grote ontwikkeling te realiseren (er wordt specifiek verwezen naar Floriusweg nr. 4).

Overweging: Een RUP is een planologisch instrument dat bevest de concrete actuele situatie staat. Een globaal inrichtingsplan moet bovendien enkel worden opgesteld bij een aanpak die een wijziging toebrengt in de inrichting van het handelsgebied. Individuele ontwikkelingen kunnen, maar moeten passen binnen de visie voor het handelsgebied. Maar inrichtingsvoorwaarden aan de inrichting van problemen vormen voor kleinere ontwikkelingen met name de verplichte blinde gevels ten Brugsesteeweg en de Dammestraat. Daarom opmerken dat verplichte blinde gevels niet vereist zijn voor individuele/kleine ontwikkelingen die de inrichting van het handelsgebied niet.

wijzingen. Deze moeten ook opgenomen voor artikel 2. De functioneringskoningen die op het gebied van woonwettelijk plan worden opgegeven zijn een indicatie voor wanneer het handlingsgebied op zijn geheel herontwikkeld zou worden.

- B13 / Art.5: De rooilijn ligt 3m achter het voetpad, er wordt een verplichte bouwlijn op 8m van de rooilijn vastgelegd in het RUP wat zou betekenen dat er 1m van het voetpad moet gebouwd worden

• Overweging: Voor het gebied tussen Gyspoortde Hof en Wijkplanten ligt de rooilijn niet gelijk met de voorste parkeerplaats, die rooilijn ligt 3m naar achteren. Voor de andere delen van Art.5 liggen deze wel gelijk. Dit dient bekeken te worden door AMV (antwoord wordt afgeleverd).

- B47: De bufferzone tussen Art.6 en Art.2 niet als brede groenbuffer realiseren daar deze niet efficiënt is tegen de hinder die ondervonden wordt (lawaaihinder, zwerfvuul, lichthinder, verkeer,...). Een brede en hoge aarden wal, beplant met groen, zou een betere oplossing zijn maar is echter in de huidige toestand niet meer mogelijk. Op de winkelcomplexen zelf zouden ook meer efficiënte en afdoende ingrepen kunnen gebeuren (lossen achter gesloten poorten, doordachte inplanting van gebouwen om als geluidsmuur te kunnen fungeren,...).

• Overweging: in het RUP zijn er reeds 5V voor een doorgaande inrichting van de buffer opgesteld (5V, p.40). M.a.w. RUP niet aanpassen.

- B47: Er is in het RUP geen aanzet om ecologisch iets beter te doen, bvb. het verplichten van groendaken, verplichten om de parkings in waterdoorlatende materialen te voorzien of parkeerterreinen onder de winkelruimte te voorzien en het verplichten om een doordacht groenplan te realiseren rond een commercieel pand.

• Overweging van WVI aan Gecoro: de waterdoorlatendheid van het grond is niet altijd kwantificeerbaar. De bepalingen omtrent duurzaamheid geven een aanzet (p.11). In de stedenbouwkundige verordening worden groendaken verplicht.

- B29 - Artikel 2 (inrichting en beheer p.33) : vraag om in/uitrit tussen Brico en CM Zorgwinkel te behouden in het nieuwe RUP. De in/uitrit functioneert als enige toegangsweg voor het vrachtverkeer van de CM zorgwinkel en geldt eveneens als ontsluiting voor het zware vrachtverkeer van het achterliggend perceel (magazijn en buitenopslag Gamma)

• Overweging: bestaande activiteiten kunnen behouden blijven (Alq. Best. 3.5). De indicatieve functioneringskoningen zijn opgegeven voor wanneer het handlingsgebied op termijn herontwikkeld zou worden.

- B12/B15/B16/B17/B18/B19/B20 (identieke bezwaarschriften) / Art.4: 1 op- en afrit is te beperkend (in combinatie met bouwlijn op 8m). Ook wordt de vraag gesteld of het mogelijk is om een uitweg te verkrijgen via de aanpalende percelen achteraan naar de Rotsstraat.

• Overweging: In het RUP wordt voor art. 4 enkel aangegeven dat de circulaire voor gemiddeld verkeer indien mogelijk op eigen terrein moet gebeuren. Echter ter verduidelijking: 1 op- en afrit moet voldoende zijn. Deze kan opgesteld worden in een ritje en een uitrit. Wat betreft het aantal parkeerplaatsen zal voldoende moeten worden aan de stedenbouwkundige verordening. Een uitweg via de aanpalende percelen achteraan is in principe mogelijk, zij het enkel in functie van de ritje. Een uitweg in functie van economische activiteiten kan niet toegepast worden.

2.7 THEMA 7: 'Diverse / niet-RUP gerelateerde opmerkingen (wel in uitvoeringsfase)'

- B14: De vraag om bij planning of veranderingswerken een briefje te sturen of te telefoneren.

• Overweging: in het verdere planningsproces zal hier maximaal rekening mee gehouden worden.

- B25: Er werd in het openbaar onderzoek een plan-mea-screeningsnota toegevoegd maar geen plan-MER wat volgens de bezwaarschrijver wel noodzakelijk wordt geacht omdat het geen 'kleine wijziging' betreft.

- B31/B40: Op niveau van milieu-effecten is een dergelijk volgehouden vaagheid juridisch onaanvaardbaar

Overweging B25/B31/B40

Overweging: in het RUP wordt de bepaling van meer-maanden draagvlak waar er wordt beweerd dat het voorgenomen plan geen aantasting geeft tot aanzienlijke negatieve milieueffecten en dat de opricht van een plan-MER niet nodig is

Bespreking

Op het advies en de overweging waren er geen vragen. Omtrent de bezwaren/ overwegingen waren over de volgende thema's vragen/opmerkingen.

- Thema 1: 'wonen'

- Wat zijn schakelwoningen?

Antwoord: dit zijn twee woningen die in één volume zijn gebouwd en die allebei een toegang hebben op de gelijkvloers/openbaar domein. In de meeste gevallen is dit een woning met tuin op het maaiveld met erbovenop een tweede woning met daktuin. De tweede woning is met een trap bereikbaar. Omdat alle woningen een rechtstreekse toegang hebben tot het gelijkvloers wordt dit niet als een appartements gezien. Deze bouwvorm is al op bepaalde plaatsen in de stad toegepast (bij Sinnecoort in Oekene, in de Noordstraat,...). Er wordt de suggestie gegeven door één van de GECORO-leden om de omschrijving 'stapelwoningen' te gebruiken ipv. schakelwoningen om verwarring te vermijden.

- De overweging is om een bouwhoogte toe te laten van 9 meter. Wordt deze hoogte ook toegepast in andere projecten?

Antwoord: dit wordt ook in veel andere projecten toegepast.

- Het bezwaar B09 stelt dat de eigenaars/gebruikers van de grote winkelcomplexen moeten worden verplicht om op hun daken zonnepanelen en kleine windmolens te plaatsen. Dit is terecht en is ook wat de minister van energie wil. Deze daken moeten zeker in functie van alternatieve energie worden ingezet.

Antwoord: het voorzien/verplichten van zonnepanelen op daken is geen voorwerp van RUP omdat volgens de stedenbouwkundige verordening al een duurzaamheidstoets moet gebeuren bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning (bv. opleggen van zonnepanelen op het dak of een alternatief). In dit geval is duurzame energie enkel mogelijk via vergunningaanvraag voor bouwen/verbouwen/herbouwen. In bestaande situaties, wat hier nu het geval is, kan duurzame energie dan via (financiële) stimulans.

- Thema 2: 'inventarisatie/handel'

- In het RUP is er sprake van 'bestaande handelsactiviteiten'. Hoe wordt dit begrip geïnterpreteerd? Wat is het gevolg als één van deze bestaande handelsactiviteit plots stopt/wegvalt?

Antwoord: met het RUP werden alle bestaande handelsactiviteiten in kaart gebracht. Met deze inventarisatie is nu per handelsgebied duidelijk (1) hoeveel nettohandelsoppervlakte er is per categorie, (2) wat het maximale toegelaten nettohandelsopp. is van de categorie 1 en 2 en (3) dat nieuwe handelsvestigingen in de categorieën 3 en 4 groter dan 400m² nog mogelijk zijn. Deze inventaris vormt de basis van de visie van het RUP. Deze inventaris werd in het RUP juridisch verankerd. Bij aanvragen tot nieuwe handelsvestigingen in het RUP kan de stad achv deze inventaris duidelijke standpunten innemen. Voorbeeld: een nieuwe handelszaak in categorie 1 en 2 kan pas als gunstig worden beoordeeld als er één van de bestaande handelszaken in dezelfde categorie en in hetzelfde handelsgebied is stopgezet (dit bv. voor art. 2) In dit geval mag de nettohandelsopp. van deze nieuwe handelszaak niet meer bedragen dan de opp. van de stopgezette handelszaak. Kortom: met deze inventaris kan de stad per geval bekijken wat kan en niet kan.

K.T.

- In artikel 2 wordt horeca verboden. Bij de overweging tot behandeling van bezwaar B29 zou bijkomende horeca wel mogelijk zijn?
Antwoord: het gaat hier om Bon'ap dat bestaat uit een voedingszaak op het gelijkvloers en met op het verdiep een mogelijkheid om de aangekochte voedingswaren te consumeren (eetgelegheid). Dit wordt niet als een horecazaak gezien. Dit type valt onder de categorie voeding.

Thema 3: 'mobiliteit'

- Bezwaar B47 toont aan dat de Gitsestraat verzadigd en een sluipegweg is. Verkeer van de Brugsesteenweg rijdt doorheen de parking naar de Gitsestraat in plaats van terug te de Brugsesteenweg op te rijden. In de Gitsestraat betekent dit overlast. Biedt het RUP hiervoor een oplossing?
Antwoord: het RUP legt een buffer op en verbiedt hiermee ook nieuwe doorsteken naar de Gitsestraat. Het afsluiten van bestaande doorsteken kan niet zomaar omdat dit privégrond is. Het afsluiten van deze doorsteken kan dus enkel juridisch hard worden gemaakt bij het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen. Naast de stedenbouwkundige vergunningen zijn er geen andere middelen om deze sluipegrote te verhinderen. Kortom de sluipegweg zal blijven bestaan totdat er een stedenbouwkundige vergunning wordt afgeleverd. Het gaat hier immers om een bestaande vergunde toestand.
- De overweging is om het artikel 10 'aansluitingspunt ontsluitingswegen achterliggend gebied' volledig te schrappen. Is deze visie dan volledig uitgesloten?
Antwoord: De studie 'Doorstromingsonderzoeken N32' van het Agentschap voor Wegen en Verkeer toont aan dat er geen bijkomende rotonde nodig is ter hoogte van de Brugsesteenweg/Polarisweg. Omdat deze ingreep volgens het nieuwe streefbeeld niet noodzakelijk is, wordt het artikel 10 dan ook logischerwijs geschrapt. Zo zijn er dan inzake vergunningen ook geen belemmeringen meer voor de ontwikkelingsperspectieven op de percelen die binnen het artikel 10 lagen. Het schrappen betekent hier geen uitsluiting. Op lange termijn kunnen er andere inzichten opduiken die dan terug dezelfde of een alternatieve verkeerskundige ingreep vooropstellen.
- Bij de vorige Geconr waar het RUP ifv de plenaire vergadering werd behandeld werd aangetoond dat dit RUP niet bedoeld is om het mobiliteitsprobleem op te lossen. Op vandaag zijn de studies omtrent mobiliteit nog niet afgerond. Zijn er al resultaten van deze studies en indien ja kunnen de resultaten van deze studies reeds getoond worden?
Antwoord: de provincie adviseerde om de door de intergemeentelijke mobiliteitscommissie bekrachtigde studie voor de N32 op te nemen in het RUP. Deze studie zal in het toelichtend deel van het RUP worden opgenomen. De opportuniteit is om de GECDRO uit de nodigen op een informele bijeenkomst van de intergemeentelijke mobiliteitscommissie. Tijdens deze informele bijeenkomst kan deze streefbeeldstudie aan de GECDRO worden toegelicht
- Zijn de doorgangen op de parkings tussen de Brugsesteenweg en Gitsestraat vergund of zijn deze spontaan ontstaan?
Antwoord: de eerste handelsgehelen werden in het verleden vergund met de visie om het autoverkeer van de Brugsesteenweg naar de Gitsestraat te leiden. In een recente vergunning werd al een doorgang afgesloten.
- De Gitsestraat heeft bepaalde vormen van overlast (snel rijden, hangjongeren,) Hoe wordt dit aangepakt?
Antwoord: het RUP legt enkel een juridische basis om sluipegverkeer van de Brugsesteenweg naar de Gitsestraat tegen te gaan. Het RUP is géén instrument om dergelijke vormen van overlast zoals geluid, snel rijden, ... tegen te gaan.

K.T.

- Is het onderbreken van de sluipegweg van Brugsesteenweg naar Gitsestraat gelinkt aan een specifieke winkel of aan een handelsgeheel?
Antwoord: dit is gelinkt aan een handelsgeheel. Dit betekent dat een sluipegweg enkel kan worden afgesloten bij grote wijzigingsvergunningen (dus niet bij een vergunningsaanvraag om bv. de inrichting of raamindeling van één winkel te wijzigen).
- Bij de herinrichting van de Brugsesteenweg zal mogelijk een gemengd roodstelsel worden aangelegd. Dit stelsel vergt nood aan bijkomende waterbuffering. Een waterbuffering dient met het RUP voorzien te worden.
Antwoord: een opname van een waterbuffer in het RUP hoeft niet omdat dit in kader van de mobiliteitsstudie wordt onderzocht. Ook werd dit bekeken in kader van het waterbeheersingsplan dat werd opgemaakt in navolging van de watersnood op 31 mei 2016. Op deze locatie wordt een ondergrondse waterbuffering voorzien. Om wateroverlast tegen te gaan zullen ook de bestaande collectoren worden geoptimaliseerd.
- **Thema 4: 'onteigening'**
 - Verdwijnt met het schrappen van de onteigening de rechtsonzekerheid voor de bedrijven? Dit omdat de indicatieve pijl in artikel 1 (zone voor lokale bedrijvigheid) wel blijft bestaan.
Antwoord: Het onteigeningsplan werd opgemaakt op vraag van de hogere overheid. Ook steekt de breedte van dit onteigeningsplan van 100m vele eigenaars in juridische onzekerheid terwijl er eigenlijk maar een tracé van een gewone weg nodig is. Bij het schrappen van de onteigening en met enkel het behoud van de indicatieve pijl blijft de mogelijkheid tot het aanleggen van een nieuwe weg bestaan + de mogelijkheid tot het verschuiven uit de as van de pijl. De juridische onzekerheid valt weg met het schrappen van de onteigening: de stad beschikt niet meer over de juridische mogelijkheid om de nodige gronden voor deze weg te verwerven. Het onteigeningsplan werd ook geschrapt met de reden dat er een nieuwe wet inzake onteigeningen in opmaak is. Het onteigeningsplan voorziet een reservatiezone van 100m breed. Bij behoud van het onteigeningsplan kon voor bedrijfsuitbreidingen/vestigingen binnen deze 100m-strook geen vergunning worden verleend wat een bijkomende belemmering/onzekerheid betekent voor de verdere ontwikkeling van deze lokale bedrijfzone. Met het schrappen van het onteigeningsplan kan binnen deze 100m strook wel vergunningen worden afgeleverd wat de zekerheid voor deze bedrijven dan wel verzeekt.
 - Schrappen van onteigening betekent meer rechtszekerheid maar verlegt discussie van waar de weg moet komen naar de toekomst. Deze weg zal ook vele bedrijven doorsnijden. De pijlaanduiding loopt dwars door een bedrijfsgebouw
Antwoord: De pijl opgenomen in de voorlopig vastgestelde versie van het RUP kan langs weerszijden 50m uit haar as verschuiven. Hierdoor kan de weg langs het bedrijfsgebouw worden gelegd. De opmaak van een samenwerkingsovereenkomst na het RUP tussen de diverse eigenaars/bedrijven kan een oplossing zijn. Met deze overeenkomst kan het specifieke tracé worden bepaald.
 - Wordt deze nieuwe weg aangelegd door overheid of door privé?
Antwoord: dit zal na het RUP worden bepaald.
 - Voorstel om een beperkter onteigeningsplan te voorzien voor het stuk weg tussen de Hubo en het examen centrum dat haaks staat op Brugsesteenweg (maw: de volle gele pijl op het RUP).
Antwoord: zie bovenstaande reden tot schrappen onteigening (nl. nieuw decreet in wording inzake onteigening)

Thema 6: 'inrichting'

- Zijn er in het artikel 4 'kleinhandelsarme woonzone met open en halfopen bebouwing' meer mogelijkheden voor handel dan in artikel 5 'kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing'?
- Antwoord: ja.

3 Adviezen RUP Dammestraat

3.1 Advies provincie West-Vlaanderen

- Om garanties te verhogen dat de groenzone op korte termijn en op de gewenste locatie ingericht kan worden is het aangewezen om verordenend vast te leggen dat de ontwikkeling van de groenzone verplicht in de 1^e fase ontwikkeld wordt.

- Overweging: Inhoudelijk opmaken dat de groenzone in eerste fase gerealiseerd moet worden om te garanderen dat deze er op zeer korte termijn komt. Wanneer de groenzone in eerste fase gerealiseerd is, moet worden zal deze niet op de plaats van de grafische aanduiding ontwikkeld kunnen worden, maar deze grond niet in eigendom is van de projectontwikkelaar. Daarom in de toelichting van de voorschriften wil nog eens verduidelijken dat de plaats van de grafische aanduiding slechts indicatief is en deze kan verschuiven op de grens tussen de woon- en huishoudingszone.

- Expliciet opnemen in de bepalingen omtrent de inrichtingsstudie dat de inpassing van de bouwrijpe zone (30m overdruk, minimum 15m) onderdeel dient uit te maken van de inrichtingsstudie. Ook in het mobiliteitsluik kan toegevoegd worden dat de inrichtingsstudie dient aan te tonen dat of het parkeren op eigen terrein georganiseerd wordt.

- Overweging: RUP aanpassen. Het parkeren wordt geregeld via de stadsbouwkundige verordening.

- De bijkomende beperkende bepaling uit de toelichtende kolom van art. 6-2 inrichting (p.42) over de tijdelijke ontsluiting dient verordenend te worden opgenomen. Toelichtingen die een substantiële wijziging of impact hebben op de algemene ruimtelijke ordening dienen verordenend te worden opgenomen.

- Overweging: RUP aanpassen.

- De verordenende voorschriften dienen altijd limitatief en eenduidig te zijn en kunnen dus geen opsommingstekens of beletseltekens bevatten. De voorschriften dienen hierop gescreend te worden (cfr. p.12, p.33)

- Overweging: RUP aanpassen.

- Het is wenselijk dat nog met volgende opmerkingen rekening wordt gehouden:

- Op p.5 wordt de definitie van de gabarietregel gegeven. In combinatie met het voorschrift op p.18 en p.24 'de maximum bouwhoogte bedraagt 12m mits voldaan aan de gabarietregel t.o.v. de aanpalende woonpercelen' lijkt gesloten of halfopenbebouwing onmogelijk aangezien dan op de perceelsgrens moet kunnen gebouwd worden. Het is wenselijk dat deze voorschriften herbekeken worden.

- Overweging: in het RUP wordt reeds aangegeven dat de gabarietregel geldt ten opzichte van de aansluitende bestaande woonpercelen. Toelichtend aanvullen dat de betrekking heeft op de aansluitende bestaande woonpercelen in Dammestraat-West. Eventueel ook invullen op grafisch plan waar de gabarietregel van toepassing is.

- Op p.19 ontbreekt een maximum hoogte van de bijgebouwen voor niet-grondgebonden woningen.

- Overweging: RUP aanpassen dat deze ook een maximum hoogte heeft van 3m

- Op p.39 wordt best een maximale breedte van de dwarse doorsteek opgelegd.

- Overweging: RUP aanpassen dat deze een maximale breedte heeft van 5m (referentie Art.6 naar minimum 3m + 2x1m is opgelegd).

- Op p.40 staat verordenend dat er geen verbinding voor gemotoriseerd verkeer mag worden voorzien tussen Art. 2 & 3 en Art.1. Deze deputatie stelt zich de vraag of hiermee de tijdelijke verbinding tussen de westelijke percelen boven Versoenoghe binnen Art.1 en Art. 2 & 3 niet gehypothekerd wordt. Op p.42 staat deze uitzonderlijke verbinding toelichtend. Deze kan best verordenend als uitzondering opgenomen worden op p.40.

- Overweging: RUP aanpassen.

- Op p.42 dient de toelichtende tekst verordenend opgenomen te worden.

- Overweging: RUP aanpassen.

- Op p.43 staat dat binnen de zone voor fiets- en voetgangersnetwerk alle vormen van verhardingen en toeritten voor mechanisch verkeer verboden zijn met uitzondering van het tracé met een minimum breedte van 3m. Wordt hiermee de bufferzone uit Art.3 GRUP Brugsesteenweg bedoeld (enkel een noodontsluiting)? Het voorschrift geeft namelijk aan dat op alle fietspaden in het gebied (want ze zijn allemaal minimum 3m) verhardingen en toeritten voor mechanisch verkeer toegelaten zijn. Dit lijkt niet wenselijk.

- Overweging: RUP aanpassen dat er bedacht wordt dat de fietspaden overtoeren kunnen verhard worden maar niet dat deze enkel een toegang kunnen zijn voor gemotoriseerd verkeer.

- Op p.44 worden activiteiten in de bouwrijpe zone toegelaten. Ziet de stad hier de mogelijkheid om enkele activiteiten te verbieden.

- Overweging: aanpassen, activiteiten met vermobiel in het RUP, dit zou indertijd opgenomene effecten met zich mee kunnen brengen (parkeerwilde, stopplaatsen, ...). De bouwrijpe zone moet een groen karakter krijgen.

- Op p.45 wordt melding gemaakt van de groen van 2.000m². Op het grafisch plan is deze echter een 1.100m². De vraag wordt gesteld of dit geen vertekend beeld geeft.

- Overweging: RUP aanpassen dat de bod op het grafisch plan ongeveer een oppervlakte heeft van 2.000m². Wanneer de groenzone in eerste fase gerealiseerd moet worden zal deze niet op de plaats van de grafische aanduiding ontwikkeld kunnen worden, maar deze grond niet in eigendom is van de projectontwikkelaar. Daarom in de toelichting van de voorschriften wil nog eens verduidelijken dat de plaats van de grafische aanduiding slechts indicatief is en deze kan verschuiven op de grens tussen de woon- en huishoudingszone.

3.2 Advies Elia

- Opnemen van hoogspanningsinstallaties in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA,...).

- Overweging: RUP niet aanpassen, is reeds zo opgenomen. Dit kan ook zo motiveren.

4 Bezwaren RUP Dammestraat

4.1 THEMA 1: 'Waterproblematiek - groenvoorzieningen'

- B09 - Op de terreinen is een vijver/poel aanwezig met kikkers en mogelijk andere amfibieën. In het RUP is hier onvoldoende over opgenomen.

KA

- B04 - Er wordt aandacht gevraagd voor de bestaande beplanting, er wordt verwezen naar de aanwezigheid van oude bodem. Het is belangrijk de min. 2000m² groenzone geïntegreerd wordt en niet verdwijnt in kleine stukjes groen. Het groen kan zo ook een betekenis krijgen in functie van waterbeheersing (bv. klein spaarbekken). Voorstel om met een natuurlijk afwateringssysteem met spaarbekken te werken op het 'bosterrein' naast de fabriek.
- B34 - Bestaand groen behouden/meer groen dan op voorstel plannen. Groenzone tussen de huizen.

Overweging B04/B08/B34:

Overweging: De huidige groenzone gelegen achteraan het terrein (achter Hubo) is ontstaan uit aanplanten van wilg, es en els met een overwoekerende onderbeplanting van bromen. Momenteel is de zone niet toegankelijk. Aan de rechterzijde van de zone staan er verschillende populieren (voedsel afgestaan). Deze worden in het verleden reeds meer gesnoeid. De zone is niet biologische waarde. Bij het inklinken van de verduurzamingsaanpak dient een plan bijgevoegd te worden met de bestaande groenstructuur. Voor het ruimen van de bestaande oppervlakte zal bij Agurischep Natuur en Bos een natuuronderzoek naar ontbrekende aanpakmaatregelen moeten worden. Naar onderzoek is nodig in verband met de biodiversiteit van de pool/vijver gelegen op het terrein. Afgevoerd moet worden of de pool/vijver in functie van de waterbeheersing niet in het gebied geïntegreerd kan worden. Het water moet een uitzicht van afkeer niet gebufferd worden. Wel wordt de gebiedsrijpe opgelegd ten aanzien van de bestaande woongroepen aan Dammeestraat-West.

- B04/B08/B34: De omvorming naar een woonzone is een geschikt moment om het probleem met de wateroverlast aan te pakken. O.a. dient het bestaande groen maximaal behouden te worden zodat deze al het water kunnen opnemen. De angst wordt geuit dat bij de realisatie van het woonproject de wateroverlast zal verergeren.

Overweging B04/B08/B34

Overweging: de bestaande oppervlakte waterkultivering worden opgelegd met het verduurzamingsaanpak, niet in de fase van het RUP. Er zal een subsidiërende worden ingepreerd om de waterbeheersing ter hoogte van de Rotsstraat aan te pakken.

4.2THEMA 2: 'Mobiliteit'

- B36 : Vraag om het westelijke gedeelte van het stedelijk woongebied te ontsluiten via de Rotsstraat (in samenhang met voorstel B10 om perceel AVEVE in te richten als woonperceel) en hierbij de tijdelijke ontsluiting voor gamotonseerd verkeer naar de noordelijke interne ontsluitingsweg op te heffen.

Overweging: niet aanpassen, het creëren van een extra kruispunt is niet wettelijk. Zie thema 5 synthese Bruggesamenweg, Art. 2, B10/B38

- B04: De in- en uitrit van de nieuwe site zou best komen t.h.v. de huidige ontsluiting van het bedrijventerrein.

Overweging: RUP niet aanpassen. Het RUP geeft aan dat de huidige interne ontsluitingsweg niet aansluit op de Dammeestraat, waar juist op de Dammeestraat maakt deel uit van verder onderzoek in functie van mobiliteit in het aanpakplan van de stedelijke woonzone via de Dammeestraat te ontwikkelen. Zie ook Thema 5 synthese Bruggesamenweg, Art. 2, B10/B38

- B09/B23/B34: Voor de ontsluiting van de site Dammeestraat (RUP Dammeestraat) wordt er best gezocht naar een oplossing waar enkel personenwagens door de Rotsstraat en de

KA

Dammeestraat mogen rijden. Er wordt eveneens gevraagd naar rustige veilige fietswegen (en aansluiting op het fietspad aan de overkant van de spoorweg).

Overweging: RUP niet aanpassen. Er is reeds in het RUP rekening gehouden met een maximale afsluiting van voetpaden en fietswegen. Ook worden er fietsaanpakkingen opgelegd. Informatie over het aantal spoorwagengroepen te realiseren, de overweging ter hoogte van de Dammeestraat wordt overaan reeds afgevoerd. Hier een fietsaanpakking realiseren is geen haalbare kaart. Wel wordt de heraanpak van de Dammeestraat gepland, waarbij de nodige aandacht zal besteed worden aan fietsverkeer.

4.3THEMA 3: 'Bestemming'

- B08/B33: De functies die kunnen komen in de te behouden loods is veel te breed en bepaalde types van invulling staan garant voor toekomstige overlast (zoals danszaal, korting,...)

Overweging: Dit is voorwerp van de aanpakovereenkomst. Wel bijdrage in het RUP opwerpen dat de functie van de loods geen overlast mag brengen.

- B38 : Vraag om het maximum van 100 woningen te schrappen en minimaal aantal te realiseren woongelegenheden te verhogen tot 35 woningen/hectare (B38 - projectontwikkelaar). Dit omwille van economisch, demografische, ruimtelijke... veranderingen; er wordt verwezen naar het strategisch debat van het BRV.

- B38: Vraag om af te zien van 50% grondgebonden en 50% niet-grondgebonden woningen (B38 - projectontwikkelaar). Gaat in tegen richtlijn BRV om maximaal in te zetten op een kwalitatieve verhoging van het ruimtelijk rendement. Wel akkoord met verbod op grootschalige eengezinswoningen.

Overweging B38

Overweging: niet aanpassen, er moet een grondslag van zijn van woningtypen. De draagkracht mag niet overschreden worden.

4.4THEMA 4: 'Inrichting'

- B08/B33/B34/B35: Het is onaanvaardbaar dat er op 3m van de perceelsgrens van de aanspalende bestaande woongroepen (buiten RUP) een gebouwen van 12m hoog kan geplaatst worden. Vraag voor lagere woningen (overweging = 2 bouwlagen) , geen hoogbouw en meer bouwafstand van de bestaande percelen

Overweging: in het RUP wordt reeds aangegeven dat de gebiedsrijpe (ook van opzichte van de aanspalende bestaande woongroepen) bebouwing tot perceelsgrens moet maximaal de breedtehoogte zijn. Toekomstig aanvragen dat de bebouwing blijft op de aanspalende bestaande woongroepen in Dammeestraat-West. Dit is niet van toepassing naar het water van op de percelen van Vredevoghe. De bouwhoogte behouden (grootschalige woningen zullen immers lager zijn).

4.5THEMA 5: 'Diverse / niet-RUP gerelateerde opmerkingen (wel in uitvoeringsfase)'

- B04: Bij de afbraak van het fabrieksgebouw P&C moet er rekening gehouden worden dat een groot deel van de fabriek bestaat uit asbestplaten

Overweging: in het verduurzamingsaanpak zal een maximaal rekening naar gelaten worden.

- B09: De bezwaarschrijver vindt het beter om het plangebied te ontwikkelen als bos als buffer t.o.v. de spoorweg i.p.v. hier een woonproject te ontwikkelen. In Roeselare is het groen beperkt én wordt er in het RUP geen rekening gehouden met de aanwezig natuurwaarden (bv. in de pool op de percelen van Vereenoghe).

Overweging: RUP niet aanpassen, hoort principes worden gevolgd. Zie ook Thema 1, waterprobleemstelling en groenstructuur.

- B10/B38: Vraag om het vrij liggende perceel t.h.v AVEVE (langsheen Rotsestraat) ook te bestemmen als een overgangszone met wonen en groen, gelijkaardig stedelijk woongebied zoals bestemd in RUP Dammestraat.

Overweging: zie synthese RUP Brugsesteenweg, Thema 5 Bestemming, art. 2' (B10/B38)

- B39 / Art. 2: De activiteiten 'zaalsporten en sportinfrastructuur' niet verbieden in de zone 2. De indiener wil graag een bowlingzaak (600 à 800m²) realiseren én een recre-zaak (600 à 800m²) op een vrijliggend perceel (nr.10 op onteigeningsplan). Bovendien beschikt het eigendom over een uitvoerbare socio-economische vergunning waarbij dit mogelijks als oplossing kan worden gezien.

Overweging: zie synthese RUP Brugsesteenweg, Thema 5 bestemming, art. 2' (B39)

- B38: Wij wensen de stad Roeselare te wijzen op de mogelijkheid om parallel aan de opmaak van een onteigeningsplan ter realisatie van de noordelijke ontsluitingsweg (RUP Brugsesteenweg) ook voor de meer optimale ontsluiting van de gehele woonzone, zoals omschreven in het voorontwerp RUP Dammestraat, een onteigeningsplan toe te voegen aan het voorontwerp. Op die manier onderstreept de stad het algemeen belang van een optimale inrichting en ontsluiting van het nieuw in te richten woongebied. (B38)

Overweging: een onteigeningsplan voor de gronden van Verrekenhof is niet noodzakelijk, de ontwikkeling van de gronden van RUP Dammestraat is een privaat initiatief, de stad dient hierop niet in te staan.

Bespreking.

Op het advies en de overweging waren er geen vragen. Omtrent de bezwaren waren over de volgende thema's de vragen/opmerkingen.

• Thema 1: 'waterproblematiek - groenvoorzieningen'

- Aanvulling. In het waterbeheersingsplan dat werd opgemaakt in navolging van de watersnood op 31 mei 2016 zal de waterbuffering ook voor deze locatie bekeken worden.
 - De overweging betreffende het bezwaar omtrent het bestaande groen achter de Hubo vermeldt dat bij het rooien ervan om compensatie moet worden gevraagd bij het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB). Moet aan ANB dan zelf om compensatie van bos worden gevraagd?
- Antwoord: de compensatie wordt bij de vergunning opgelegd omtrent het rooien van deze bomen.

De algemene vraag werd gesteld om over beide RUP's een totaalvisie te hebben qua mobiliteit. De dienst mobiliteit dient de impact i.v.m. het doorstromingsaspect te bekijken.

(De niet- stemgerechtigden verlaten de zitting)

BERAADSLAGING EN STEMMING

adviezen, bezwaren en opmerkingen RUP Brugsesteenweg en RUP Dammestraat

RUP Brugsesteenweg

Adviezen

De GECORD adviseert naar aanleiding van de overwegingen om het RUP als volgt aan te passen:

- De bekrachtigde startnota betreffende het doorstromingsonderzoek wordt in de toelichtende nota van het RUP opgenomen
- In artikel 5 'Kleinhandelszone voor centrumbebouwing' worden de stedenbouwkundige voorschriften aangepast zodat bij toegelaten activiteiten het steeds om vergunde activiteiten moet handelen. Onder de omschrijving 'bestaande handelsactiviteiten' volgende tekst weglaten: 'activiteiten die reeds vergund zijn, maar nog niet actief zijn'. Dit omdat dit voor verwarring kan zorgen.

→ *Stemming: Voor: 18; Tegen: 0; Onthouding: 0*

Thema 1: Wonen

De GECORD verklaart:

- de elementen van de bezwaarschriften B01, B02, B09, B21, B23, B28 gegroepeerd onder het thema 1 'wonen' als ontvankelijk doch ongegrond. Het RUP wordt niet aangepast.
- de elementen van het bezwaarschrift B37 gegroepeerd onder het thema 1 'wonen' als ontvankelijk en deels gegrond. De GECORD adviseert om het RUP als volgt aan te passen:
 - In artikel 6 wordt geopteerd voor grondgebonden woningen, waarbij ook de overweging van schakelwoningen (voorkeur gaat uit naar stapelwoningen) wordt opgenomen in de voorschriften. De maximale bouwhoogte wordt aangepast naar 5m.

→ *Stemming: Voor: 18; Tegen: 0; Onthouding: 0*

Thema 2: Inventarisatie/handel

De GECORD verklaart:

- de elementen van de bezwaarschriften B05, B28, B12, B15, B16, B17, B19, B19, B20 gegroepeerd onder het thema 2 'inventarisatie/handel' als ontvankelijk doch ongegrond. Het RUP wordt niet aangepast.
- de elementen van de bezwaarschriften B03, B48, B07, B26, B29, B31, B40 gegroepeerd onder het thema 2 'inventarisatie/handel' als ontvankelijk en deels gegrond. De GECORD adviseert om het RUP als volgt aan te passen:
 - in de algemene en verordenende inventaris wordt in categorie 1 de bestaande voedingszaak opgenomen met een nettohandelsopp. van 509m²;
 - in artikel 3 wordt de vermelding opgenomen dat groothandel wordt toegelaten. Wel moet met dit voorschrift gewaakt worden dat de mogelijkheid tot groothandel geen achterpoortje vormt om bv. een supermarkt te kunnen oprichten.
 - In de verordenende inventaris moet de NHO in handelsgeheel B gewijzigd worden van 3.979m² naar 5.349m²;
 - Hunkemöller opnemen in de verordenende inventaris;
 - 'Action' opnemen in de algemene inventaris onder categorie 4.
 - In de verordenende inventaris moet de NHO in handelsgeheel K in categorie 2 worden aangepast van 5.056m² naar 6.296m².

- In de verordenende inventaris moet de totale NHO in handelsgeheel H in categorie 2 worden aangepast van 1.319m² naar 1.337m².
- In handelsgeheel E Bon'ap opnemen onder categorie 1. De 130m² ivv horeca kan enkel als verbruiksruimte worden aangewend.
- De doelstellingen die zijn opgenomen in artikel 4 van het IHB-decreet zullen nog meer concreet gemotiveerd worden in het RUP.
- Wat betreft de mobiliteit wordt voorzien in een nieuwe onsluitingsweg die aangepast zal worden in het RUP (zie thema mobiliteit)

→ *Stemming: Voor: 18; Tegen: 0; Onthouding: 0*

Thema 3: Mobiliteit

De GECORO verklaart:

- de elementen van de bezwaarschriften B22, B42, B44, B46, B47 gegroepeerd onder het thema 3 'Mobiliteit' als ontvankelijk doch ongegrond. Het RUP wordt niet aangepast.
- de elementen van de bezwaarschriften B09, B31, B40 gegroepeerd onder het thema 3 'Mobiliteit' als ontvankelijk en deels gegrond. De GECORO adviseert om indien de startnota 'doorstromingsonderzoeken N32' bekrachtigd wordt, dit voorstel op te nemen in de toelichtingsnota van het RUP.
- de elementen van de bezwaarschriften B06, B36 gegroepeerd onder het thema 3 'Mobiliteit' als ontvankelijk en gegrond. De GECORO adviseert om het artikel 10 'aansluitingspunt onsluitingswegen achterliggende gebieden' uit het RUP te schrappen.

→ *Stemming: Voor: 13; Tegen: 4; Onthouding: 1*

De GECORO-leden die 'voor' hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat het moeilijk/niet evident is om een advies te formuleren omdat het RUP geen volledige oplossing biedt aan de mobiliteitsproblematiek

Thema 4: Onteigening

De GECORO verklaart:

- de elementen van de bezwaarschriften B11, B23, B24, B30 gegroepeerd onder het thema 4 'Onteigening' als ontvankelijk en gegrond en de elementen van de bezwaarschriften B25, B26, B27, B32, B38 als ontvankelijk en deels gegrond. De GECORO adviseert om het onteigeningsplan ter realisatie van de interne onsluitingsweg uit het RUP te halen, maar deze onsluitingsweg wel indicatief te behouden in het RUP.

→ *Stemming: Voor: 17; Tegen: 0; Onthouding: 1.*

- o *De GECORO-leden die 'voor' hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat de aanleg van de weg de minst schadelijke gevolgen mag hebben voor de aldaar gevestigde bestaande bedrijven.*
- o *Reden onthouding: zonder onteigeningsplan zullen bedrijven die willen uitbreiden telkens motiveren dat deze weg niet op hun eigendom hoeft te liggen maar bv. op een aangrenzend perceel van een bedrijf ernaast. Dit zal het realiseren van de weg dan onmogelijk maken.*

Thema 5: Bestemming

De GECORO verklaart:

- de elementen van de bezwaarschriften B29, B39 gegroepeerd onder het thema 5 'Bestemming' als ontvankelijk en gegrond. De GECORO adviseert om het RUP als volgt aan te passen:
 - 'zaalsporten en sportinfrastructuur' ook in artikel 2 toelaten om hier nog voldoende vrijheid te bieden naar invulling. Er is echter ook volgend aandachtspunt, indien een gedeelte horeca voorzien wordt moet deze ondergeschikt zijn aan de sportactiviteit. Het is te vermijden dat de horeca op zich gaat functioneren (gaat in tegen principes RUP).
- de elementen van de bezwaarschriften B25, B27 gegroepeerd onder het thema 5 'Bestemming' als ontvankelijk en deels gegrond. De GECORO adviseert om het RUP als volgt aan te passen:
 - Definitie Lokale Bedrijven bijsturen betreffende milieu-impact: Nieuwe klasse-1-bedrijven worden uitgesloten. Nieuwe klasse 3 en klasse 2 bedrijven, gevestigd na de inwerkingtreding van het RUP, kunnen niet uitbreiden naar klasse 1.
 - In de voorschriften van artikel 1: 'Het is toegelaten om de bestaande bedrijfsactiviteiten klasse 1 uit te breiden, mits de bedrijfsperceelsoppervlakte niet wordt uitgebreid.' (verordenende kolom) Het betreft hier het bestaande bedrijf van Metalen Verhoestraete ten zuiden van de Wijndalestraat. (toelichting).
 - In artikel 1 de bepaling opnemen dat uitbreiding van het bestaande bedrijf (Metalen Verhoestraete) de aanleg van de indicatieve onsluitingsweg richting de Wijndalestraat niet mag hypothekeren.
 - In de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 1 de bepaling opnemen dat de huidige activiteiten kunnen behouden worden (maw met kleinhandel in artikel 1).
- de elementen van de bezwaarschriften B10, B11, B38, B41, B43, B45 gegroepeerd onder het thema 5 'Bestemming' als ontvankelijk doch ongegrond. Het RUP wordt niet aangepast.
 - *Stemming: Voor: 18; Tegen: 0; Onthouding: 0.*
 - De GECORO-leden formuleren de bijkomende opmerking dat de bedrijven die in artikel 1 willen uitbreiden rekening moeten houden met de aanleg van de nieuwe interne weg en dat deze interne weg voor deze bestaande bedrijven de minst schadelijke gevolgen moet hebben.*

Thema 6: Inrichting

De GECORO verklaart:

- de elementen van het bezwaarschrift B13 gegroepeerd onder het thema 6 'Inrichting' als ontvankelijk en gegrond. Het RUP wordt als volgt aangepast:
 - Er wordt met AWW de correcte ligging van de rooilijn nagegaan en het RUP wordt op basis hiervan aangepast.
- de elementen van het bezwaarschrift B36 gegroepeerd onder het thema 6 'Inrichting' als ontvankelijk en deels gegrond. Het RUP wordt als volgt aangepast:
 - in artikel 2 en 3 wordt de bepaling opgenomen dat verplichte blinde gevels niet verplicht zijn voor individuele kleine ontwikkelingen die de inrichting van het handelsgeheel niet wijzigen.
- de elementen van de bezwaarschriften B12, B15, B16, B17, B18, B19, B20, B29, B47 gegroepeerd onder het thema 6 'Inrichting' als ontvankelijk en ongegrond. Het RUP wordt niet aangepast.
 - *Stemming: Voor: 18; Tegen: 0; Onthouding: 0.*

Thema 7: Diverse/niet-RUP gerelateerde opmerkingen

- De GECDRO verklaart:
 - de elementen van de bezwaarschriften B14, B25, B31, B40 gegroepeerd onder het thema 7 'Diverse/niet-RUP gerelateerde opmerkingen (wel in uitvoeringsfase)' als ontvankelijk en ongegrond. Het RUP wordt niet aangepast.
→ *Stemming: Voor: 15; Tegen: 3; Onthouding: 0.*

RUP Dammestraat

Adviezen

De GECDRO adviseert naar aanleiding van de overwegingen om het RUP als volgt aan te passen:

- De bepaling wordt opgenomen dat de groenzone (artikel 8 "centrale openbare functionele groenzone") in de eerste fase gerealiseerd moet worden om te garanderen dat deze er op zeer korte termijn komt. In de toelichting van de stedenbouwkundige voorschriften wel verduidelijken dat de plaats van de grafische aanduiding slechts indicatief is en deze kan verschuiven op de grens tussen de woon- en huisnijverheidszone.
- In de bepalingen (artikel 7 'Bouwvrije zone') omtrent de inrichtingsstudie de bepaling opnemen dat de inpassing van de bouwvrije zone (30m overdruk, minimum 15m) onderdeel dient uit te maken van de inrichtingsstudie.
- De bijkomende beperkende bepaling uit de toelichtende kolom van art. 6 – 'inrichting' over de tijdelijke ontsluiting dient verordnend opgenomen te worden. Toelichtingen die een substantiële wijziging of impact hebben op de algemene ruimtelijke ordening dienen verordnend te worden opgenomen.
- De voorschriften dienen gescreend te worden of te limitatief en eenvoudig zijn (dus geen opsommingstekens of beletsaltkens).
- Toelichtend wordt aangevuld (artikel 1 'stedelijk wonen') dat de gabarietregel betrekking heeft op de aanpalende bestaande woonpercelen in Dammestraat-West. Op grafisch plan ook aangeven waar de gabarietregel van toepassing is.
- In artikel 1 'stedelijk wonen' bepalen dat de maximale hoogte voor de bijgebouwen voor de niet-grondgebonden woningen een maximale hoogte heeft van 3 meter.
- In artikel 4 'bufferzone' een maximale breedte van de dwarse doorsteek opleggen van 8 meter.
- Op p.42 artikel 6 'fiets- en voetgangersnetwerk' wordt de toelichtende tekst verordnend opgenomen
- Op p. 43 artikel 6 'fiets- en voetgangersnetwerk' RUP aanpassen dat er bedoeld wordt dat de fietspaden moeten kunnen verhard worden, maar niet dat deze altijd een toegang kunnen zijn voor gemotoriseerd verkeer.
- De volgende bepaling in de toelichtende kolom onder het artikel 6 'fiets- en voetgangersnetwerk (indicatief)' wordt opgenomen in de verordnende kolom in het artikel 5 'interne ontsluitingswegen (indicatief)': *"De tijdelijke ontsluiting kan enkel wanneer de noodzaak hiervoor wordt aangetoond in de vergunningsaanvraag, kan enkel de percelen ten westen van de huidige percelen van Vereenooghe ontsluiten en dient jaarlijks herbekend te worden. M.a.w. worden deze percelen tijdelijk ontsloten via een fietspad. Wanneer de huidige percelen van Vereenooghe worden ontwikkeld volgens onderhavig RUP moet de tijdelijke verbinding opgeheven worden en wordt deze een volwaardige fiets- en voetgangersverbinding tussen de bedrijven- en de woonzone."*
- In artikel 7 'bouwvrije zone' geen activiteiten toelaten. Dit omdat de bouwvrije zone een groen karakter moet hebben.

- De bol van het artikel 8 'centrale openbare functionele groenzone' op het grafisch plan aanpassen tot ongeveer een opp. van 2000m².

→ *Stemming: Voor: 18; Tegen: 0; Onthouding: 0*

Thema 1: Waterproblematiek-groenvoorzieningen

- De GECDRO verklaart:
 - de elementen van de bezwaarschriften B04, B08, B09, B34 gegroepeerd onder het thema 1 'Waterproblematiek - groenvoorzieningen' als ontvankelijk en ongegrond. Het RUP wordt niet aangepast.
→ *Stemming: Voor: 15; Tegen: 0; Onthouding: 3.*

Thema 2: Mobiliteit

- De GECDRO verklaart:
 - de elementen van de bezwaarschriften B04, B09, B23, B34 en B39 gegroepeerd onder het thema 2 'Mobiliteit' als ontvankelijk en ongegrond. Het RUP wordt niet aangepast.
→ *Stemming: Voor: 14; Tegen: 3; Onthouding: 1.*
 - o *De GECDRO-leden die 'voor' hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat het moeilijk/niet evident is om een advies te formuleren omdat het RUP geen volledige oplossing biedt aan de mobiliteitsproblematiek.*

Thema 3: Bestemming

- De GECDRO verklaart:
 - de elementen van het bezwaarschriften B38 gegroepeerd onder het thema 3 'Bestemming' als ontvankelijk en ongegrond. Het RUP wordt niet aangepast.
 - de elementen van het bezwaarschriften B08 en B33 gegroepeerd onder het thema 3 'Bestemming' als ontvankelijk en deels gegrond. In het RUP wordt de bepaling opgenomen dat de functie van de loods geen overlast mag bezorgen.
→ *Stemming: Voor: 18; Tegen: 0; Onthouding: 0.*

Thema 4: inrichting

- De GECDRO verklaart:
 - de elementen van het bezwaarschriften B08, B33, B34 en B35 gegroepeerd onder het thema 4 'Inrichting' als ontvankelijk en deels gegrond. In het RUP wordt toelichtend aangevuld dat de gabarietregel betrekking heeft op de aanpalende woonpercelen in de Dammestraat-West. De gabarietregel is niet van toepassing naar het atelier toe op de percelen van Vereenooghe.
→ *Stemming: Voor: 18; Tegen: 0; Onthouding: 0.*

Thema 5: diverse/niet-RUP gerelateerde opmerkingen

- De GECDRO verklaart:
 - de elementen van het bezwaarschriften B04, B09, B10, B38 gegroepeerd onder het thema 5 'Diverse/niet-RUP gerelateerde opmerkingen (wel in uitvoeringsfase)' als ontvankelijk en ongegrond. Het RUP wordt niet aangepast. Opmerking: B10 en B38 werden reeds behandeld in het RUP Brugsesteenweg.
 - de elementen van het bezwaarschrift B39 gegroepeerd onder het thema 5 'Diverse/niet-RUP gerelateerde opmerkingen (wel in uitvoeringsfase)' als ontvankelijk en gegrond. Het RUP wordt aangepast. Opmerking: B39 werd reeds behandeld in het RUP Brugsesteenweg.

→ *Stemming: Voor: 18; Tegen: 0; Onthouding: 0.*

K.H.

Varia

Het idee werd gelanceerd om de GECORO uit te nodigen op een informele bijeenkomst/toelichting van de intergemeentelijke verkeerscommissie. Tijdens deze toelichting kan het eindresultaat van de streefbeeldstudie N32 worden toegelicht. Op deze manier is de GECORO dan naast de inhoud van het RUP Brugsesteenweg/Dammestraat dan ook op de hoogte van de mobiliteitsvisie en kan ze hierop dan ook haar advies geven.



Klaas Monkerhey
Waarnemend Secretaris

AANGETEKEND

Aan de voorzitter van de GECORO

P / A Botermarkt 2
8800 Roeselare

AANGETEKEND

REG. NR. : 2017/... 6725

Datum : 13-05-2017

DEP. : R. Brochez

DIENST : R.P.

Sint-Andries,
08/06/2017Betreft:
Ontwerp gemeentelijk RUP BrugsesteenwegContactpersoon:
Evi LefevereOnze ref.:
ELFV/17/0699-15/15/4995M
Uw ref.:Telefoon 050 40 35 43
Fax 050 40 33 76
e-mail:

Bijlagen: -

evi.lefevere@west-vlaanderen.be
Auteur: Katrien DevreeseGeachte voorzitter,
Geachte leden van de GECORO,

Hierbij vindt U het advies van de deputatie van West-Vlaanderen op het ontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan Brugsesteenweg. Dit RUP werd op 27/03/2017 voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van Roeselare. Het openbaar onderzoek loopt van 24/05/2017 tot 22/07/2017.

Het voorwerp van advies is het volgende document :

stad Roeselare - gemeentelijk RUP 'Brugsesteenweg', opgemaakt door WVI, bestaande uit een plan bestaande uit een bestemmingsplan, stedenbouwkundige voorschriften en toelichtingsnota.

De activiteitenstrip langs de Brugsesteenweg (N32) in Roeselare, tussen de ring R32 en de Noordlaan/Godshuyslaan, huisvest zowel industriële activiteiten als garages, transportbedrijven, handelszaken en woningen. Het straatbeeld wordt gedomineerd door de talrijke parkeerterreinen met bijhorende reclameborden.

Dit RUP is opgesteld ter uitvoering van de bindende bepalingen van het GRS Roeselare (2012), meer bepaald:

- afbakenen van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de activiteitenstrip langs de Brugsesteenweg (N32) tussen de R32 en de Noordlaan in Roeselare.
- verbeteren van de ontsluiting op basis van de bestaande streefbeeldstudie (die wordt herbekeken)

Tegelijkertijd wordt er ingezet op architecturale en ruimtelijke kwaliteit en op duurzaamheid. Een aantal bestaande verkavelingsvergunningen worden opgeheven omwille van verouderde of achterhaalde voorschriften die niet in overeenstemming zijn met het RUP.

Conform artikel 2.2.14.54 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) brengt de deputatie advies inzake de overeenstemming van het ontwerp RUP met het provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS-WV) en de provinciale RUP's. Het RUP wordt tevens getoetst op de overeenstemming met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Tevens wordt nagegaan of het RUP voldoet aan de juridische vereisten en worden er inhoudelijke aandachtspunten aangehaald op het niveau van het RUP.

Artikel 2.2.14.55 VCRO voorziet dat de GECORO de adviezen, opmerkingen en bezwaren coördineert en gemotiveerd advies uitbrengt aan de gemeenteraad. Dit advies van de deputatie dient daarbij integraal te worden opgenomen en behandeld.

Juridische aspecten van het RUP

Artikel 2.2.2.§1 VCRO bepaalt wat een ruimtelijk uitvoeringsplan moet bevatten. Het voorliggende gemeentelijk RUP wordt getoetst aan deze juridische vereisten.

Er zijn geen verdere opmerkingen over de juridische vereisten.

Overeenstemming met het PRS-WV

Het gemeentelijk RUP wordt getoetst aan het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV), goedgekeurd bij ministerieel besluit van 6 maart 2002 en het addendum op het PRS-WV, goedgekeurd bij ministerieel besluit van 11 februari 2014.

Het plangebied is gelegen binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare en strekt zich uit langs de Brugsesteenweg, geselecteerd als secundaire weg II. Hiervoor primeert een verzamel functie op het bovenlokale niveau en is een vlotte doorstroming van belang. (PRS p. 195)

Voor bestaande kleinhandelslinten en -concentraties die gegroeid zijn aan verkeerswegen is een ruimtelijke herstructurering via inrichting van essentieel belang. Ruimtelijk herstructureren betekent de bestaande ruimtelijke samenhang tussen de kleinhandelsvestigingen en de omgeving verbeteren, de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de interne verkeersorganisatie en de ontsluiting (o.m. parkeren) verhogen en een hogere beeldwaarde of een beter imago van kleinhandelslinten of -concentraties in de omgeving creëren. (PRS RG p. 172)

Zoals bepaald in het PRS, moet ingezet worden op de verbetering van de verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, interne verkeersorganisatie en ontsluiting. Het is een uitgelezen kans om met dit RUP duidelijke principes te realiseren en de Brugsesteenweg als toegangspoort tot de kernstad naar waarde te schatten.

- **Streefbeeld N32:** Omwille van de reeds gekende mobiliteitsproblemen in de huidige situatie, is het aangewezen om te streven naar een duurzame oplossing. Hierbij wordt de vraag gesteld of de streefbeeldstudie voor de N32 ondertussen reeds bekrachtigd werd in een intergemeentelijke mobiliteitscommissie (volgens TN p. 29 is dit voorzien in het voorjaar van 2017). In het bijzonder zijn van belang welke opties genomen worden voor het knooppunt ter hoogte van de Rolariusweg - Rotsestraat en of er al dan niet gewerkt zal worden met ventwegen.

- **Ontelgeningsplan:** De deputatie acht het erg positief dat een ontelgeningsplan toegevoegd is aan het RUP. Op die manier wordt de ontwikkeling van de achterliggende activiteiten (in de zone voor lokale bedrijvigheid art. 1 en in het RUP Dammestraat) niet gehypothekeerd en krijgt de indicatieve ontsluitingsweg vanaf de Brugsesteenweg rechtszekerheid.

Overeenstemming met het GRS Roeselare

Ingevolge artikel 2.2.13.52 VCRO worden de gemeentelijke RUP's opgemaakt ter uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het GRS Roeselare is goedgekeurd op 02/08/2012.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan heeft een kernversterkend beleid bepaald wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden voor het handelsapparaat. In principe moet de uitbreiding van commerciële activiteiten buiten de handelskern worden vermeden.

Het **moratoriumbesluit** (laatste aanpassing van 15 maart 2010, zie GRS RD p. 199) voorziet een bevestiging van de bestaande kleinhandelsactiviteiten in de Brugsesteenweg. In de principes wordt terecht melding gemaakt van de mobiliteitsproblemen ter hoogte van de thans drukke invalswegen ter hoogte van de vijf structuurbepalende kleinhandelslinten (oa. N32 Brugsesteenweg) die zouden moeten voorkomen worden. Er worden een aantal criteria vastgelegd, oa.:

- De bestaande commerciële activiteiten langsheen de Brugsesteenweg mogen behouden blijven, maar bijkomende kleinhandelsactiviteiten worden niet toegelaten.
- De commerciële activiteit in de periferie (oa. Brugsesteenweg) vraagt voortdurende aandacht om gestructureerd te worden zowel op mobiliteits- als economisch vlak.

In een overleg heeft de stad Roeselare verduidelijkt wat concreet bedoeld wordt met 'bijkomende' kleinhandelsactiviteiten. Het gaat hier vooral om het herinvullen van het huidige kleinhandelsaanbod, waar in het algemeen beperkingen worden opgelegd wat betreft het soort kleinhandel (categorieën 1 en 2 horen niet thuis in de stadsrand) en de mobiliteits hinder die hiermee gepaard kan gaan. In een inrichtingsstudie (met mobiliteitsluik) dient telkens afgewogen te worden of een bijkomende grootschalige kleinhandel daar op zijn plaats is.

Globaal wordt er dus gesteld dat het moratoriumbesluit gelezen moet worden als het voeren van een kernversterkend beleid, wat kan vertaald worden in een bevestiging van kleinhandelsactiviteiten van categorie 1 en 2 (voedsel en persoonsuitrusting) in de stadrand. De deputatie gaat akkoord met deze interpretatie van het moratoriumbesluit en onderstreept het bindende karakter van de voorschriften, waarin de huidige toestand van de kleinhandel van categorie 1 en 2 in oppervlakte verordnend opgenomen is.

Inhoudelijke opmerkingen en aandachtspunten op niveau van het RUP

- Het is wenselijk om bij art. 5 te verduidelijken dat het overal gaat om bestaande vergunde activiteiten, niet enkel de activiteiten van categorie 1 en 2 (p. S1, toegelaten activiteiten: 2^{de} punt).

- Om eenduidigheid te verkrijgen in de voorschriften, is het misschien wenselijk om de criteria voor het mobiliteitsluik in de algemene bepalingen op te nemen. Zo wordt onnodige herhaling vermeden en kan geen verwarring gecreëerd worden over kleine verschilpunten tussen artikels.

Digitale uitwisseling van ruimtelijke uitvoeringsplannen

De digitale uitwisseling van het ruimtelijk uitvoeringsplan is conform de betreffende technische richtlijn. Er zijn hierover geen opmerkingen.

Besluit

Het gemeentelijk RUP Brugsesteenweg, wordt **gunstig** geadviseerd.

Voorts is het wenselijk rekening te houden met de geformuleerde opmerkingen en aandachtspunten.

Hoogachtend,

Namens de deputatie :

Voor de provinciegriffier:
De adviseur,
(get.) Stephaan Barbey

De gedeputeerde voor ruimtelijke ordening,
(get.) Franky De Block

VOOR EENSUIDEND AFSCHRIFT,
Namens de deputatie,
Stephaan Barbey
De adviseur
Dienst ruimtelijke planning

Zitting deputatie dd. 08/06/2017

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Jacob van Maerlantgebouw
Koning Albert I-laan 1-2 bus 91
8200 BRUGGE
T 050 24 82 00
www.omgevingvlaanderen.be

| | | | |
|----------------|--|--------------------------------|----------------------|
| uw bericht van | contactgegevens Bert Van Severen bert.vanseveren@vlaanderen.be | ons kenmerk 214/36015/109.1 | datum 07 JUL 2017 |
| uw kenmerk | 050 24 82 45 | bijlagen | |

Betref: ROESELARE, gemeentelijk RUP "Brugsesteenweg" : advies tijdens het openbaar onderzoek

Geachte voorzitter,

Het RUP Brugsesteenweg beoogt de herstructurering van een bijzonder complex gebied binnen de stad Roeselare. De opmaak van het plan was dan ook geen evident proces.

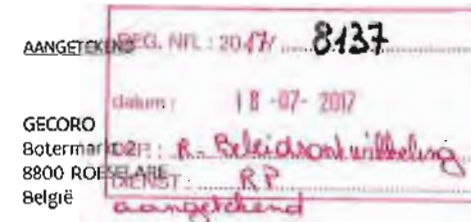
Het Departement apprecieert de inspanningen van de stad om tot een evenwichtig plan te komen. Het toevoegen van een onteigeningsplan voor de toekomstige ontsluitingsweg wordt sterk gewaardeerd.

Gezien voldaan werd aan de voornaamste opmerkingen van het Departement nav de twee plenaire vergaderingen, wordt het RUP **gunstig** geadviseerd.

Dit document zal een belangrijk werkinstrument worden voor de stad om op langere termijn structurend op te treden in het gebied langsheen de N32. Daarom wordt aangeraden om de stedenbouwkundige voorschriften zo ondubbelzinnig mogelijk te maken. Hiertoe zijn reeds heel wat inspanningen geleverd, maar een finale screening kan nog nuttige inzichten opleveren.

Hoogachtend,

Voor het departement,
J. Dalle
Adjunct van de directeur



REG. NR. : 2017/ 8135
datum: 18-07-2017
DEP : R. Beleidsontwikkeling
DIENST : RP

Vaartkaart 2
2170 Merksem - België

T +32 3 640 08 08
F +32 640 07 59
www.elia.be

VERZONDEN 17 JULI 2017

Stadsbestuur Roeselare
-
Botermarkt 2
8800 ROESELARE

Behandeld door: Charis Verlinden
mailbox: contactcentrum@elia.be
Uw kenmerk: -
Ons kenmerk: GS/N/762789-1

Merksem, 11 Juli 2017

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Brugsesteenweg"

Plaats: Roeselare: Brugsesteenweg
Onze ELIA-installaties:
Hoogspanningslijn:

150 KV 150.194-195 (RW219) Beveren - aftakking Staden

Geachte mevrouw, Geachte heer,

Naar aanleiding van de melding van het openbaar onderzoek m.b.t. bovenvermeld gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Brugsesteenweg", raadpleegden wij dit dossier.

Elia is tevreden dat in het ontwerp dossier - op het bijgevoegde plan - rekening werd gehouden met de aanwezigheid van hogervermelde hoogspanningslijn welke zich in het betrokken gebied situeert.

Wij vragen dan ook om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA,...), zodat enerzijds deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en er anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in latere stedenbouwkundige voorschriften. Hieronder vindt u alvast onze standaardtekst die hiervoor gebruikt kan worden:

Hoogspanningsleiding: de aanduiding is bestemd voor bestaande en nieuwe hoogspanningsleidingen en aanhorigheden.

Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten. De aanvragen voor vergunningen voor hoogspanningsleidingen en hun aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondtekst aangegeven bestemming. Deze bestemming is van toepassing in zoverre de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang wordt gebracht.

Voor bovengrondse hoogspanningsleidingen gelden veiligheidsafstanden tot constructies en voor werken zoals o.m. bepaald in de artikels 164, 192 en 266 van het AREI (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). Gelieve het advies van Elia in te winnen bij bouw- en/of

milieuvergunningsaanvragen en bij bouw-, graaf- en constructie-activiteiten in de nabijheid.

De geleiders van een bovengrondse hoogspanningslijn kunnen zowel horizontaal als verticaal bewegen. Voor vaste constructies en bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen gelden veiligheidsafstanden zoals onder meer bepaald in de artikels 164, 192 en 266 van het AREI (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). De hoogtebeperking die hieruit volgt wordt door meerdere factoren bepaald (o.a. het type van de verbinding en de kabel, de afstand tussen 2 pylons, omgevingsvariabelen wind en temperatuur, de belasting op de hoogspanningslijn), zodat wij geen globaal cijfer kunnen opgeven. Per project voeren wij waar noodzakelijk gratis een hoogtemeting uit, teneinde een gedetailleerd advies te kunnen formuleren.

Als algemene regel wordt minstens in een strook van 25 meter langs beide zijden vanuit de as van de hoogspanningslijn rekening gehouden met mogelijke beperkingen.

Bij de vaste constructies horen ook de constructies bovenop daken zoals liften, airco, zonnepanelen en schoorstenen. Ook voor verlichtingspalen, reclameborden, tijdelijke constructies zoals tenten en wegneembare serres zijn de veiligheidsafstanden voor constructies van toepassing.

Bij werken vragen wij bijzondere aandacht voor de opstelling van een bouwkraan, uitvoering van kraanwerken, hoogtewerkers, betonpompen, stellingen, ladders, vrachtwagens met kipbak, heftrucks, ...).

Dezelfde veiligheidsafstanden zijn van toepassing voor groenaanplanting onder en naast de hoogspanningslijnen.

Naast de in acht te nemen veiligheidsafstanden t.o.v. de geleiders van een luchtlijn, is het eveneens belangrijk om rekening te houden met de aanwezige pylons. Er zijn ook hier veiligheidsafstanden van toepassing naargelang de activiteit die eromheen zal worden uitgevoerd. Graafwerken, grondwaterbemaling, wijzigingen aan het niveau van het maaiveld, ... kunnen de stabiliteit van de pylons in gevaar brengen en de funderingen en aardingslusen beschadigen. De pylons dienen bovendien steeds toegankelijk te zijn voor onze medewerkers, voor controle en onderhoudswerkzaamheden, zodat bij eventuele problemen de elektriciteitsbevoorrading verder gegarandeerd kan worden.

Mogen wij u vragen onze bemerkingen in het ontwerp mee op te nemen. Inmiddels blijven wij steeds bereid om in samenspraak mee oplossingen te zoeken voor een optimale inrichting van het plangebied.

Hoogachtend,



✓ Céline Ghyselen
Manager Contact Center



Bijlage

UITVOERING VAN WERKEN IN DE NABIJHEID VAN BOVENGRONDSE
HOOGSPANNINGSLIJNEN

VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

Deze veiligheidsrichtlijnen moeten worden meegedeeld aan alle gespecialiseerde vaklieden, aannemers of onderaannemers die werken zullen uitvoeren op de werf. Bijvoorbeeld: kraanmannen, timmerlieden, dakwerkers, antenne-installateurs, ...

Werken in de nabijheid van geleiders

1. Elke persoon die zich binnen een afstand kleiner dan de reglementaire veiligheidsafstand van de geleiders van een hoogspanningslijn bevindt, stelt zich bloot aan dodelijk gevaar. Hetzelfde gevaar geldt ook voor personen die in de nabijheid van de geleiders om het even welke machines of materieel hanteren of bedienen.
2. Artikel 164 van het Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties (AREI) bepaalt de veiligheidsafstanden die moeten worden gerespecteerd ten aanzien van de meest ongunstige stand van de hoogspanningsgeleiders:

| Spanning van de lijn (kV) | Veiligheidsafstand (meter) |
|---------------------------|----------------------------|
| 30 - 36 | 3,0 |
| 70 | 3,7 |
| 110 | 4,1 |
| 150 | 4,5 |
| 220 | 5,2 |
| 380 | 6,8 |

3. De stand van de geleiders kan plots variëren onder invloed van verschillende factoren zoals de buitentemperatuur, de wind, de elektrische lading, ijzel. Voor een onervaren persoon is het bijgevolg zeer moeilijk om de meest ongunstige stand van de geleiders te bepalen.

Bij twijfel moeten de werken onmiddellijk worden stopgezet en moet contact worden opgenomen met het Contact Center van Elia, dat de nodige maatregelen zal treffen.

4. De veiligheidsafstanden vermeld in punt 2 moeten strikt worden nageleefd. Geen enkele persoon, geen enkele machine en geen enkel voorwerp mag in geen enkele omstandigheid de geleiders van de bovengrondse hoogspanningslijnen naderen op een afstand die kleiner is dan de voornoemde waarden.

Een dodelijke elektrische boog kan zich af voordoen als een persoon of voorwerp gewoon een element onder spanning nadert. Contact is daarvoor niet noodzakelijk. Het tussenplaatsen van een plank of isolatiemateriaal, biedt in geen enkel geval voldoende bescherming.

De werkverantwoordelijke moet steeds zeer aandachtig zijn bij het gebruik of de verplaatsing van kranen, balken, betonizers ..; ook bij het opspatten van bijvoorbeeld water, stof of vijzel in de richting van elementen onder spanning.

5. Grote metalen onderdelen in de nabijheid van hoogspanningslijnen zijn onderhevig aan het inductieverschijnsel. Daarom moeten ultrustingingen zoals stellingen, hoogtewerkers met gondel, kranen, ... worden geaard.

Werken in de nabijheid van hoogspanningsmasten

1. De masten moeten permanent toegankelijk blijven. Geen enkele hindernis (materialen, uitgravingen, beplantingen ...) mag de toegang tot de onmiddellijke omgeving onderaan de masten beperken.

Deze toegang moet minstens 3 meter breed zijn en zo kort en direct mogelijk vanaf de openbare weg. De mast moet bereikbaar zijn voor voertuigen en voor het materieel dat nodig is voor de opstelling, de bewaking, het onderhoud en het herstellen van de lijnen.

2. In geen enkel geval mag de stabiliteit van de masten in het gedrang worden gebracht.
- Indien uitgravingen of aanvullingen moeten worden uitgevoerd op minder dan 15 meter van de betonblokken van de mastfunderingen, moet aan het Contact Center van Elia een gedetailleerd overzicht van de interventies worden voorgelegd voor akkoord, dit geldt eveneens voor uitgravingen, aanvullingen, drainagewerken en planning van de werken, met inbegrip van de specifieke maatregelen die zullen worden genomen, zoals voor de ondersteuning van de bouwputten, het oppompen...
 - Indien het werkverkeer zich op minder dan 15 meter van de betonblokken van de mastfunderingen situeert, dan dienen de details (types voertuigen, frequentie, ...) en de voorzorgsmaatregelen voorgelegd te worden aan het Contact Center van Elia voor akkoord.

Beplantingen in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen

Bomen die meer dan 3 meter hoog kunnen worden, mogen niet worden aangeplant in een zone van 25 meter aan weerszijden van de as van de hoogspanningslijnen; dit om latere snoeiwerken te vermijden.

Elia kan afwijkingen op deze regel toestaan, maar uitsluitend nadat het Contact Center heeft gecontroleerd of de beplantingen die men wil aanbrengen verenigbaar zijn met de installaties van Elia. Een afwijking kan worden aangevraagd bij het Contact Center van Elia en moet de plaats, de soort en de maximumhoogte vermelden van de bomen die zullen worden aangeplant.

Contactgegevens

- Aanvragen voor bijkomende informatie en projectplannen kunnen worden overgemaakt aan:

Elia Asset - Contact Center Noord
Vaartkaai 2
2170 Merksem
Tel: 03/640.08.08
Fax: 03/640.07.59
Mail: contactcenternoord@elia.be

Om een snelle behandeling van de vragen te garanderen, verzoeken wij u om de nodige gegevens bij de hand te houden: referenties van de briefwisseling met Elia, nummers van de betrokken luchtlijnen of masten, gemeente en straat.

Aansprakelijkheid

Elia Asset nv kan geenszins aansprakelijk worden gesteld voor schade die het gevolg is van rechtstreeks of onrechtstreeks contact met een hoogspanningslijn en die veroorzaakt zou worden aan personen, machines of werfmachines als gevolg van de interventie van derden. Evenmin kan schade veroorzaakt aan de terreinen, gebouwen en machines worden toegeschreven aan Elia Asset nv indien zij het gevolg is van de breuk van een geleider nadat schade werd toegebracht door derden.

De wetgeving bepaalt bovendien dat de bouwheer aansprakelijk kan worden gesteld voor elke eventuele schade, zelfs voor de schade die wordt toegebracht aan hoogspanningsverbindingen. De bouwheer kan hier bovendien gerechtelijk voor vervolgd worden.



0,62 0 0,311 0,62 kilometers

WGS_1984_Web_Mercator_AutoMap_Symbology
© Latitude Geographics Group 1998

Notes

AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN OP DE
OPENBAARVERVOERSAS N32 TUSSEN DE ROTONDE MET DE
KONING LEOPOLD III-LAAN EN DE OVONDE TER HOOGTE
VAN R32-N32



TRANSPORT & MOBILITY
LEUVEN

DECEMBER 2017

INHOUD

| | |
|--|----|
| 1 / INLEIDING | 11 |
| 1.1 / AANLEIDING | 11 |
| 1.2 / OPDRACHTOMSCHRIVING | 11 |
| 1.3 / LEESWIJZER | 12 |
| 1.4 / PLANPROCES EN OVERLEG | 13 |
| 1.5 / BETROKKEN ACTOREN | 14 |
| 2 / PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLINGEN | 15 |
| 2.1 / SITUERING | 15 |
| 2.2 / PROBLEEMSTELLING | 15 |
| 2.3 / DOELSTELLINGEN | 16 |
| 3 / PLANNINGSCONTEXT EN RANDVOORWAARDEN | 17 |
| 3.1 / RUIMTELIJK-PLANLOGISCH LUIK | 17 |
| 3.2 / SITUERING BINNEN DE VERKEERS- EN MOBILITEITSPANNEN | 31 |
| 3.3 / JURIDISCH LUIK | 45 |
| 3.4 / GEPLANDE ONTWIKKELINGEN | 46 |
| 3.5 / VISIE EN RANDVOORWAARDEN VAN DE ACTOREN | 48 |
| 4 / ANALYSE | 51 |
| 4.1 / RUIMTELIJKE ANALYSE | 51 |
| 4.2 / VERKEERSKUNDIGE ANALYSE MACRO-MESONIVEAU | 54 |

| | |
|---|-----|
| 4.3 / VERKEERSKUNDIGE ANALYSE OP WEGVAKNIVEAU | 85 |
| 4.4 / SWOT-ANALYSE | 93 |
| 4.5 / SYNTHESE PROBLEEMSTELLING | 104 |
| 5 / MOBILITEITSPROFIEL GEPLANDE ONTWIKKELINGEN | 109 |
| 5.1 / DECEUNINCK | 109 |
| 5.2 / DRIEHOEK HONZEBROUCK | 110 |
| 5.3 / WOONGEBIED GIFSESTRAAT | 111 |
| 5.4 / BEDRUVENTERREIN LIEBEEKSTRAAT | 113 |
| 5.5 / RUP DAMMESTRAAT | 114 |
| 5.6 / BEDRUVENTERREIN BOLLESTRAAT | 115 |
| 5.7 / TOTAAL | 116 |
| 5.8 / OMVORMEN GEBOUWEN DECEUNINCK BRUGSESTEENWEG | 116 |
| 6 / VISIE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR EN RUIMTELIJKE STRUCTUUR | 120 |
| 6.1 / GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR | 120 |
| 6.2 / GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR | 121 |
| 7 / CONCEPTEN EN OPLOSSINGSRICHTINGEN N32 | 125 |
| 7.1 / INRICHTINGSMODELLEN | 125 |
| 7.2 / VERKEERSKUNDIGE TOETSING SCENARIO'S | 157 |
| 8 / MICROSIMULATIE VOORKEURSCENARIO | 172 |
| 8.1 / SIMULATIE BASISITUATIE | 172 |
| 8.2 / SIMULATIE VOORKEURSCENARIO | 174 |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / III

| | |
|--|-----|
| 9 / AFWEGING VAN DE OPLOSSINGEN OP BASIS VAN DE DOELSTELLINGEN | 188 |
| 9.1 / AFWEGING ONTSLUITINGSCENARIO'S | 188 |
| 9.2 / AFWEGING INRICHTINGSVARIANTEN N32 | 188 |
| 9.3 / AFWEGING KRUISPUNTOPLOSSINGEN | 190 |
| 10 / BESPREKING ONTWERP | 192 |
| 10.1 / DEELGEBIED 1 | 192 |
| 10.2 / DEELGEBIED 2 | 196 |
| 10.3 / DEELGEBIED 3 | 199 |
| 11 / GEWENSTE GROENSTRUCTUUR, VERLICHTING EN MATERIAALGEBRUIK | 204 |
| 11.1 / GEWENSTE GROENSTRUCTUUR | 204 |
| 11.2 / GEWENSTE VERLICHTING | 205 |
| 11.3 / MATERIAALGEBRUIK | 207 |
| 12 / RAMING | 208 |
| 13 / PROCEDURES, TIMING | 209 |
| 14 / BIJLAGEN | 211 |
| 14.1 / STRODIODIAGRAMMEN KRUISPUNTSTELLINGEN | 211 |
| 14.2 / PARKEERONDERZOEK | 227 |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / IV

FIGUREN

| | |
|---|----|
| Figuur 1: figuur 31 uit PRS - selectie secundaire wegen..... | 19 |
| Figuur 2: afbakening regionaalstedelijk gebied Roeselare – deelgebieden in noordelijke zone..... | 21 |
| Figuur 3: deelruimte noordelijke activiteitenstrip Brugsesteenweg (bron GRS Roeselare)..... | 23 |
| Figuur 4: zoekzones lokale bedrijvigheid GRS Hooglede: Zone 3 Gotelaar zone 6 site Olivier (Bollestraat)..... | 25 |
| Figuur 5: afbakening, deelzones en ontsluiting RUP Dammestraat..... | 27 |
| Figuur 6: ontsluiting plangebied en afbakening ontwikkelingsmogelijkheden..... | 30 |
| Figuur 7: beeld uit uitwerkingsnota: versterking fietsnetwerk tussen grote en kleine ring..... | 35 |
| Figuur 8: beeld uit mobiliteitsplan Hooglede met lokale fietsroute over Brugsesteenweg..... | 37 |
| Figuur 9: maximale filelengte aan ovonde in ochtendspits..... | 39 |
| Figuur 10: resultaten metingen ochtendspits..... | 40 |
| Figuur 11: resultaten metingen avondspits..... | 40 |
| Figuur 12: grafische weergave ochtendspits..... | 41 |
| Figuur 13: grafische weergave avondspits..... | 42 |
| Figuur 14: startnota streefbeeldstudie – dwarsprofiel centraal deel Brugsesteenweg..... | 43 |
| Figuur 15: startnota streefbeeldstudie – deelgebied tussen Rolariusweg en Wijnendalestraat..... | 44 |
| Figuur 16: verkavelingsontwerp woonwijk Honzebrouckstraat – Beverenstraat..... | 47 |
| Figuur 17: tussen ovonde R32 tot rotonde Wijnendalestraat..... | 52 |
| Figuur 18: huidig dwarsprofiel..... | 52 |
| Figuur 19: tussen rotonde Wijnendalestraat en Rolariusweg..... | 52 |
| Figuur 20: huidig dwarsprofiel..... | 53 |
| Figuur 21: tussen Rolariusweg en rotonde Koning Leopold III-laan..... | 53 |
| Figuur 22: huidig dwarsprofiel..... | 53 |

| | |
|---|-----|
| Figuur 23: foto s 15.41u aan zuidkant ovonde richting zuiden..... | 82 |
| Figuur 24: foto vanaf bushalte Gits Sportman richting noorden (16.01u) en richting ovonde (16.21u)..... | 83 |
| Figuur 25: langzaam rijdend verkeer noordkant rotonde Oude Diksmuidsesstraat (foto s 13.57u)..... | 83 |
| Figuur 26: langzaam rijdend verkeer (zelfde locatie) omstreeks 15.15u..... | 84 |
| Figuur 27: verkeerskundige analyse - voetgangers..... | 86 |
| Figuur 28: verkeerskundige analyse - fietsers..... | 88 |
| Figuur 29: verkeerskundige analyse – openbaar vervoer..... | 90 |
| Figuur 30: verkeerskundige analyse – gemotoriseerd verkeer..... | 92 |
| Figuur 31: overzicht knelpunten en kansen..... | 103 |
| Figuur 32: Snede bestaande toestand deelgebied 1..... | 125 |
| Figuur 33: Gewenste ontsluiting deelgebied 1..... | 126 |
| Figuur 34: bypass naar oostelijke R32 (tekening AWW)..... | 127 |
| Figuur 35: bypass naar de noordelijke N32..... | 128 |
| Figuur 36: omvorming ovonde naar turborotonde..... | 129 |
| Figuur 37: inrichtingsschets quick win..... | 131 |
| Figuur 38: Snede met busstrook en fietspaden..... | 132 |
| Figuur 39: Snede met gemengde busstrook en bredere middenberm..... | 133 |
| Figuur 40: Snede met volledige heraanleg met busstroken en fietspaden..... | 134 |
| Figuur 41: Snede bestaande toestand deelgebied 2..... | 136 |
| Figuur 42: aanpassing inritten Mammoetcenter centrale voetgangersoversteek met bushalte..... | 137 |
| Figuur 43: Gewenste ontsluiting deelgebied 2..... | 138 |
| Figuur 44: profiel met 2 busstroken, groene berm en fietspaden..... | 139 |
| Figuur 45: profiel met 1 busstrook, groene bermen en fietspaden..... | 140 |

| | |
|--|-----|
| Figuur 46: profiel met groene bermen en fietspaden..... | 141 |
| Figuur 47: snede bestaande toestand deelgebied 3 | 144 |
| Figuur 48: Gewenste ontsluiting deelgebied 3 | 145 |
| Figuur 49: snede met 1 busstrook in zuidelijke richting, fietspaden en verbrede middenberm | 145 |
| Figuur 50: snede met 1 busstrook in zuidelijke richting, fietspaden en groene middenberm en parkeerstrook / groene berm | 147 |
| Figuur 51: snede met verbrede voetpaden, 1 busstrook in zuidelijke richting, fietspaden, groene middenberm en parkeerstrook / groene berm..... | 148 |
| Figuur 52: bus-bypass rotonde Koning Leopold III-laan | 150 |
| <i>Figuur 53 Variant 1 Ovonde R32</i> | 176 |
| <i>Figuur 54 Variant 2 Ovonde R32</i> | 177 |
| <i>Figuur 55 Variant 3 Ovonde R32</i> | 178 |
| <i>Figuur 56 Variant 4 Ovonde R32</i> | 179 |
| <i>Figuur 57 Variant 5 Ovonde R32</i> | 180 |
| <i>Figuur 58 Variant 6 Ovonde R32</i> | 181 |
| <i>Figuur 59 Variant met middenberm</i> | 182 |
| <i>Figuur 60 Gemiddelde snelheid op de N32 tussen de rotonde en de ovonde</i> | 183 |
| <i>Figuur 61 Gemiddelde snelheid bus op de N32</i> | 184 |
| <i>Figuur 62 Verloop wachtrij op de N32 op zaterdagmiddag</i> | 185 |
| Figuur 63: snede bestaande toestand deelgebied 1 | 193 |
| Figuur 64: snede voorkeurscenario deelgebied 1 | 193 |
| Figuur 65: Wensbeeld deelgebied 1 | 194 |
| Figuur 66: overzicht ingrepen deelgebied 1 | 195 |
| Figuur 67: snede bestaande toestand deelgebied 2 | 196 |
| Figuur 68: snede voorkeurscenario deelgebied 2 | 196 |

| | |
|---|-----|
| Figuur 69: Wensbeeld deelgebied 2 | 197 |
| Figuur 70: overzicht ingrepen deelgebied 2 | 198 |
| Figuur 71: snede bestaande toestand deelgebied 3 | 199 |
| Figuur 72: snede voorkeurscenario deelgebied 3 | 200 |
| Figuur 73: Wensbeeld deelgebied 3 | 201 |
| Figuur 74: overzicht ingrepen deelgebied 3 | 202 |
| Figuur 75: Variant deelgebied 1 ter hoogte van een bushalte – versmalling voetpad | 204 |
| Figuur 76: Verlichtingsvariant deelgebied 2 | 205 |
| Figuur 77: Verlichtingsvariant deelgebied 3 | 206 |
| Figuur 78: Voorstel aanpassing ovonde op korte termijn..... | 210 |

KAARTEN

| | |
|--|----|
| Kaart 1: situering | 15 |
| Kaart 2: gewestplan & afbakening kleinstedelijk gebied Roeselare | 45 |
| Kaart 3: synthese geplande ontwikkelingen | 46 |
| Kaart 4: Morfologie | 51 |
| Kaart 5: wegencategorisering | 54 |
| Kaart 6: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk..... | 54 |
| Kaart 7: recreatief fietsroutenetwerk | 55 |
| Kaart 8: openbaarvervoernetwerk De Lijn..... | 55 |
| Kaart 9: overzichtskaart kruispunttellingen weekdag ochtendspits | 72 |
| Kaart 10: overzichtskaart kruispunttellingen weekdag avondspits | 73 |
| Kaart 11: overzichtskaart kruispunttellingen zaterdag middagpiek..... | 74 |

| | |
|--|-----|
| Kaart 12: overzichtkaart kruispunttellingen zaterdag namiddagpiek..... | 75 |
| Kaart 13: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 1 - dinsdag 19 april..... | 77 |
| Kaart 14: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 2 - dinsdag 19 april..... | 77 |
| Kaart 15: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 3 - dinsdag 19 april..... | 77 |
| Kaart 16: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 1 – zaterdag 16 april..... | 78 |
| Kaart 17: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 2 - zaterdag 16 april..... | 78 |
| Kaart 18: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 3 - zaterdag 16 april..... | 78 |
| Kaart 19: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 2 – 30 april..... | 79 |
| Kaart 20: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 3 – 30 april..... | 79 |
| Kaart 21: overzicht parkeerbezetting – 16 april 12u..... | 80 |
| Kaart 22: overzicht parkeerbezetting – 16 april 15u..... | 80 |
| Kaart 23: overzicht parkeerbezetting – 19 april 10u..... | 81 |
| Kaart 24: overzicht parkeerbezetting – 19 april 14u..... | 81 |
| Kaart 25: overzicht verkeersgeneratie geplande ontwikkelingen..... | 116 |
| Kaart 26: toedeling bijkomend verkeer ochtendspits..... | 157 |
| Kaart 27: toedeling bijkomend verkeer avondspits..... | 157 |

TABELLEN

| | |
|---|------------|
| Tabel 1: overzichtstabel uit Vademecum fietsvoorzieningen..... | 48 |
| Tabel 2: snelheidsregimes en breedte rijstroken - Vademecum veilige wegen en kruispunten..... | 49 |
| Tabel 3: op – en afstappers lijn 74 (onderzoek op weekdag)..... | 57 |
| <i>Tabel 4 Vergelijking snelheid simulatie - meting op dinsdagavond.....</i> | <i>173</i> |
| <i>Tabel 5 Vergelijking snelheid simulatie - meting op zaterdagnamiddag.....</i> | <i>173</i> |

Startnota / december 2017

VECTRIS cvba

Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven

T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10

www.vectris.be - info@vectris.be

1 / INLEIDING

1.1 / AANLEIDING

De N32 heeft te kampen met ernstige doorstromingsproblemen voor het gemotoriseerd verkeer in het algemeen en de bus in het bijzonder. In het verleden werd reeds een streefbeeldstudie opgemaakt voor de N32. Deze studie wenst hier op verder te werken en na te gaan in welke mate de doorstroming voor de bus kan worden verbeterd. Ook de vele geplande ontwikkelingen rond de N32 zijn een aanleiding om het streefbeeld te actualiseren. Een verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer is ook een duidelijke vraag van de Task Force Doorstroming. Deze wil meer inzetten op OV-corridors en daar gaan onderzoeken hoe de doorstroming kan worden verbeterd.

1.2 / OPDRACHTOMSCHRJVING

Het gaat om een studieopdracht betreffende doorstromingsonderzoeken op de openbare vervoersas tussen de rotonde met de Koning Leopold III-laan en de ovonde ter hoogte van R32/N32.

De bedoeling van de opdracht is om doorstromingsmaatregelen uit te werken die het openbaar vervoer op de as N32 moet optimaliseren, rekening houdend met alle vervoersmodi die mogelijk zijn op deze as(sen). Er wordt verwacht dat alle knelpunten inzake doorstroming in kaart gebracht worden door een integrale analyse te maken van de volledige verkeersas. Nadat alle knelpunten op de verkeersas in kaart gebracht zijn, worden in de studie hiervoor concrete maatregelen verwacht. Deze doorstromingsmaatregelen dienen realistische oplossingen te zijn waarbij als uitkomst meegegeven wordt wat de concreet te verwachten tijdswinst zal zijn door de voorgestelde maatregelen en ook wat de daaraan verbonden kostprijs zal zijn. Daarbij dient naar draagvlak toe rekening gehouden te worden met de huidige verkeerssituatie en de huidige inplanting. Bovendien moet er uiteraard bij de voorgestelde oplossingen rekening gehouden worden met de verkeersveiligheid van alle betrokken weggebruikers.

De opdracht omvat ook de opmaak van een mobiliteit- en verkeersstudie van de N32. Roesslare/Hoogede gelegen in een ruimer relevant studiegebied. Het gericht ruimtelijk en verkeerskundig onderzoek heeft als doel de problematieken en doelstellingen te verfijnen. Van hieruit wordt vervolgens een concept opgemaakt voor het projectgebied en de aangrenzende gebieden.

Bij de uitvoering van de studie voor doorstromingsmaatregelen staat voorop dat deze optimalisatie als doelstelling moet hebben om alle knelpunten op het aangegeven traject voor openbaar vervoer weg te werken of te beperken, zodat de reistijd kan geminimaliseerd worden en vooral de betrouwbaarheid van de dienstregeling kan gemaximaliseerd worden.

Bovendien moeten voor de bestaande bustrajecten van de nummers 2 en 74 de knelpunten in kaart gebracht worden en de nodige doorstromingsmaatregelen uitgewerkt worden, zodat de betrouwbaarheid van de dienstregeling maximaal is.

Daarnaast zullen maatregelen worden voorgesteld met het oog op een verbetering van een veilig en vlotter verkeer in het algemeen. De voorgestelde maatregelen kunnen betrekking hebben op de weginrichting, verkeerslichtenregelingen, privé-aansluitingen op de weg, halte-inrichtingen, in- en uitritten ter hoogte van de vele aangelanden.

1.3 / LEESWIJZER

In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding van de studie geschetst. Hierbij is het van belang om te onderstrepen dat een belangrijk uitgangspunt erin bestond om maatregelen uit te werken die op korte termijn te realiseren zijn. Onder hoofdstuk 2 en 3 worden de doelstellingen en de planningscontext beschreven. In hoofdstuk 4 wordt een uitgebreide analyse gemaakt en het onderzoek toegelicht en wordt ingegaan op de resultaten van de verkeerstellingen.

Onder hoofdstuk 5 zijn voor de verschillende geplande ontwikkelingen in de directe omgeving van de N32 het mobiliteitsprofiel opgemaakt. Dit hoofdstuk valt te lezen als een Mober met een toedeling van het bijkomende verkeer aan het netwerk en de N32, in het bijzonder. In hoofdstuk 6 wordt een visie geschetst op de N32 en de omgeving.

Onder hoofdstuk 7 zijn twee inrichtingsvoorstellen voor de N32 onderzocht. Voorstel 1 omvat het optimaliseren van de bestaande toestand waarbij vooral is gekeken naar de aanleg van een vrije busbaan, het verbeteren van de fietspaden en het optimaliseren van de kruispunten en toegangen tot de winks. In dit hoofdstuk wordt aan de hand van een ontwerp onderzoek de inrichtingsmogelijkheden geschetst van de N32. Hierbij is gekeken naar zowel een volledige inrichting van de weg als naar een optimalisatie van de bestaande toestand waarbij het uitgangspunt erin bestond om de bestaande bordstenen en goten te behouden. Voor de kruispunten zijn eveneens verschillende inrichtingsvarianten onderzocht met hun voor- en nadelen. Voorstel 2 betreft het voorstel met de ventwegen. Dit is al eerder uitgewerkt in het streefbeeld voor de N32 maar werd met de nieuwe inzichten geëvalueerd en afgewogen ten aanzien van de andere inrichtingsvoorstellen.

Aan de hand van de telresultaten en met behulp van standaard rekenmethodes werden de verschillende inrichtingsvoorstellen onderling afgewogen. Het synthesevoorstel werd vervolgens doorgerekend met het microverkeersmodel. Hier zijn vervolgens weer nieuwe inzichten en aanpassingen uitgekomen. Het eindbeeld wordt vervolgens onder hoofdstuk 10 beschreven. Verder wordt de gewenste groenstructuur, het verlichtingsconcept en het materiaalgebruik beschreven. Op het eind van het rapport wordt een synthese gebracht van mogelijke maatregelen die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

1.4 / PLANPROCES EN OVERLEG

- Startvergadering met opdrachtgever: 16/02/2016
- Startvergadering werkgroep: 4 maart 2016
- Startvergadering met stuurgroep 9 maart 2016
- Uitvoering verkeerstellingen, parkeeronderzoek, telling in- en uitritten, doorstromingsonderzoek 16 april en 30 april 2016
- Klankbordgroep 28 april 2016: probleemstelling en eerste aanzet visie en oplossingen.
- Stuurgroep: bespreking onderzoeksresultaten 31 mei 2016
- Stuurgroep: bespreking inrichtingsconcepten en microsimulatie : 28 juni 2016
- Stuurgroep : Bespreking startnota met streefbeeld 2 september 2016
- Stuurgroep: Terugkoppeling streefbeeld 23 september 2016. Bespreking startnota
- Klankbordgroep 2: bespreking visie en inrichtingsvoorstellen: 21 december 2016
- I-GBC: bespreking startnota 28 augustus
- RMC: bespreking startnota 9 oktober

Studie on hold omwille van bespreking met privépartners en verder onderzoek:

- haalbaarheid bypass hoek ovonde en bouw kantoren.
- Onderzoek naar omzetten delen van het terrein Deceuninck naar kleinhandelszaken. VECTRIS / TML heeft hiervoor mobiliteitsprofiel opgemaakt en een extra simulatie laten uitvoeren.

1.5 / BETROKKEN ACTOREN

| Naam | Functie / instantie | E-mailadres |
|---------------------|---------------------|--------------------------------------|
| Sven Couck | MOW | sven.couck@mow.vlaanderen.be |
| Frederik Potvliege | MOW | frederik.potvliege@mow.vlaanderen.be |
| Daniel Lauwers | MOW | daniel.lauwers@mow.vlaanderen.be |
| Tom Viaene | MOW | tom.viaene@mow.vlaanderen.be |
| Rik Loyson | MOW | rik.loyson@mow.vlaanderen.be |
| Tim Debrabandere | De Lijn | Tim.Debrabandere@delijn.be |
| Els De Puydt | Stad Roeselare | EDepuydt@roeselare.be |
| Griet Coppé | Stad Roeselare | Griet.coppé@roeselare.be |
| Koen Surdiacourt | MOW | Koen.surdiacourt@mow.vlaanderen.be |
| Leen Vandevelde | MOW | Leen.vandevelde@mow.vlaanderen.be |
| Vincent Huart | De Lijn | Vincent.huart@delijn.be |
| Marc Broecklaert | BIW | Marc.broeckaert@biwv.be |
| Sophie Wittock | Hooglede | Sophie.wittock@hooglede.be |
| Rik Vanwildemeersch | Hooglede | Rik.vanwildemeersch@belgacom.be |
| Geert Vercruyse | Vectris | geert.vercruyse@vectris.be |
| Rodric Frederix | TML | rodric.frederix@tmlleuven.be |

2 / PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLINGEN

2.1 / SITUERING

Kaart 1: situering

2.1.1 / Situering van het onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied omvat de zone tussen de R32, de spoorlijn Roeselare – Torhout, de Noordlaan en de Hoogleedsesteenweg.

2.1.2 / Situering van het projectgebied

Het eigenlijke projectgebied omvat de N32 tussen de rotonde met de R32 in het noorden en de rotonde met de Koning Leopold III-laan in het zuiden. Het wegvak wordt vervolgens opgedeeld in drie deelgebieden.

- Deelgebied 1 omvat het wegvak R32-rotonde Wijnendalestraat
- Deelgebied 2 omvat het wegvak rotonde Wijnendalestraat-Rolariusweg
- Deelgebied 3 omvat het wegvak Rolariusweg-K. Leopold III-laan.

2.2 / PROBLEEMSTELLING

De N32 heeft te kampen met ernstige doorstromingsproblemen. In feite moet de weg twee functies combineren. Enerzijds vormt de N32 een belangrijke invalsweg naar de stad. Anderzijds heeft de weg ook een ontsluitende functie voor de vele bedrijvigheden en winkelactiviteiten langs de weg. De combinatie van deze twee functies maakt dat er problemen zijn met de doorstroming. Vooral de vele linksafslag bewegingen van en naar de aangelanden zorgt voor doorstromingsproblemen. Door deze conflicterende verkeersbewegingen komt ook de doorstroming van de bus in het gedrang. Uit onderzoek van De Lijn blijkt dat de doorstromingsproblemen zich vooral voordoen stadinwaarts in de ochtendspits ter hoogte van de rotonde met de Leopold III-laan en tijdens de avondspits zowel stadinwaarts als staduitwaarts. Naast de doorstromingsproblemen is ook de infrastructuur voor de zachte weggebruiker ontoereikend. De fiets- en

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 15

voetgangersoversteken zijn weinig aantrekkelijk. Comfortabele fietspaden ontbreken. Tot slot is het ruimtelijk beeld van de weg weinig aantrekkelijk.



2.3 / DOELSTELLINGEN

De doelstelling van de studie is een oplossing te vinden voor de gesignaleerde problemen.

Voor het openbaar vervoer dient de doorstroming te verbeteren. In deze startnota zal worden nagegaan welk concept het meest is aangewezen.

Voor het autoverkeer dient een oplossing te worden uitgewerkt om de bereikbaarheid van de verschillende functies te verbeteren zonder de doorstroming op de N32 te belemmeren.

Voor fietsers dient de aanwezige infrastructuur verbeterd te worden, met een betere afscheiding van het gemotoriseerd verkeer en veilige fietsoversteken.

Ook voor de voetgangers dienen de infrastructuur en de oversteekmogelijkheden verbeterd te worden.

Bij het uitwerken van de oplossingen dient de aandacht te gaan naar budgettair haalbare oplossingen op korte termijn .

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 16

3 / PLANNINGSCONTEXT EN RANDVOORWAARDEN

3.1 / RUIMTELIJK-PLANLOGISCH LUIK

3.1.1 / Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

| | |
|--------------------|---|
| Statuut | Vastgesteld door de Vlaamse regering op 17 december 1997 met richtinggevende en bindende bepalingen Herziening 2004 (gewenste verdeling van bijkomende woningen over de stedelijke gebieden en buitengebied, interpretatie van de herbestemming van zonevreemde bedrijven in de ruimtebalans) Herziening 2011 (herziening benodigd woonaanbod, bijzondere economische knooppunten in gemeenten in buitengebied, betere afstemming RSV met Natuurdecreet, herziening categorisering wegenmet en aanpassing/aanvulling spoorwegennet, OV-net, raming behoeften toerisme en recreatie, afstemming met decreet Grond- en pandenbeleid, vervanging begrip "ruimteboekhouding" door "begroting van te voorziene ruimte") |
| Actualiteitswaarde | Legt de tot op heden niet uitgewerkte bovenbouw of ruimtelijke structuur vast op niveau van het Vlaamse Gewest zoals gebieden en lijninfrastructuren van (inter)nationaal belang. Bindend ten overstaan van de provincies en gemeenten, die elk op hun niveau hun ruimtelijke structuur moeten inpassen in deze van het Vlaamse niveau Roeselare is geselecteerd als regionaalstedelijk gebied, met delen van de gemeenten Ingelmuunster, Izegem en Roeselare Structuurbepalende open-ruimteverbinding op niveau Vlaanderen tussen Waregem en Roeselare Worden geselecteerd als primaire weg type II – R32 ten noorden van Roeselare (tussen aansluiting 8 op A17 en N32 Brugsesteenweg) – N36 ten zuiden van Roeselare (vanaf aansluiting 6 op A17 tot N32 Meensesteenweg) Station van Roeselare structuurbepalend voor regionaalstedelijk gebied Ontbrekende link wat betreft hoogwaardig openbaar vervoer tussen Gent-Tielt en Roeselare en tussen Roeselare en Waregem |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

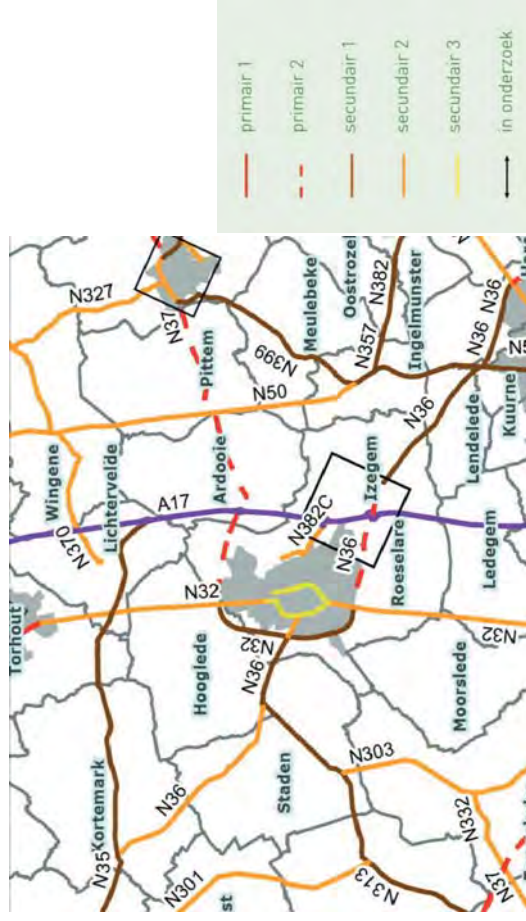
STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 17

3.1.2 / Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

| | |
|--------------------|---|
| Statuut | Legt de tot op heden niet uitgewerkte bovenbouw of ruimtelijke structuur vast op niveau van de provincie |
| Actualiteitswaarde | Goedgekeurd door Vlaamse regering op 6 maart 2002 – herziening goedgekeurd door Vlaamse regering op 11 maart 2014, met uitzondering van bepalingen inzake sociale huisvesting R32 wordt geselecteerd als secundaire 1 (van N32 (Brugsesteenweg) tot N32 (Meensesteenweg)) N32 wordt geselecteerd als secundair 2 (van Torhout tot Roeselare Leopold III laan) N32 wordt geselecteerd als secundaire 3 van Leopold III laan tot Meensesteenweg (Roeselare) NMBS-station geselecteerd als knooppunt regionaal vervoer Ten noordoosten van projectgebied wordt de omgeving van de Huwijnbossen en Ter Kerst, incl. bosfragmenten langsheen de Drielandenbeek geselecteerd als stimulansgebied voor kleine landschapselementen Ten oosten van projectgebied wordt de Onledebeek geselecteerd als beekvallei Het Duitse soldatenkerkhof in Hooglede wordt geselecteerd als specifiek dagtoeristisch knooppunt |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 18



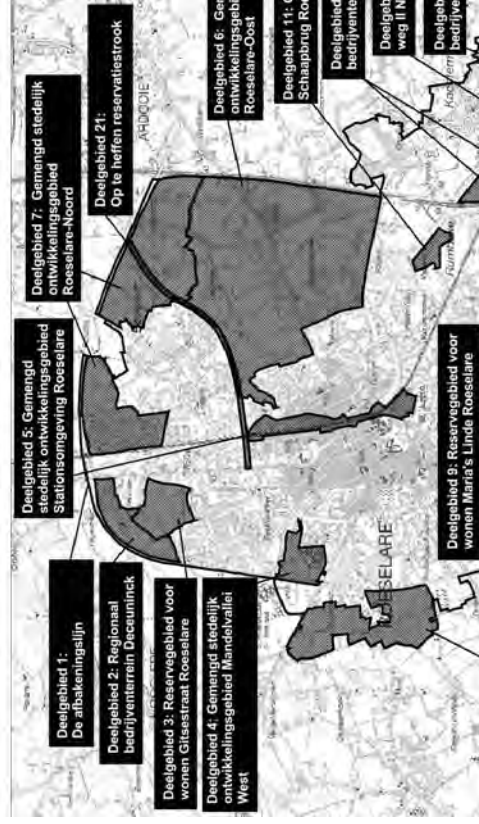
Figuur 1: figuur 31 uit PRS - selectie secundaire wegen

3.1.3 / Afbakening Regionaalstedelijk gebied Roeselare

| Statuut | |
|--------------------|--|
| Actualiteitswaarde | Definitief vastgesteld door Vlaamse regering op 21 november 2008 |
| | Deelgebieden 6 (Gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Roeselare-Oost), 7 (Gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Roeselare-Noord) en 11 (watergebonden bedrijventerrein en overslaggebied Schaaapbrug Roeselare) vernietigd door Raad van State op 15 juni 2010 |
| | Deelgebieden 6, 7 en 11 definitief vastgesteld door Vlaamse regering op 29 oktober 2010 |
| | Deelgebied 2 omvat belangrijk deel van grondgebied van Hooglede binnen ring R32. Wordt ingenomen door bestaande site van Deceuninck, de uitbreidingsbehoefte van het bedrijf op middellange termijn en een gebied dat op lange termijn kan ontwikkeld worden. Grootste deel van het gebied wordt herbestemd naar gemengd regionaal bedrijventerrein. Aan de zuidelijke zijde wordt een bufferzone voorzien ten opzichte van het te ontwikkelen woongebied Gitsestraat. Het gebied tussen Honzebrouckstraat, ring en gemeentegrens tussen Hooglede en Roeselare wordt aangeduid als reservegebied voor stedelijke ontwikkeling op langere termijn. |
| | Deelgebied 3 (stedelijk woongebied Gitsestraat): landelijk woongebied langs de Oude Diksmuidsestraat, KMO-zone Roeselare-Brugsesteenweg-Gitsestraat, het woongebied van Roeselare en gemeentegrens tussen Hooglede en Roeselare: wordt volledig herbestemd naar woongebied. Doelstelling is gebied te vrijwaren van verder versnippering en te reserveren voor ontwikkeling op middellange termijn; minimale dichtheid van 25 woningen per ha. Verweving van activiteiten en functies is noodzakelijk, differentiatie van woningen naar grootte, schakeling en percelsgrootte, openbare groenbehoefte worden op kwalitatieve wijzen en in voldoende mate ingevuld. |
| | Deelgebied 5 stationsomgeving (tussen Mandeldreef en Leopold III laan): uitermate geschikt voor inplanting van personeels- en bezoekersintensieve activiteiten en functies zonder draagkracht van omgeving te overschrijden. Voorwaarde is duidelijke relatie met openbaar vervoer of vervoer over water. |
| | Deelgebied 7 wordt begrensd door de noordelijke ring (R32), de spoorweg Kortrijk-Brugge, de Wijnendalestraat en Industrieweg, de bestaande bedrijven tussen de Meersbloemstraat en Gitsbergstraat, de Gitsbergstraat, Wagenbrugstraat, het woongebied ten noorden van Beveren en de woningen langs de Herweg, het bedrijventerrein ten noorden van de Beversesteenweg. Via een fictieve scheidsingslijn met deelgebied 6 wordt het gebied verder begrensd richting Hooisstraat en A17/E403. |

- Nieuwe gemengde regionale bedrijventerrenen aansluitend op de bestaande
- Vrijwaren van een open-ruimtegebied ten noorden van Beveren
- Ecologische en natuurlijke inpassing van de bestaande beken (Onledebeek)
- Voorzien van ontwikkelingsperspectieven voor bestaande woningen
- Continuïteit van het lokale wegenet over de ring heen garanderen (ongelijkvloerse kruisingen)

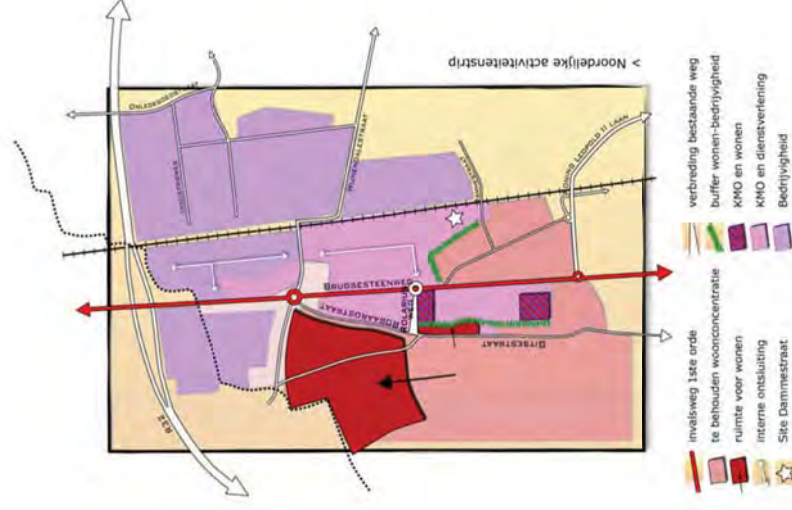
Deelgebied 21: opheffing van reservatiestrook voor zuidelijke omleiding rond Beveren.



Figuur 2: afbakening regionaalstedelijk gebied Roeselare – deelgebieden in noordelijke zone

3.1.4 / Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Roeselare

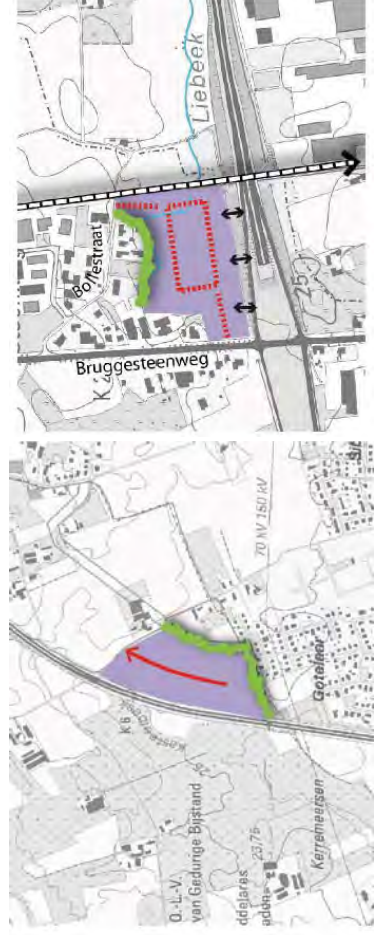
| | |
|--------------------|---|
| Statuut | |
| Actualiteitswaarde | <p>Gedeelteilijk goedgekeurd door provincie West-Vlaanderen op 2 augustus 2012</p> <p>Noordelijke bedrijvenstrip: Brugsesteenweg dient nodige beeldkwaliteit uit te stralen, ook voldoende aandacht voor kwaliteitsvolle afwerking van achterkant. Het streven naar een leefbare werk- en woonomgeving én het creëren van een vlotte verkeersdoorstroming richting het Hart vormen belangrijke uitdaging. 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 Wijpendale en de achterliggende gronden van Decathlon (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.</p> <p>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 op de ligging nabij het Hart wordt dit gebied ontwikkeld als zone voor KMO en wonen. De verdere ontwikkeling als winkelzone is niet gewenst.</p> <p>Een groenbuffer tussen de winkels langsheen de Brugsesteenweg en de woningen en bedrijven langsheen de Gitsestraat dient zowel visueel als geluidswerend te werken</p> <p>De inrichting en ontsluiting van het woongebied aan Gitsestraat 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.</p> <p>Op site Dammestraat zal geen zware industrie meer worden toegelaten. 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 Rotseestraat-Dammestraat kan worden opgenomen.</p> |



Figuur 3: deelruimte noordelijke activiteitsstrip Bruggesteenveg (bron GRS Roeselare)

3.1.5 / Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Hooglede

| | |
|--------------------|---|
| Statuut | |
| Actualiteitswaarde | Definitief vastgesteld door gemeenteraad op 5 november 2012 |
| | <p>De gemeente suggereert naar de hogere overheid om de N32 en omgeving verder uit te bouwen als een activiteitenas, als uitloper van het regionaalstedelijk gebied Roeselare. Het geheel wordt ontwikkeld als gemengd gebied met bedrijfsfuncties en kleinhandelsactiviteiten waarbij een optimaal ruimtegebruik voorop staat. Bijzondere aandacht gaat uit naar de beeldwaarde van de functies langs de N32. De N32 zelf wordt geherstructureerd waardoor doorgaand verkeer en lokaal verkeer op een vlottere manier worden afgewikkeld.</p> <p>De gemeente suggereert naar de hogere overheden om het zuidelijk deel van de activiteitenas verder te verdichten. De klemtoon ligt hierbij op de inbreng van bedrijfsfuncties. Bij de verdichting is er ruimte voor zowel kleinschalige als grotere bedrijfsactiviteiten (voornamelijk gericht op de uitbreiding van bestaande bedrijfsactiviteiten). Kleinhandelsactiviteiten zijn mogelijk voor zover ze gekoppeld zijn aan een bedrijfsfunctie.</p> <p>Als zoekzones voor lokale bedrijvigheid werden zone 2, 3 en 6 als prioritair geselecteerd. Zone 6 ligt niet in het onderzoeksgebied. Zone 2 ligt net ten noorden van R32 tussen N32 en spoorweg. Voor ontsluiting wordt voorgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Inrit vanaf de Bruggesteenveg, uitrit via Bollestraat, tweerichtingsverkeer in Bollestraat – Inrit vanaf de Bruggesteenveg, uitrit via Bollestraat, eenrichtingsverkeer in Bollestraat tussen uitrit en Stoomtuigstraat – Geen inrit vanaf de Bruggesteenveg, in- en uitrit via Bollestraat, tweerichtingsverkeer in Bollestraat <p>Zone 6 ligt tussen R32, Honzebrouckstraat en de woonwijk Gotelaar. Hoofdtoegang via een op te waarden ontsluiting op de R32 ter hoogte van de Honzebrouckstraat.</p> <p>N32 Bruggesteenveg wordt gezien als hoofd fietsverbinding; de route langs Honzebrouckstraat is een alternatieve fietsroute</p> |



Figuur 4: zoekzones lokale bedrijvigheid GRS Hongede: Zone 3 Gotelaar zone 6 site Olivier (Bolesstraat)

3.1.6 / Andere

| | |
|--------------------|--|
| RUP Dammestraat | |
| Actualiteitswaarde | Voorontwerp januari 2016 |
| | Gelegen tussen de Brugsesteenweg (N32), en de spoorlijn Kortrijk-Brugge, afgebakend door: <ul style="list-style-type: none"> - Noorden: RUP Brugsesteenweg (achterzijde handelslint Brugsesteenweg, vrijliggend gebied) - Oosten: spoorlijn Kortrijk-Brugge - Zuidoosten: spooroverweg en Dammestraat/Ferdinand Le Héhetstraat1 - Zuidwesten: achterzijden percelen bestaande woningen langsheen de Dammestraat - Westen: Rotsestraat |
| | 8ha 08a 52ca |

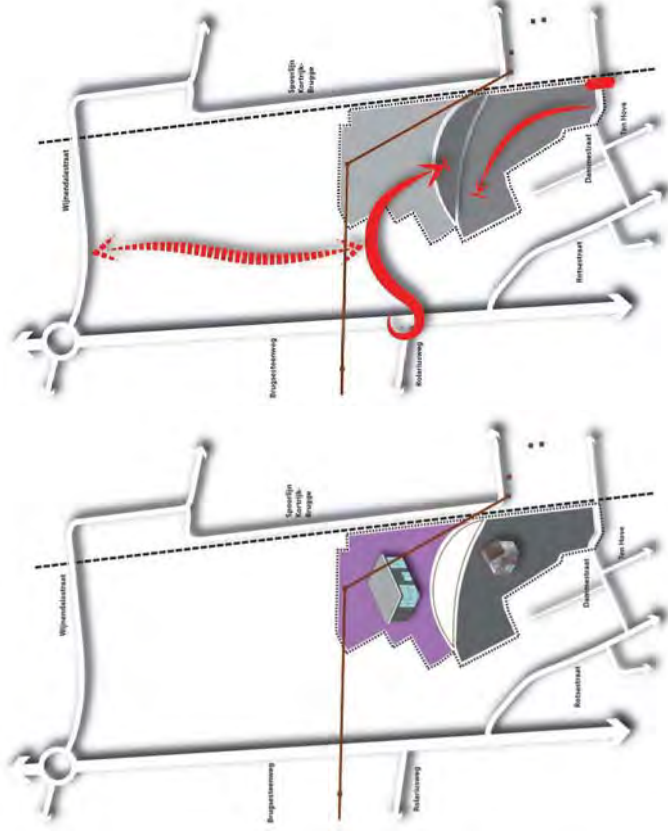
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 25

| | |
|--|---|
| | <p>Binnen het plangebied wordt een duidelijke invulling gegeven aan verschillende functies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 - stedelijk wonen: de zuidelijke spie van het plangebied sluit aan bij de bestaande woningen langsheen 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. Deze buffer kan bestaan uit een groenbuffer maar indien gewenst ook door huisnijverheid en socio-economische activiteiten. <p>Om de verschillende functies optimaal te ontsluiten wordt er een duidelijke ontsluiting van het geheel uitgewerkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 / Ferdinand Le Héhetstraat. Omdat de spoorwegovergang ter hoogte van de Dammestraat werd afgesloten kan er hier een rustige woonstraat ontwikkeld worden. Fiets- en voetgangersdoorsteken tussen het wonen en de bedrijvigheid én handelszone moeten uiteraard mogelijk blijven. |
|--|---|

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 26



Figuur 5: afbakening, deelzones en ontsluiting RUP Dammestraat

| | |
|-----------------------|---|
| RUP Brugsesteenweg | |
| Actualiteitswaarde | Voorontwerp februari 2016 |
| | <p>Het plangebied is gesitueerd langsheen de Brugsesteenweg (N32), een belangrijke invalsweg in het noorden van de stad Roeselare, afgebakend door:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 de Brugsesteenweg, Gitsestraat, Robaardstraat, achterzijden percelen langsheen Brugsesteenweg ten noorden van de Oude Diksmuidsestraat <p>Voor de ontsluiting werd scenario gekozen met aantakking 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</p> <p>CONCEPTEN</p> <p>Afbakenen ontwikkelingsmogelijkheden activiteiten: ruimte voor lokale bedrijven voorzien aansluitend bij bestaande bedrijvigheid langs spoorweg. 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. Langs de Brugsesteenweg worden de handelszaken enerzijds per categorie opgedeeld en anderzijds per handelsgebied. In de driehoek Brugsesteenweg - Robaardstraat - Rolariusweg wordt er een overgangszone naar het achterliggende (nieuwe) stedelijke woongebied Gitsestraat gemaakt. De Gitsestraat tot aan de Rolariusweg wordt als een volwaardige woonstraat ontwikkeld, zonder dat deze nog een "uitloper" vormt van de handelszone. Om een volwaardige woonstraat te maken van de Gitsestraat wordt er tussen het wonen en de handelszone een buffer voorzien.</p> <p>Duidelijke mobiliteitsstructuur: Nieuw knooppunt met Rolariusweg; het knooppunt op de Brugsesteenweg thv de Rolariusweg wordt herbekeken in kader van de streefbeeldstudie. Vanaf het knooppunt met de Rolariusweg is het wenselijk een verbinding te maken met de Wijnendalestraat om in de eerste plaats de nieuwe bedrijvigheid</p> |

binnen het RUP “Dammestraat” te ontsluiten maar ook de lokale bedrijvigheid binnen het RUP “Brugsesteenweg

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.

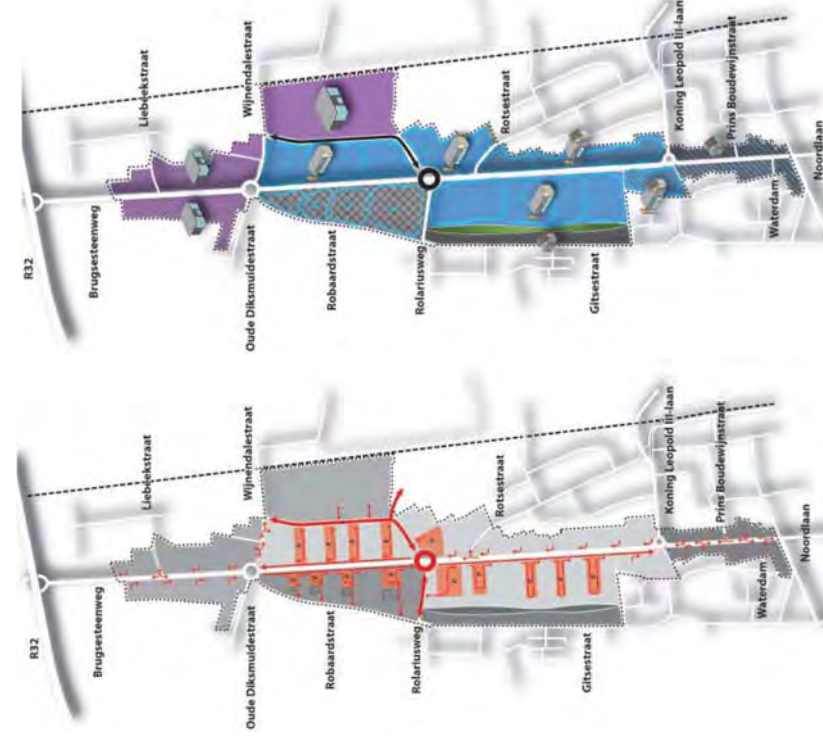
Ontsluiting handelszaken op ventwegen en achterliggende parallelwegen: er wordt vanuit gegaan dat de handelsactiviteiten ten zuiden van het rondpunt met de Wijnendalestraat dienen te ontsluiten via een ventweg, de Rolariusweg, de Robaardstraat, de Rotsestraat en/of de nieuwe verbinding rondpunt- Wijnendalestraat. Dit betekent dat er geen rechtstreekse ontsluiting wordt voorzien voor de handelszaken op de Brugsesteenweg.

Gezamenlijke ontsluiting en parking handelszaken in handelsgeheelen: de handelszaken worden heringericht naar handelsgeheelen zodat er steeds vanaf de ventweg (of de nieuwe ontsluitingsweg) met een lussysteem de handelsgeheelen 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 handelsgeheelen

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).

Ten zuiden van de Koning Leopold III-laan moeten de activiteiten rechtstreeks ontsloten kunnen worden vanaf de Brugsesteenweg.



Figuur 6: ontsluiting plangebied en afbakening ontwikkelingsmogelijkheden

3.2 / SITUERING BINNEN DE VERKEERS- EN MOBILITEITSPANNEN

3.2.1 / Mobiliteitsvisie 2020, De Lijn

| | |
|--------------------|---|
| Statuut | Geen bindend beleidsdocument maar visie over OV-netwerk in Vlaanderen |
| Actualiteitswaarde | Opgemaakt april 2009 |

De Mobiliteitsvisie De Lijn 2020 is een blauwdruk die inspeelt op de huidige en toekomstige mobiliteitsnoden, behoeften en opportuniteiten. Het is een visie die op termijn verder verfijnd zal worden. De Mobiliteitsvisie 2020 is dan ook een dynamisch plan dat als leidraad dient voor de intensieve dialoog die De Lijn zal voeren met al haar stakeholders.

In 2009 werkte De Lijn een streefbeeld uit voor een regionaal OV netwerk voor Vlaanderen. Uitgaande van reizigerspotentiëlen en de hiërarchie van steden en kernen wordt een leesbare netwerkhiërarchie ontworpen. Bestaande verbindingen krijgen een duidelijke functie en nieuwe verbindingen worden voorgesteld.

De Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn is nog actueel. Momenteel werkt men aan een omschakeling van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Uitgangspunt daarbij is dat wordt gestreefd naar een gelaagd vervoersmodel bestaande uit:

- Treinnet
- Kernnet
- Aanvullend net
- Vervoer op maat

De lijn 74 is voorlopig in het ontwerp van kernnet opgenomen, maar er is nog geen definitieve zekerheid (niet qua reisweg, maar zeker ook niet qua frequentie/amplitude).

Met het nieuwe concept basisbereikbaarheid zal de doorstroming van het openbaar vervoer op de corridors nog belangrijker worden dan vandaag het geval is, omdat er binnen basisbereikbaarheid gestreefd wordt naar hogere frequenties door bundeling van reiswegen op de corridors. De N32/ Brugsesteenweg is één van de invalswegen naar en van het centrum van Roeselare.

Voor het toekomstig openbaarvervoerbeleid wordt dan ook verwezen naar de algemene principes van basisbereikbaarheid. Daarbij staat het 'kunnen bereiken van bestemmingen' centraal. Hierbij wordt uitgegaan van een optimale inzet van middelen om een zo groot mogelijk aantal reizigers te bereiken. Het concept van basisbereikbaarheid heeft een sturende invloed op de ruimtelijke ordening. Naast De Lijn kunnen ook andere partners / vervoersvormen worden betrokken bij het bereiken van deze basisbereikbaarheid.

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 31

Hoe kan dit netwerk worden opgebouwd?

1. Hiërarchie

Basisbereikbaarheid vertrekt van een gelaagd vervoersmodel:

- Treinnet als ruggengraat door Vlaanderen en België.
- Kernnet van bussen en trams als ruggengraat van stads- en streekvervoer.
- Aanvullend net: lijnen die aanvoeren naar het kernnet en functionele lijnen (zoals woonwerkverkeer).
- Vervoer op maat: bv. leerlingenvervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers en vraagafhankelijk vervoer. Vooral op dit niveau is meer integratie met lokale initiatieven mogelijk.

2. Overkoepelende regie

Alle aanbieders van vervoer, zowel openbaar als privé, maken deel uit van een mobiliteitsnetwerk. Een 'regisseur' stemt alles op elkaar af.

3. Vervoerregio's

De geïntegreerde aanpak van vervoer wordt per regio georganiseerd. Binnen een vervoerregio werken de verschillende partners samen. Het aanvullend net en vooral ook het vervoer op maat kunnen binnen een vervoerregio efficiënt worden uitgewerkt. Treinsporen, autostrades en het kernnet van De Lijn doorkruisen meerdere regio's: daar is een aanpak op Vlaamse schaal nodig.

4. Permanente monitoring

Een geïntegreerd vervoerbeleid moet permanent worden opgevolgd. Welke aspecten worden gemonitord, en op basis van welke criteria, wordt later dit jaar vastgelegd. Het gaat bijvoorbeeld over doorstroming, combi-mobiliteit, capaciteit, reisinformatie ...

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 32

3.2.2 / Mobiliteitsplan stad Roeselare

| | |
|--------------------|--|
| Statuut | definitief vastgesteld |
| Actualiteitswaarde | publicatie in Belgisch Staatsblad 13 juli 2017 |
| | <p>Geselecteerde thema 's zijn : categorisering van de wegen, Parkeerbeleidsplan, Fietsbeleidsplan, Relatie mobiliteit en milieu</p> <p>Onderzoek spitst zich vooral toe op centrumgebied (binnen kleine ring).</p> <p>Verkeersintensiteiten op kleine ring schommelen tussen 450 en 700 pae per uur per richting. Op de invalswegen schommelen waarden tussen 300 en 500 pae per richting. Verkeersintensiteiten in centrum zelf variëren sterk en lopen op de drukste straten op tot meer dan 600 pae per uur per richting (even veel als op kleine ring). Er werden weinig tot geen verschillen vastgesteld tussen ochtend- en avondsplits.</p> <p>Bevraging bij leerlingen secundair onderwijs die met de fiets naar school gaan: fietskneelpunten vooral op en binnen kleine ring.</p> <p>Parkeeronderzoek toont aan dat bovengronds een ruim overschot aan capaciteit aanwezig is; dit zorgt voor aanzuigefect wat verklaring is van (te) hoge intensiteiten in het centrum.</p> <p>Ook analyse busaanbod gemaakt: stadslijnen meestal 2x langer onderweg dan wagen, fiets meestal ook sneller dan bus. Frequentie (2 ritten per uur) is te laag om aantrekkelijk alternatief te vormen; tussen 2008 en 2012 significant aandeel reizigers verloren</p> <p>Roeselare 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zone 30 in centrumgebied met uitzondering van enkele assen – Binnen kleine ring: fietsgebied met fiets als 'maatgevend voertuig'. Buiten kleine ring fietsbanen voorzien – Snel regiobusnet als ruggengraat van kwaliteitsvol OV; aangevuld door beperkt aantal frequente stadslijnen. Ondersteuning OV door collectieve vervoersvormen (autodeelsysteem en fietsdeelsysteem) – Doorgaand autoverkeer weren door circulatiemaatregelen, ontsluitingslusen gekoppeld aan centrumparkings, langparkeren buiten centrum |

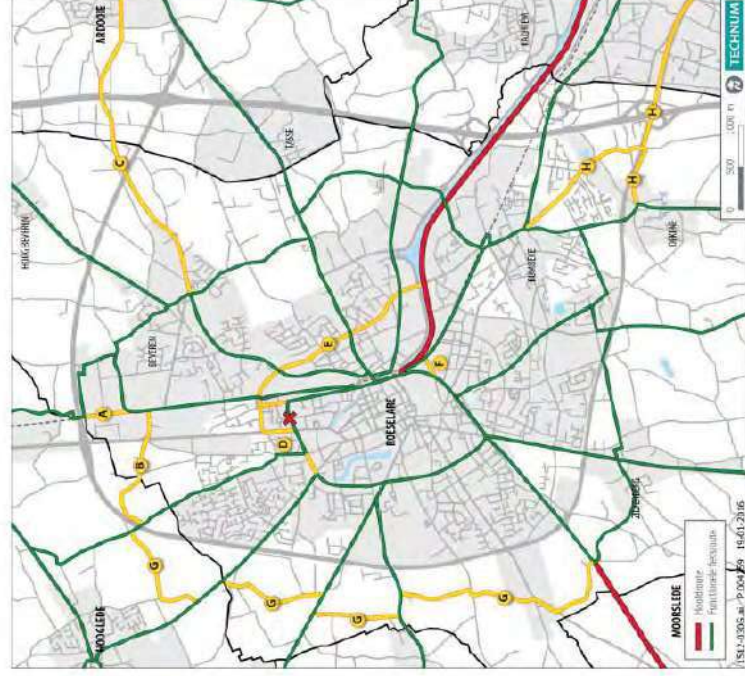
VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 33

| | |
|--|---|
| | <p>De keuze van het PRS, om de Brugssteenweg te aanzien als een as met een belangrijke verkeersfunctie, wordt bestendigd. Aandachtspunten bij optimaliseren van huidige inrichting zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doorstroming (algemeen): door beide rijrichtingen fysisch van elkaar te scheiden kan het aantal linksafbewegingen tot het minimum worden beperkt; bereikbaarheid van de handelszaken een belangrijk aandachtspunt – Twee opties om doorstroming openbaar vervoer te verbeteren: <ul style="list-style-type: none"> o algemene doorstroming wordt gegarandeerd (bv. door doorgaand en bestemmingsverkeer van elkaar te scheiden); o er wordt voor het openbaar vervoer een eigen rijbaan voorzien – Verkeersveiligheid kruispunten: Omwille van de vele handelszaken en een zeker aantal woningen heeft de Brugssteenweg toch een zeker belang voor fietsers. De kruispunten dienen niet enkel de doorstroming te faciliteren maar dienen tevens de verkeersveiligheid te garanderen. Aantal rotondes beperken tot minimum en keerbewegingen faciliteren tussen twee kruispunten – Barrièrewerking verminderen en dwarsen van de as dient veiliger te kunnen verlopen <p>Brugssteenweg geen onderdeel fietsnetwerk (BFF loopt over Honzebrouckstraat en langs spoorweg. Geplande maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doortrekking fietsroute langsheen spoorlijn Roeselare – Brugge (tussen Wijndalestraat en R32) – Fietsroute doorheen nieuwe woonwijk aan Gitsestraat als onderdeel van verbinding tussen Beveren en Hoogede – Verschuiving fietsroute van Godshuislaan naar Koning Leopold III-laan en Noordlaan – Noordelijk deel van Brugssteenweg (tussen R32 en rotonde Wijndalestraat) is onderdeel van schoolfietsroute |
|--|---|

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 34



Figuur 7: beeld uit uitwerkingsnota: versterking fietsnetwerk tussen grote en kleine ring

3.2.3 / Ontwerp mobiliteitsplan gemeente Hooglede

| Statuut | Beleidsplan met informatief en richtinggevend onderdeel |
|--------------------|--|
| Actualiteitswaarde | <p>Beleidsplan (na spoor 3 actualiseren) voorlopig vastgesteld door gemeenteraad op 3/9/2015</p> <ul style="list-style-type: none"> – BPA Wijnendale (overkant Deceuninck): Het bedrijventerrein op de hoek van de Bruggesteenweg en de R32 is grotendeels ontwikkeld. Er komt nog een groot gemengd project (kantoren, handel en bedrijvigheid) – Kruispunt R32 met Honzebrouckstraat/Beverenstraat wordt heraangelegd; fietslunnel wordt voorzien. Gemeente bereid om eventueel lokale wegen te knippen van R32 om fietsroute te creëren – Ambitie om doorgaande verkeer te kanaliseren via de vier omringende regionale wegen (N32, R32, N35 en N36) en sluiproutes af te bouwen: <ul style="list-style-type: none"> o doorsteek tussen Sleihage en de N32, via de N313 en de kern van Hooglede o verbinding Handzame – Roeselare, via St.-Jozef en Hooglede o verbinding Koekelare/Kortemark – Roeselare, via de kern van Hooglede – fietsroute van Hooglede naar Roeselare via Beverenstraat en van Gits naar Roeselare via Gitsbergstraat of Beverenstraat – gemeente vraagt verbetering van het aanbod op de as Roeselare – Bruggesteenweg – Dienstencentrum Gid(t)s, met eventuele doortrekking tot het dorpscentrum van Gits – nieuwe ziekenhuis in Roeselare met OV bereikbaar vanuit Hooglede <p>Brugsesteenweg</p> <ul style="list-style-type: none"> – 70 km/u omwille van vele afslagbewegingen en vele landbouwvoertuigen – Voldoende doorstroming om sluijverkeer over lokale wegen tegen te gaan – Ruimtelijke opwaardering – Voldoende veiligheid van de fietsers tov zware en drukke verkeer – Verbeteren oversteekbaarheid – Maatregelen voor goede doorstroming van openbaar vervoer – Aandacht voor het landbouwverkeer |



Figuur 8: beeld uit mobiliteitsplan Hoogede met lokale fietsroute over Brugssesteenweg

3.2.4 / Ontsluitingsstudie met microsimulatie geplande woonwijk Honzebrouckstraat

| | |
|--------------------|--|
| Statuut | Studie door AWW als voorbereiding op ontsluiting nieuwe woonwijk |
| Actualiteitswaarde | Opgemaakt op 23/12/2015 |

In de studie werd nagegaan wat de effecten zijn van de verschillende aantakingsmogelijkheden van Honzebrouckstraat op de R32 die worden overwogen:

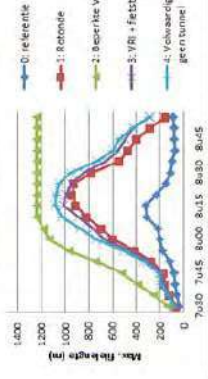
1. rotonde t.h.v. Honzebrouckstraat met een fietstunnel
2. beperkte VRI (rechts in en rechts uit) met fietstunnel
3. volledige VRI met fietstunnel
4. volledige VRI zonder fietstunnel (fietsers steken gelijkgronds over)

In een microsimulatie werd nagegaan wat de filelengte werd aan het nieuwe kruispunt en wat de impact was aan de ovonde van R32 met N32 Brugssesteenweg (in het geval van de beperkte VRI wordt een deel van het verkeer naar ovonde gestuurd om te keren).

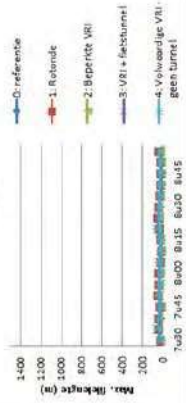
De simulatie gaf aan dat in elk scenario de voorspelde intensiteiten zonder problemen konden worden afgewikkeld aan het nieuwe kruispunt Honzebrouckstraat. Voor de – in bestaande toestand reeds – filegevoelige ovonde verslechtert de situatie in alle scenario's. Dit is logisch omdat er zich extra verkeer aanbiedt op tak 1, 2 en 4. Dit verkeer wordt gegenereerd door de nieuwe ontwikkelingen (tak 1) en wordt aangeetrokken tot de nieuwe ontwikkelingen (tak 2 en 4). Scenario 2 is het meest voordelig voor de R32 ter hoogte van de Honzebrouckstraat. Het extra verkeer dat in de simulatie van de ovonde R32 x N32 moet terugdraaien zorgt echter voor zware problemen. Waarschijnlijk zal een deel van het voorspelde extra verkeer in alle scenario's deze filegevoelige ovonde vermijden en een andere route kiezen.

Ochtendspits

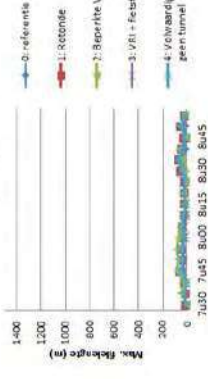
max. filelengte tak 1 - R32 west - ochtendspits (gem. 5 runs)



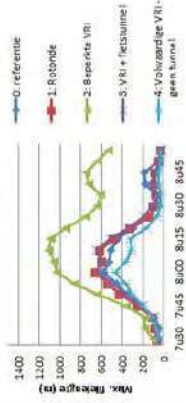
max. filelengte tak 2 - N32 komende van Roeselare - ochtendspits (gem. 5 runs)



max. filelengte tak 3 - R32 Oost - ochtendspits (gem. 5 runs)



max. filelengte tak 4 - N32 komende van Hooglede - ochtendspits (gem. 5 runs)



Figuur 9: maximale filelengte aan ovonde in ochtendspits

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 39

3.2.5 / Onderzoek doorstroming en reizigersaantallen door De Lijn

In de loop van oktober en november 2014 deed De Lijn een aantal metingen van de werkelijke rijtijd tussen de haltes langs de N32 – Brugsesteenweg. De metingen liepen vanaf halte Hospitaal tot halte Epsom in Hooglede en gebeurden op schooldagen zowel tijdens de ochtend- als avondspits.

| NULmeting | 01/10/14 - 30/11/14 | 01/10/14 - 30/11/14 | Van halte.... | Tot halte | lengte (in m.) | aantal ritten | werkelijke rijtijd | werkelijke snelheid | verhouding werkelijk/gewoest | aantal metingen |
|----------------|---------------------|---------------------|------------------|------------------|----------------|---------------|--------------------|---------------------|------------------------------|-----------------|
| Type dagen | Periode | Richting | | | | | | | | |
| PZ (schooldag) | OSP | Roeselare | | | | | | | | |
| | | | Sportman | Winnendale | 537,2 | | 0:01:05 | 59,75 | 65,0% | 63 |
| | | | Epsom | Winnendale | 637,1 | | 0:01:57 | 40,24 | 116,0% | 36 |
| | | | Winnendale | De Leyse | 308,6 | | 0:00:29 | 39,68 | 111,4% | 39 |
| | | | De Leyse | De Rots | 314,8 | 218 | 0:00:29 | 39,68 | 111,4% | 133 |
| | | | De Rots | Mammoot 3 | 512,9 | | 0:01:01 | 30,27 | 94,5% | 67 |
| | | | Mammoot 3 | Leopold III laan | 171,6 | | 0:00:24 | 26,74 | 73,5% | 38 |
| | | | Leopold III laan | Wierdenam | 251,1 | | 0:00:35 | 26,83 | 73,8% | 110 |
| | | | Wierdenam | Hospitaal | 533,1 | | 0:02:35 | 22,39 | 59,4% | 111 |
| | | | Hospitaal | Wierdenam | 471,2 | | 0:01:21 | 20,14 | 59,8% | 112 |
| | | | Wierdenam | Leopold III laan | 444,4 | | 0:01:44 | 24,44 | 60,4% | 52 |
| | | | Leopold III laan | Mammoot 3 | 569,3 | | 0:00:24 | 55,49 | 72,8% | 68 |
| | | | Mammoot 3 | De Rots | 531,5 | | 0:00:54 | 35,43 | 101,5% | 91 |
| | | | De Rots | De Leyse | 322,7 | 217 | 0:00:30 | 38,66 | 110,5% | 67 |
| | | | De Leyse | Winnendale | 399 | | 0:00:40 | 35,01 | 100,0% | 38 |
| | | | Winnendale | Epsom | 430 | | 0:00:45 | 35,20 | 112,2% | 36 |
| | | | Epsom | Sportman | 545 | | 0:00:54 | 35,33 | 103,8% | 42 |

Figuur 10: resultaten metingen ochtendspits

| NULmeting | 01/10/14 - 30/11/14 | 01/10/14 - 30/11/14 | Van halte.... | Tot halte | lengte (in m.) | aantal ritten | werkelijke rijtijd | werkelijke snelheid | verhouding werkelijk/gewoest | aantal metingen |
|----------------|---------------------|---------------------|------------------|------------------|----------------|---------------|--------------------|---------------------|------------------------------|-----------------|
| Type dagen | Periode | Richting | | | | | | | | |
| PZ (schooldag) | ASP | Roeselare | | | | | | | | |
| | | | Sportman | Epsom | 537,2 | | 0:01:00 | 32,23 | 92,1% | 27 |
| | | | Epsom | Winnendale | 637,1 | | 0:01:03 | 36,41 | 107,0% | 21 |
| | | | Winnendale | De Leyse | 308,6 | | 0:00:38 | 29,24 | 81,5% | 95 |
| | | | De Leyse | De Rots | 314,8 | 179 | 0:00:35 | 29,61 | 84,3% | 142 |
| | | | De Rots | Mammoot 3 | 512,9 | | 0:00:43 | 34,44 | 91,7% | 80 |
| | | | Mammoot 3 | Leopold III laan | 171,6 | | 0:00:43 | 14,37 | 41,5% | 117 |
| | | | Leopold III laan | Wierdenam | 251,1 | | 0:01:00 | 14,57 | 41,5% | 117 |
| | | | Wierdenam | Hospitaal | 533,1 | | 0:03:24 | 9,41 | 33,5% | 121 |
| | | | Hospitaal | Wierdenam | 471,2 | | 0:01:45 | 16,45 | 46,2% | 130 |
| | | | Wierdenam | Leopold III laan | 291,9 | | 0:00:49 | 21,45 | 61,3% | 106 |
| | | | Leopold III laan | Mammoot 3 | 489,9 | | 0:00:28 | 21,54 | 62,4% | 109 |
| | | | Mammoot 3 | De Rots | 531,5 | 291 | 0:01:06 | 28,99 | 85,5% | 189 |
| | | | De Rots | De Leyse | 322,7 | | 0:01:15 | 18,67 | 53,3% | 162 |
| | | | De Leyse | Winnendale | 399 | | 0:01:15 | 18,67 | 53,3% | 162 |
| | | | Winnendale | Epsom | 430 | | 0:01:52 | 15,75 | 46,3% | 84 |
| | | | Epsom | Sportman | 545 | | 0:01:26 | 22,81 | 65,2% | 85 |

Figuur 11: resultaten metingen avondspits

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 40

Tijdens de ochtendspits werden vooral problemen vastgesteld stadinwaarts op het gedeelte in het centrum, in de omgeving van de Noordlaan. Ook staduitwaarts werden de grootste problemen genoteerd op het gedeelte in het centrum, tot net voorbij de rotonde aan de Koning Leopold III-laan.



Figuur 12: grafische weergave ochtendspits

In de avondsplits werden er meer problemen vastgesteld. Stadinwaarts worden er problemen gemeld vanaf ongeveer de Rolariusweg tot in het centrum. Vooral in het laatste gedeelte, in het centrum zelf, lopen de verliestijden op. Staduitwaarts liggen de verliestijden hoger dan stadinwaarts. Enkel tussen rotonde Koning Leopold III en Rotsestraat vallen de verliestijden nog enigszins mee. Meer richting noorden, en dan vooral op het laatste gedeelte net voor de ovonde met R32, ligt de reële snelheid lager dan 50% van de gewenste snelheid.



Figuur 13: grafische weergave avondsplits

Daarnaast deed De Lijn in november 2015 en januari 2016 onderzoek naar het aantal op- en afstappers op lijn 74 Brugge Torhout Lichtenvelde Roeselare.

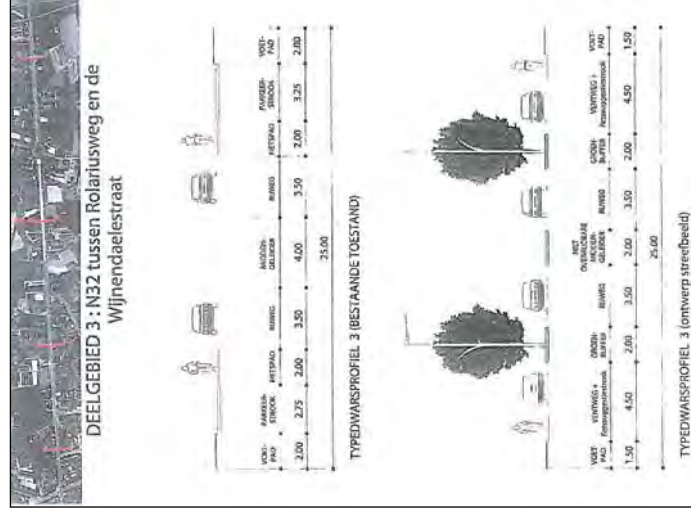
Er werden 30 ritten geteld op werkdagen met in totaal 26 opstappers en 9 afstappers aan de haltes tussen Leopold III-laan en Gits Sportman. Op zaterdag werden 17 ritten geteld met 14 opstappers en 7 afstappers.

3.2.6 / Streefbeeldstudie N32

| | |
|--------------------|--|
| Statuut | Kaderplan zonder bindende voorschriften – opdrachtgever provincie |
| Actualiteitswaarde | 2006 |
| | <p>Het streefbeeld voor de Brugsesteenweg voorziet de aanleg van een 2x1 rijweg met centrale middenberm en ventwegen met fietsuggestroten. Tussen de ventweg en de rijweg is een berm van 2.00 meter voorzien, waar bomen en verlichting worden ingeplant.</p> <p>Het kruispunt Oude Diksmuidsestraat - Brugsesteenweg is reeds ingericht als rotonde en fungeert als keerpunt. Het kruispunt Brugsesteenweg – Rolarius-weg wordt eveneens ingericht met een rotonde.</p> <p>Het streefbeeld voorziet voor de zone tussen de Wijnendalestraat en de R32 een dwarsprofiel met een 2x1 en brede middenberm van 6.00 meter. Dit laat toe dat een veilige oversteek kan worden georganiseerd. Verder voorziet het streefbeeld langs beide zijden van de weg een parkeerstrook en een vrijliggend fietspad.</p> |



Figuur 14: startnota streefbeeldstudie – dwarsprofiel centraal deel Brugsesteenweg



Figuur 15: startnota streefbeeldstudie – deelgebied tussen Rolariusweg en Wijnendalestraat

3.3 / JURIDISCH LIJK

3.3.1 / Gewestplan

De N32 is op te delen in 3 zones op basis van het gewestplan. In het zuiden bevindt de weg zich in het stedelijke woonweefsel van centrum Roeselare, met aan beide zijden woongebied. Vanaf de aansluiting met de Koning Leopold III-laan gaat het weefsel over in industriegebieden. Rond de rotonde aan de Wijndalestraat en verder naar het noorden is een woongebied aanwezig met een verlating naar het noorden toe. Deze zones zijn ingekleurd als woongebied met een landelijk karakter en industriegebied.

3.3.2 / Ruimtelijke uitvoeringsplannen

In het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan *Afbakening kleinstedelijk gebied Roeselare* is de zone ten westen van de N32 ingekleurd. De grenslijn van het GRUP loopt gelijk met de R32. Er wordt een uitbreiding van de bedrijvenczone langs de R32 afgebakend, vanaf de Brugsesteenweg tot aan de Honzebrouckstraat. Tussen deze straat, de R32 en de woonwijk Biezenhof is een reservegebied voor stedelijke ontwikkeling aangeduid. Deze terreinen krijgen een voorziene aansluiting op de R32 ter hoogte van de Honzebrouckstraat / Beverenstraat. Ten zuiden van de Oude Diksmuidsestraat en de Beverenstraat is het landbouwgebied rond de Gitsestraat ingekleurd als woongebied.

Kaart 2: gewestplan & afbakening kleinstedelijk gebied Roeselare

3.4 / GEPLANDE ONTWIKKELINGEN

Kaart 3: synthese geplande ontwikkelingen

3.4.1 / Bedrijvigheid en winkellactiviteiten

REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN TEN WESTEN VAN DECEUNINCK

In de afbakening van het stedelijk gebied Roeselare is ten westen van de Brugsesteenweg een zone voorzien voor regionale bedrijvigheid. Het gaat om een zone met een oppervlakte van bruto 19 ha.

DRIEHOEK HONZEBROUCK

De driehoek Honzebrouckstraat-R32 vormt een reservegebied voor stedelijke ontwikkeling met een bruto-oppervlakte van 10 ha.

BEDRIJVENTERREIN LIEBEEKSTRAAT

Het bedrijventerrein Liebeekstraat is gelegen ten oosten van de Brugsesteenweg. Het gebied wordt ontsloten via de bestaande Liebeekstraat. Er is ook een verbinding voorzien naar de Wijndalestraat. Het gaat in totaal om 21.540+8.900 m² bedrijventerrein.

RUP DAMMESTRAAT

Het RUP Dammestraat is gelegen tussen de Brugsesteenweg en de spoorweg. Het omvat een bedrijvengebied voor kmo en dienstverlening met een oppervlakte van 5ha. De ontsluiting is voorzien via een geplande toegangsweg vanaf het kruispunt met de Rolariusweg. Het RUP voorziet ook een ontsluiting richting Wijndalestraat.

BEDRIJVENTERREIN BOLLESTRAAT

Ten noorden van de R32 is een lokaal bedrijventerrein voorzien. Het terrein is gelegen in het binnengebied tussen R32-N32-spoorweg en de Bollestraat. Het betreft een terrein met een oppervlakte: +/- 3.7 ha (bruto).

3.4.2 / Woonwijk Honzebrouckstraat – Beverenstraat

Het verkavelingsontwerp voor de woonwijk Honzebrouckstraat is vrij concreet. Het gaat om een verkaveling van 232 grondgebonden woningen De ontsluiting is voorzien naar de R32. De Beverenstraat en de Oude Diksmuidsestraat worden losgekoppeld van elkaar.



Figuur 16: verkavelingsontwerp woonwijk Honzebrouckstraat – Beverenstraat

Aansluitend aan het woongebied Honzebrouckstraat is er op het grondgebied van Roeselare eveneens een woonwijk voorzien met een omvang van 776 woningen.

3.5 / VISIE EN RANDVOORWAARDEN VAN DE ACTOREN

3.5.1 / Randvoorwaarden

VOORWAARDEN VANUIT FIETSVERVEER

Vanuit het Vademecum fietsvoorzieningen wordt bij een snelheidsregime van 50 km/u een aanbeveling gedaan voor aanliggende verhoogde fietspaden van minimum 1,50 m breed (1,75 m wordt aanbevolen), met een schrikstrook van minimum 25 cm ten opzichte van de rijweg (50 cm wordt aanbevolen). In de bestaande situatie zijn momenteel aanliggende verlaagde fietspaden aanwezig, van ca. 1,50 m breed, zonder schrikstroken.

Bij een snelheid van het gemotoriseerd verkeer van meer dan 50 km/u kunnen vrijliggende enkelrichting fietspaden (zelfde afmetingen), met een schrikstrook van minimum 1 m. Ook mogelijk is een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad van minimum 2 m breed (aanbevolen wordt 2,50 m) en een schrikstrook van minimum 1 m.

| Type fietsvoorziening | Aanbevolen breedte (cm) | Minimum breedte (cm) | Verhoogd | Tussenstrook rijweg (cm) | Rijshoofd | Rijshoofd autoverkeer |
|-----------------------------------|-------------------------|----------------------|---------------------|--------------------------|-------------|-----------------------|
| Aanliggend eenrichtingsfietspad | ≥ 175 | 150 | X | ≥ 25 (aanbevolen 50) | ≤ 50 km/uur | ≤ 50 km/uur |
| Vrijliggend eenrichtingsfietspad | ≥ 175 | 150 | / | ≥ 100 (*) | ≥ 50 km/uur | > 50 km/uur |
| Aanliggend tweerichtingsfietspad | | | niet van toepassing | | | |
| Vrijliggend tweerichtingsfietspad | ≥ 250 | 200 | / | ≥ 100 (*) | > 50 km/uur | > 50 km/uur |
| Fietsuggesteestrook | 125 – 150 ? | 120 | / | / | ≤ 50 km/uur | ≤ 50 km/uur |
| Fietsweg | 250 – 350 | 250 | / | / | / | / |

Tabel 1.: overzichtstabel uit Vademecum fietsvoorzieningen

VOORWAARDEN VANUIT VOETGANGERSVERKEER

Binnen de bebouwde kom dient een voetpad minimaal 1,50 meter obstakelvrije breedte te hebben en de loopweg dient integraal te zijn, dit conform de bouwverordening Wegen voor Voetgangersverkeer. Oversteekplaatsen nabij halten en kruispunten dienen zo conflictvrij mogelijk voorzien te worden.

VOORWAARDEN VANUIT OPENBAAR VERVOER

Aan 50 km/u geldt een minimale breedte van 3,05 m voor busstroken / bijzondere overrijdbare beddingen, exclusief de wegmarkeringen en/of een eenzijdige straatgoot. Rekening houdend met wegmarkeringen aan weerszijden (bij een centrale busbaan) en een bufferafstand hanteren we een rijstrookbreedte van 3,50 m voor openbaar vervoer.

| Snelheidsregime | Totale breedte rijstrook (exclusief markering en eenzijdige straatgoot) |
|-----------------|---|
| 30 km/h | 2,80 m (mits het rijbaangedeelte er één in rechte lijn is) |
| 50 km/h | 3,05 m |
| 70 km/h | 3,35 m |
| 90 km/h | 3,35 m |

Tabel 2: snelheidsregimes en breedte rijstroken - Vademecum veilige wegen en kruispunten

Wat de halte betreft, geeft De Lijn in "De Bushaltegids" de voorkeur aan de uitstulpende voetpadhalte omdat de bediening van een dergelijke halte zowel voor de reiziger als voor de chauffeur het vlotst verloopt.

In zones waar het snelheidsregime 30 en 50 km/h geldt (vnl. doortochten, stedelijke en voorstedelijke wegen, de bebouwde kom) halteert de bus op de rijbaan, zonder dat hij van zijn lijn moet afwijken (lees: een inrijtoek moet nemen).

Voordelen:

- De bus houdt op een veilige wijze halt (gezien het snelheidsregime) op de rijweg.
- Het achterliggende verkeer wordt vertraagd en komt tot stilstand, zodat de reizigers veilig en vlot kunnen in- en uitstappen.
- De bus wordt niet geconfronteerd met invoegproblemen, de wettelijke voorrang bij het verlaten van de halte speelt hier zelfs niet mee. Dit type halte garandeert normaal een vlottere doorstroming van de bus: de bus wint tijd want start na elke haltering in een vrij 'sas' dat door het halteren zelf werd gecreëerd.

- Foutparkeerders zijn nagenoeg uitgesloten.
- Minder ruimtebeslag dan een haltehaven.
- De uitstulping zelf biedt plaats aan de nodige halteaccommodatie

Busstrook versus bijzonder overrijdbare bedding (BOB)

Voor de inrichting van een rijvak voor openbaar vervoer zijn juridisch gezien twee mogelijkheden: een busstrook of een bijzonder overrijdbare bedding.

Een busstrook is een rijstrook uitsluitend voor lijn- en schoolbussen, taxi's en spoeddiensten. De rijstrook is afgebakend met een dikke onderbroken lijn. Fietzers, bromfietzers en motorrijders mogen ervan gebruik maken indien dit zo gesignaleerd is. Autoverkeer mag de rijstrook gebruiken om voor te sorteren aan een kruispunt, of om een hindernis te ontwijken.

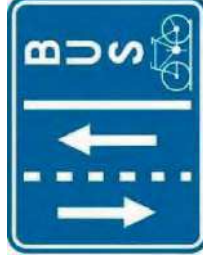
Een bijzondere overrijdbare bedding is uitsluitend te gebruiken door lijn- en schoolbussen, en spoeddiensten. Taxi's, fietzers, bromfietzers en motorrijders mogen ervan gebruik maken indien dit zo gesignaleerd is. De bedding maakt officieel geen deel uit van de rijbaan en wordt aangeduid met aan weerszijden een doorlopende witte lijn. Overig wegverkeer mag deze lijn niet overschrijden, dus linksafbewegingen zijn met dergelijke bedding onmogelijk. Als de bedding aan de buitenzijde van de rijweg ligt, dient deze aan elke inrit onderbroken te worden. Op deze punten wordt een dambordmarkering aangebracht. Ook voorsorteren op een dergelijke bedding is niet toegestaan.



Bord F17: busstrook



Bord F18: busbaan



Variant bord F18

4 / ANALYSE

4.1 / RUIMTELIJKE ANALYSE

4.1.1 / Macroniveau

De Brugssesteenweg, die Roeselare met Torhout verbindt, kent een sterke verlinting. Vanaf het centrum van Roeselare tot voorbij Gits, 5 km buiten de stadsring, is er een nagenoeg ononderbroken streng van woningen en baanwinkels.

Halfweg tussen Gits en centrum Roeselare kruist de R32 de steenweg. Binnen de R32 is er logischerwijs meer dichtheid, terwijl in het noordelijke deel het gebouwenlint meer onderbroken wordt door open landbouwgebied.

4.1.2 / Niveau onderzoeksgebied

Morfologisch gezien valt het projectgebied op te delen in drie deelzones. De eerste bestaat uit overwegend aaneengesloten bebouwing aansluitend op het centrum van Roeselare. Deze uitloper van het centrum strekt zich uit tot aan de Koning Leopold III-laan. Tussen de Brugssesteenweg en de Hoogleedsesteenweg, en ook op de Hoogleedsesteenweg zelf, zijn dergelijke uitlopers van aaneengesloten bebouwing aanwezig.

Een tweede deelzone is de diffusere ring van verkavelingen rond het centrum. Vooral in het gebied tussen de Hoogleedsesteenweg, R32 en Brugssesteenweg hebben deze zich sterk uitgebreid. Langs de Brugssesteenweg zelf is deze deelzone terug te vinden tussen de Koning Leopold III-laan en de Rotsestraat, voornamelijk aan de oostelijke zijde. Kenmerkend voor de deelzone is de vrijstaande of halfopen bebouwing. Op de steenweg is er echter een hoge menging van baanwinkels en bedrijven.

De derde deelzone rijkt tot aan de R32 en bestaat uit de industriële ontwikkelingen langs de N32, spoorweg en R32. De Brugssesteenweg zelf kent een amalgaam van bedrijfspannen, baanwinkels en woningen.

Het huidige beeld van de weg is erg onrustig. De opeenvolging van in- en uitritten naar parkings, geaccentueerd met vlaggenmasten en reclamepanelen, het parkeren langs de N32 zelf zorgt voor een heel druk wegbeeld. Dit benoelijkt ook de oriëntatie voor bezoekers omdat er geen duidelijke referentiepunten zijn.

Kaart 4: Morfologie



Figuur 17: tussen ovande R32 tot rotonde Wijndalestraat



Figuur 18: huidig dwarsprofiel



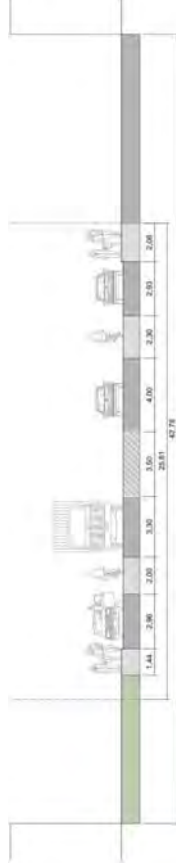
Figuur 19: tussen rotonde Wijndalestraat en Rolariusweg



Figuur 20: huidig dwarsprofiel



Figuur 21: tussen Rolariusweg en rotonde Koning Leopold III-steen



Figuur 22: huidig dwarsprofiel

4.2 / VERKEERSKUNDIGE ANALYSE MACRO-MESONIVEAU

4.2.1 / Analyse bestaande verkeersstructuur

De N32 is een secundaire weg type II. Ten zuiden van de rotonde met de Koning Leopold III-steen (lokale weg type I) wordt de N32 een secundaire weg type III, die aansluit op de Noordlaan, een weg van de zelfde categorie.

De R32 is een secundaire weg type I, komende vanuit het zuiden tot aan het knooppunt met de N32. Vanaf dit punt gaat de R32 als primaire weg type II verder in oostelijke richting.

De Hoogleedsesteenweg is een lokale weg type I.

Kaart 5: wegencategorisering

4.2.2 / Voetgangers

De grens van de bebouwde kom loopt in de N32 gelijk met de gemeentegrens.

4.2.3 / Fiets

BOVENLOKKAAL FUNCTIONEEL NETWERK

In het onderzoeksgebied zijn enkel functionele fietsroutes aanwezig, geen hoofdroutes noch alternatieve routes.

De kleine ring van Roeselare, met de Noordlaan als grens van het onderzoeksgebied, is een functionele route, net als de Hoogleedsesteenweg en het fietspad aan de oostzijde van de spoorweg. In het noorden sluit dit fietspad aan op de Wijnendalestraat en de Industrierweg. Via de Onledegoedstraat gaat de route onder de R32 door in noordelijke richting.

Vanuit het noordwesten is er een fietsroute vanuit Kortemark naar Roeselare. Deze route loopt via de Beverenstraat, Honzebrouckstraat en Gitsesstraat tot aan de Noordlaan.

De N32 is geen onderdeel van het bovenlokale functionele fietsnetwerk.

Enkel op de Noordlaan ten westen van de N32, en op het fietspad langs de spoorlijn zijn fietsvoorzieningen conform de richtlijnen van het Vademecum aanwezig. Op de overige assen ontbreken fietspaden of zijn ze niet conform (toestand in 2013).

Kaart 6: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

RECREATIEF NETWERK

In het onderzoeksgebied zijn geen recreatieve fietsroutes aanwezig. Het knooppuntennetwerk (momenteel in herziening) in het noordwesten gaat er een route onder de R32 door via de Onledegoedstraat (cf. het functioneel netwerk). In het noordoosten maakt de Beverenstraat deel uit van het knooppuntennetwerk. Ten zuiden van de Hoogleedsesteenweg loopt het netwerk ook via de Mandel.

Kaart 7: recreatief fietsroutesnetwerk

4.2.4 / Openbaar vervoer

SITUERING IN NETWERK

Het aanbod aan openbaar vervoer langs de N32 bestaat uit lijn 74 Brugge - Torhout - Lichtenvelde - Roeselare en stadslijn 2 Station - Wijndendale - Beveren - Kapelhoek. Lijn 74 volgt de N32 tot voorbij de ovonde met de R32; lijn 2 gaat vanaf station Roeselare langs de N32 tot de rotonde aan de Wijndendalestraat en gaat hier rechtsaf om via Beversesteenweg naar deelgemeente Beveren te rijden. Tijdens het onderzoek waren er wegenwerken bezig langs de Wijndendalestraat waardoor lijn 2 een andere route diende te volgen: vanuit het zuiden werd de N32 gevolgd tot de rotonde aan Wijndendalestraat, waar werd gekeerd en werd terug gereden richting Koning Leopold III-laan.

Lijn 74 heeft tijdens werkdagen vanaf Roeselare station 2 ritten tijdens de ochtendspits, 2 ritten 's middags en 5 ritten in de ruime avondspits (tussen 15.47u en 18.35u). Vanuit Brugge zijn er 3 ritten in de ochtendspits, 1 rit in de voormiddag, 3 's middags en 4 ritten 's avonds (aankomst Roeselare station tussen 17.46u en 20.24u).

Tijdens het weekend zijn er richting Brugge 4 ritten, en 2 ritten richting Roeselare.

Lijn 2 heeft tijdens werkdagen een rit om het half uur tussen 6.56u en 20.22u (vertrek aan station Roeselare). Tijdens het weekend is de eerste rit om 7.53u maar is de rest van het aanbod hetzelfde.

Kaart 8: openbaarvervoernetwerk De Lijn

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 55

DOORTOCHTEN BUSLIJNEN AAN HALTE KONING LEOPOLD III LAAN (WERKDAGEN)

| Lijnnummer | ochtendspits | avondspits |
|---|--|---|
| 74 | 7.23u, 8.14u (richting noorden) 7.34u, 7.59u, 8.31u, 9.38u (richting zuiden) | 15.52u, 16.29u, 17.20u, 17.55u, 18.39u (richting noorden) 14.44u, 17.42u, 18.41u (richting zuiden) |
| 2 | 7.01u, 7.31u, 8.02u, 8.32u, 9.01u (richting noorden) 6.28u, 7.03u, 7.32u, 8.04u, 8.35u, 9.03u (richting zuiden) | 16.35u, 17.01u, 17.31u, 18.01u, 18.28u (richting noorden) 15.28u, 16.03u, 16.28u, 17.07u, 17.28u, 18.03u, 18.28u (richting zuiden) |
| <i>Totaal aantal ritten (tussen 7u en 9u) – (tussen 16u en 18u)</i> | <i>15 ritten</i> | <i>12 ritten</i> |

DOORTOCHTEN BUSLIJNEN AAN HALTE KONING LEOPOLD III LAAN (ZATERDAG)

| Lijnnummer | ochtendspits | avondspits |
|---|---|---|
| 74 | 7.53u (richting noorden) 9.46u (richting zuiden) | 15.00u, 18.00u (richting noorden) 14.45u, 17.45u, 19.45u (richting zuiden) |
| 2 | 7.58u, 8.28u, 8.58u, 9.28u (richting noorden) 7.58u, 8.28u, 8.58u, 9.28u (richting zuiden) | 15.30u, 16.00u, 16.30u, 17.00u, 17.30u, 18.00u, 18.30u (richting noorden) 15.28u, 16.03u, 16.28u, 17.03u, 17.28u, 18.03u, 18.28u (richting zuiden) |
| <i>Totaal aantal ritten (tussen 7u en 9u) – (tussen 16u en 18u)</i> | <i>7 ritten</i> | <i>12 ritten</i> |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 56

AANTAL OPSTAPPERS EN AFSTAPPERS ZATERDAG 16 APRIL 2016

Op zaterdag 16 april 2016 werd in de voormiddag met 4 ritten meegereden van staatslijn 2 (vertrek halte Leopold III-laan, rotonde Wijnendale keren en einde rit halte Leopold III-laan; vertrek om 9.58u, 10.28u, 10.58u en 11.28u). Tijdens de 4 ritten werden alles samen slechts enkele op- en afstappers genoteerd: 1 afstapper aan Beveren Wijnendale (net voor rotonde) en telkens 1 opstapper aan Beveren De Leye, Mammoet 3 en Leopold III-laan. Tijdens elke rit werden ook slechts enkele reizigers geteld (tweetal).

Namiddag werden nog 2 ritten gedaan met lijn 2 (vertrek om 14u en 14.22u). Ook tijdens deze ritten waren er slechts enkele passagiers aanwezig en dus ook slechts enkele op- of afstappers (3 opstappers aan Wijnendale en 3 afstappers en 1 opstapper aan De Leye).

Hierbij dient wel vermeld te worden dat door de wegenwerken op Wijnendalestraat lijn 2 vanaf de Koning Leopold III-laan naar de rotonde Wijnendale reed en vandaar weer terug naar het zuiden. Hierdoor was het aantal potentiële reizigers duidelijk beperkt.

AANTAL OPSTAPPERS EN AFSTAPPERS DINSDAG 19 APRIL 2016

Op dinsdag werden 3 ritten gedaan met lijn 74 (vertrek halte Leopold III-laan tot halte Gits Sportman; vertrek om 12.20u – terug om 13.34u, vertrek om 16.30u – terug om 17.37u en vertrek om 17.55 – terugrit met wagen).

| | Opstappers | Afstappers |
|-----------------------|--------------------|--------------------------|
| Rit 12.20u | | |
| Heenrit: 22 reizigers | | 4 aan Beveren Wijnendale |
| Terugrit: 7 reizigers | Beveren De Leye: 3 | Beveren De Leye: 1 |
| Rit 16.30u | | |
| Heenrit 18 reizigers | Gits Epsom: 1 | Mammoet III: 1 |
| Terugrit 11 reizigers | | Leopold III-laar: 1 |
| Rit 17.55u | | |
| Heenrit 9 reizigers | | De Rots: 1 |

Tabel 3: op – en afstappers lijn 74 (onderzoek op weekdag)

RITANALYSE ZATERDAG

Tijdens de 4 ritten waren er geen noemenswaardige problemen met de doorstroming. Enkel op het eerste deel na de rotonde Wijnendale richting zuiden ging het verkeer iets minder vlot tijdens rit 2 en 3. Dit had te maken met afslaande bewegingen naar en van het Mammoet Center. Tijdens rit 3 stond vanuit het noorden een wachtrij aan de rotonde.

Tijdens de 2 ritten in de namiddag waren er geen problemen met de doorstroming.

RITANALYSE DINSDAG

Tijdens de middagrit van 12.20u waren er geen problemen met de doorstroming.

Tijdens de rit van 16.30u waren er geen problemen aan rotonde Wijnendale maar moest de bus wel mee aanschuiven aan de ovonde aan R32 (ongeveer vanaf Liebeekstraat). Tussen 16.45u en 17.15u was er filepbouw vanuit Hooglede naar de ovonde (geen stilstaan maar langzaam rijdend verkeer); de maximale lengte van de file ging tot even voor de verkeerslichten aan Bruggestraat. Bij de terugrit vanuit Hooglede ging het vlot aan de ovonde richting Roeselare maar stond er verkeer aan te schuiven staduitwaarts (dus richting noorden) vanaf de rotonde Wijnendale.

Tijdens de rit van 17.55u waren er geen problemen met de doorstroming.

4.2.5 / Ongevallen

Uit de ongevallenanalyse van de periode 2013-2016 valt op te maken dat het aantal ongevallen de laatste jaren is gedaald. In 2016 deden zich een 20 tal ongevallen voor op de Brugssteenweg. Daarvan waren er 10 ongevallen met gewonden en 10 ongevallen met stoffelijke schade. De ongevallen doen zich voornamelijk voor op de kruispunten:

- K. Leopold III-laan,
- Rotsstraat
- Oude Diksmuidsestraat-Wijnendalestraat

Daarnaast doen zich op de Brugssteenweg ongevallen voor ter hoogte van de in- en uitritten bij de winkels. Uit de ongevallenlijst is niet te achterhalen over welk type ongeval het juist gaat.

| Row Labels | Count of waard |
|---------------------------|----------------|
| 2013 | 51 |
| gewonden | 25 |
| Brugsteenweg | 5 |
| N36 Richting Kortemark | 1 |
| R32 Buitenring | 3 |
| (blank) | 1 |
| Brugsteenweg | 19 |
| Godshuis laan | 1 |
| Koning Leopold III-laan | 1 |
| Liebeekstraat | 1 |
| Noordlaan | 1 |
| Robaardsstraat | 1 |
| Rotesstraat | 1 |
| (blank) | 13 |
| Noordlaan | 1 |
| Brugsteenweg | 26 |
| stoffelijke schade | 26 |
| Brugsteenweg | 2 |
| R32 Buitenring | 1 |
| (blank) | 1 |
| Brugsteenweg | 23 |
| Brugsteenweg | 1 |
| Koning Leopold III-laan | 2 |
| (blank) | 20 |
| N32 Richting Brugge | 1 |
| (blank) | 1 |
| 2014 | 54 |
| gewonden | 20 |
| Brugsteenweg | 2 |
| (blank) | 17 |
| Brugsteenweg | 1 |
| Godshuis laan | 1 |
| Koning Leopold III-laan | 1 |
| Oude Diksmuidesstraat | 1 |
| Rotesstraat | 2 |
| Wijndalestraat | 1 |
| (blank) | 11 |
| Godshuis laan | 1 |
| (blank) | 1 |
| stoffelijke schade | 34 |
| Brugsteenweg | 2 |
| R32 Buitenring | 1 |
| (blank) | 1 |
| Brugsteenweg | 31 |
| Koning Leopold III-laan | 1 |
| Oude Diksmuidesstraat | 1 |
| (blank) | 29 |
| Wijndalestraat | 1 |
| (blank) | 1 |

| | |
|---------------------------|------------|
| 2015 | 42 |
| gewonden | 11 |
| Brugsteenweg | 1 |
| Bollestraat | 1 |
| Brugsteenweg | 7 |
| Godshuis laan | 1 |
| Oude Diksmuidesstraat | 1 |
| Rotesstraat | 1 |
| (blank) | 4 |
| Godshuis laan | 1 |
| Brugsteenweg | 1 |
| R32 | 1 |
| Brugsteenweg | 1 |
| (blank) | 20 |
| Godshuis laan | 1 |
| Koning Leopold III-laan | 1 |
| Noordlaan | 1 |
| Wijndalestraat | 1 |
| Godshuis laan | 1 |
| (blank) | 30 |
| Koning Leopold III-laan | 1 |
| Brugsteenweg | 1 |
| N32 Richting Brugge | 1 |
| Koning Leopold III-laan | 1 |
| Oude Noordlaan | 1 |
| (blank) | 1 |
| R32 Buitenring | 1 |
| (blank) | 1 |
| (blank) | 1 |
| (blank) | 1 |
| 2016 | 26 |
| gewonden | 10 |
| Brugsteenweg | 1 |
| (blank) | 1 |
| Brugsteenweg | 4 |
| Noordlaan | 1 |
| Oude Diksmuidesstraat | 1 |
| Rotesstraat | 1 |
| (blank) | 1 |
| stoffelijke schade | 10 |
| Brugsteenweg | 1 |
| (blank) | 1 |
| Brugsteenweg | 1 |
| Koning Leopold III-laan | 1 |
| (blank) | 8 |
| (blank) | 1 |
| Grand Total | 167 |

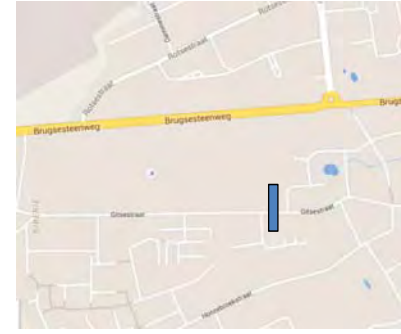
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 59

4.2.6 / Intensiteiten

DOORSNEDETELLINGEN

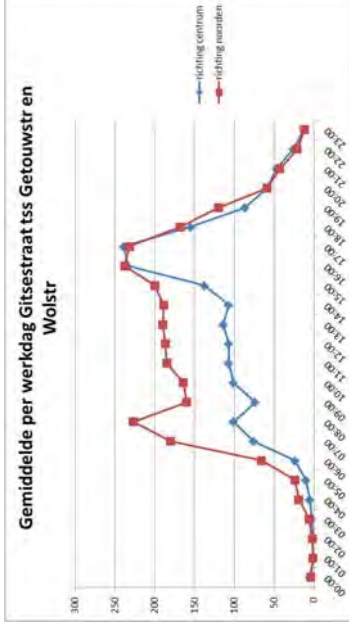
Tijdens de periode van 11 april tot 15 mei 2016 werden slangtellingen georganiseerd. De resultaten worden hieronder beschreven.



Gitsestraat zuidelijk deel

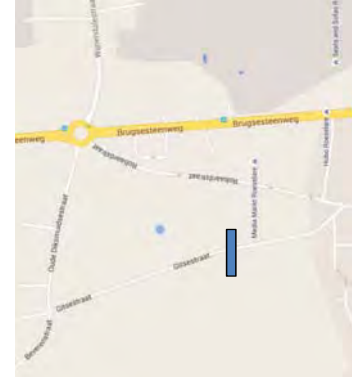
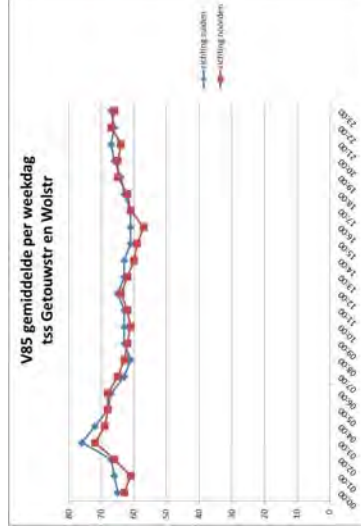
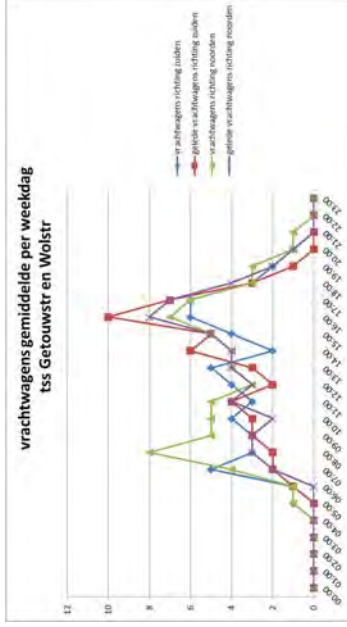
In de ochtendspits worden in beide richtingen samen 320 voertuigen geteld, met duidelijk meer voertuigen richting noorden dan richting centrum. In de avondsplits zijn er 440 voertuigen in beide richtingen samen, nu ongeveer gelijk verdeeld. Het aandeel vrachtwagen blijft beperkt maar toch worden er de ganse dag door vrachtwagens geteld.

Aan het telpunt geldt een maximumsnelheid van 50 km/u, wat duidelijk niet gerespecteerd wordt. De V85 ligt de ganse dag door net boven 60 km/u.



VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

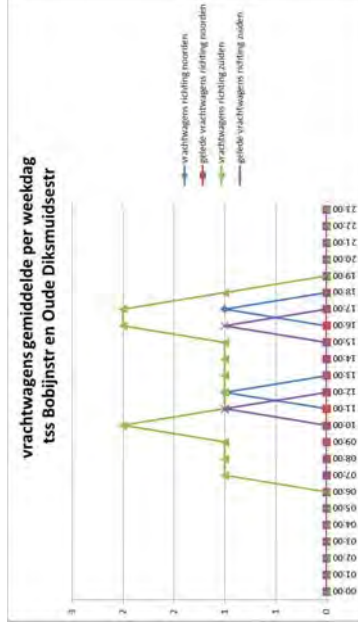
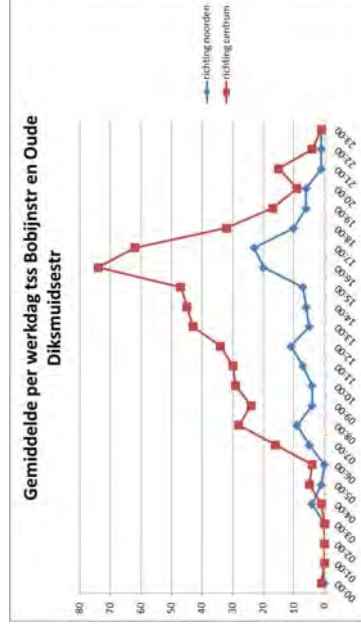
STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 60

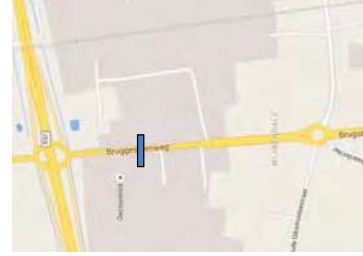
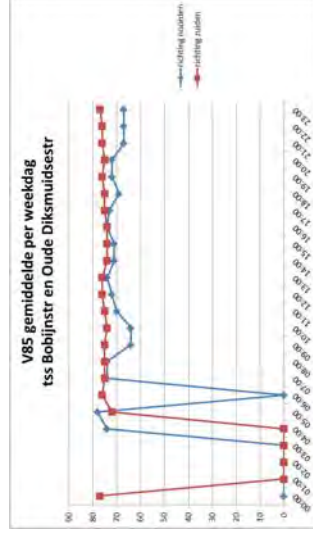


Gitsstraat noordelijk deel

Op dit gedeelte is de verkeersbelasting duidelijk lager dan op het zuidelijk deel. In de ochtendspits worden 40 voertuigen geteld, in de avondspits 95 (vooral richting centrum). Ook het aandeel vrachtverkeer ligt hier duidelijk lager.

Op dit wegvak is de maximumsnelheid 70 km/u, wat ongeveer gerespecteerd wordt.



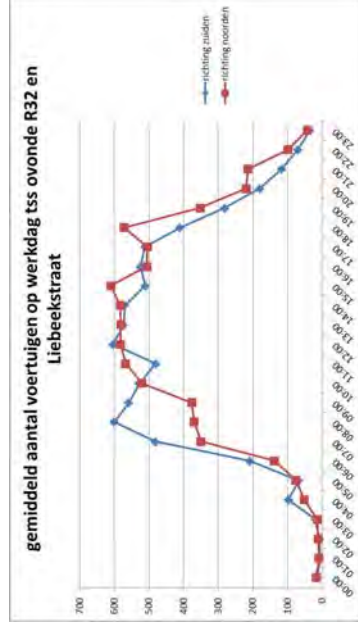


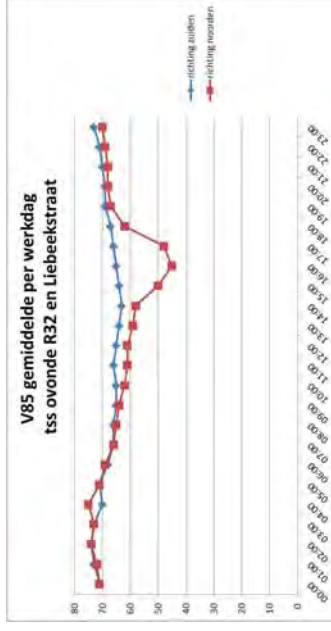
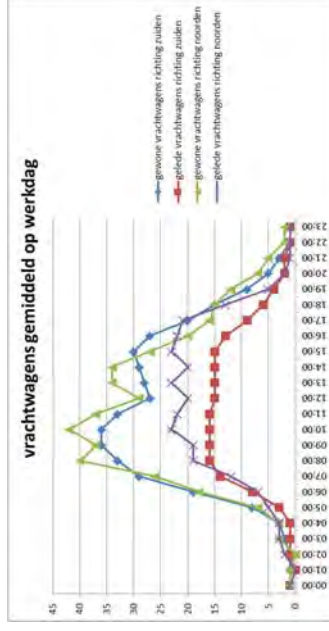
Brugsesteenweg noord

Op een werkdag is er in de ochtendspits meer verkeer richting zuiden. De ochtend- en avondsplits zijn ongeveer even druk: 970 voertuigen. Opvallend is dat ook tussen beide spitsperiodes het verkeer even druk blijft; de intensiteiten liggen amper lager overdag. De piek loopt door tot 19u. Op een volledige werkdag worden 7454 voertuigen geteld in beide richtingen samen.

In de ochtendspits werden 111 vrachtwagens per uur geteld, zowel richting noorden als richting zuiden. In totaal werden per werkdag 812 gewone en 464 gelede vrachtwagens geteld.

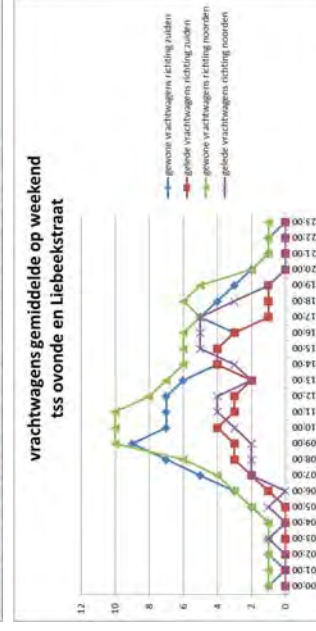
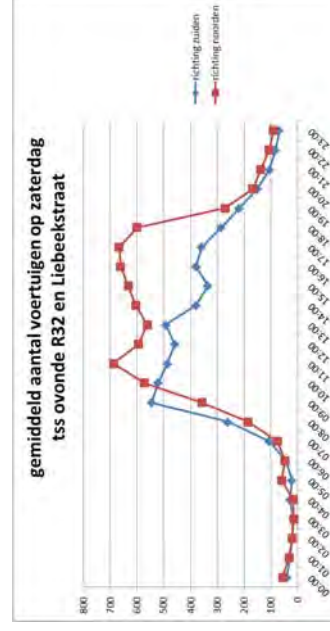
De maximumsnelheid aan het telpunt is 70 km/u; deze snelheid wordt de ganse dag door gerespecteerd.

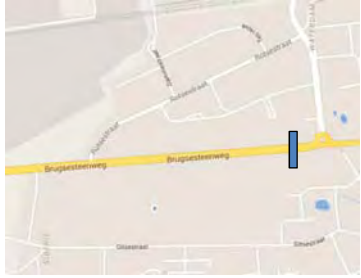




Op zaterdag komt het verkeer later op gang (vanaf 9u) en valt de verkeersdrukke iets vroeger stil (18u), is er meer verkeer richting noorden dan richting zuiden, maar liggen de totale intensiteiten per uur ongeveer even hoog als op een werkdag. Op een volledige zaterdag werden 5429 voertuigen geteld.

Er zijn duidelijk minder vrachtwagens dan op een werkdag: 186 gewone vrachtwagens en 84 gelede.



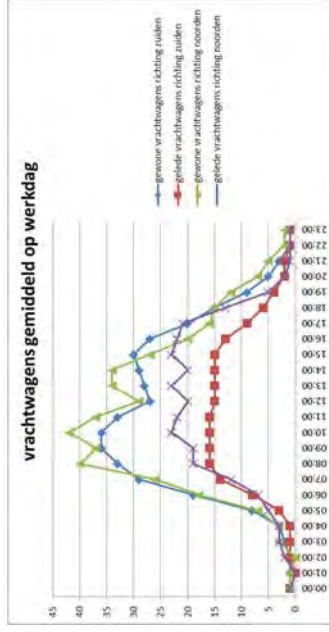
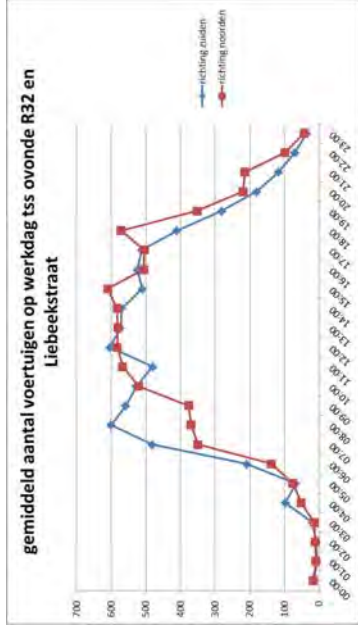


Brugsesteenweg zuid

Hier wordt op een werkdag de ganse dag door druk verkeer geteld; er is geen typische ochtend- en avondspits. Er worden ongeveer 1200 voertuigen/u in beide richtingen samen geteld en op een volledige werkdag 6792 voertuigen.

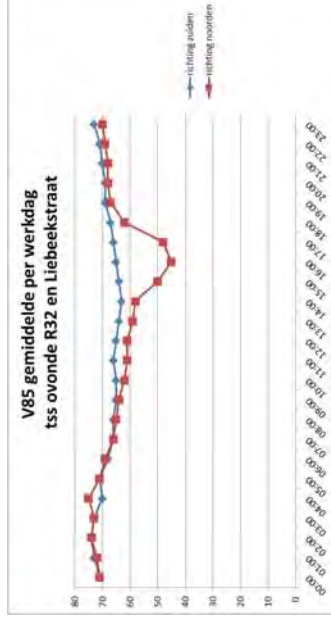
Op een volledige werkdag zijn er 586 gewone en 356 gelede vrachtwagens.

Ook hier is de maximum toegelaten snelheid 70 km/u; overdag ligt de V85 hier net onder.



VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

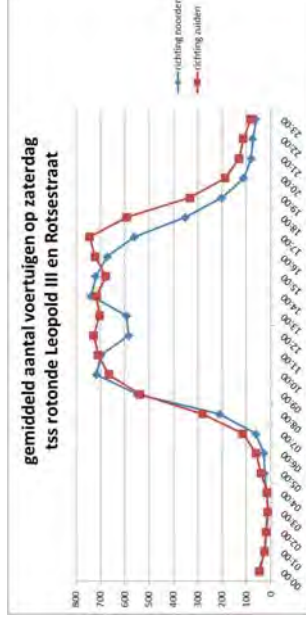
STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 67



De piekintensiteiten liggen op zaterdag hoger dan op een weekdag; tot 1382 voertuigen in de ochtendspits. De intensiteiten blijven de ganse dag hoog, vanaf 9u tot 18u is het druk.

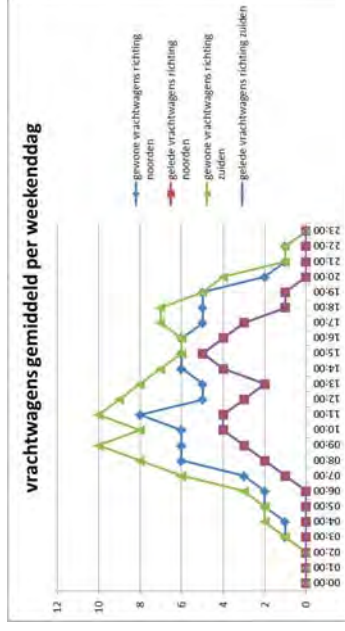
Op een volledige zaterdag werden 7153 voertuigen geteld (ligt ook hoger dan op een gemiddelde werkdag).

Het aantal vrachtwagens ligt wel beduidend lager dan op een werkdag.



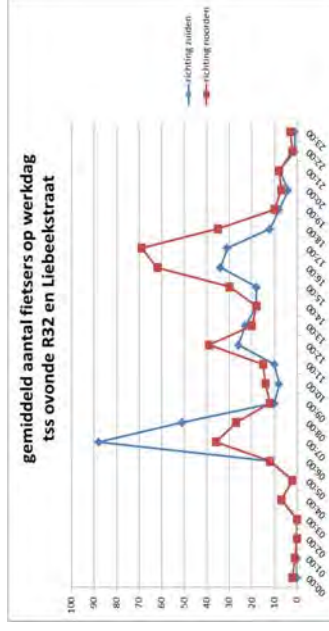
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 68

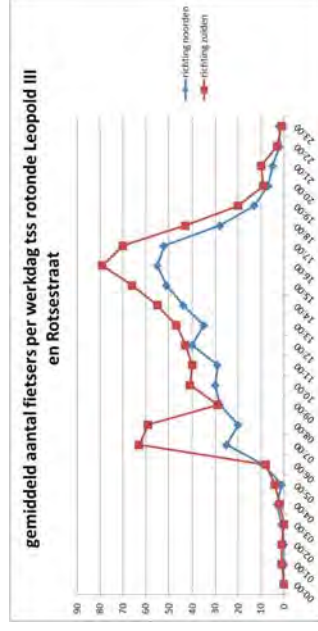


Brugsesteenweg – fietsers

Net ten zuiden van de ovonde werden op een gemiddelde werkdag 374 fietsers geteld; op zaterdag waren er gemiddeld 144 fietsers. Tijdens de ochtendspits is er duidelijk meer fietsverkeer richting centrum, in de avondspits richting noorden.



Ook net ten noorden van de rotonde aan de Leopold III laan zijn er in de ochtendspits vooral fietsers richting centrum; in tegenstelling tot het telpunt in het noorden blijft dit hier echter de ganse dag door de hoofdrichting. Op een gemiddelde werkdag zijn er hier duidelijk meer fietsers (477 fietsers); ook op zaterdag zijn er gemiddeld meer fietsers dan op een werkdag (360 fietsers).



KRUISPUNTELLINGEN DONDERDAG 14 APRIL 2016 OCHTENDSPITS

Tijdens de ochtendspits was er aan de noordkant van de ovonde ongeveer evenveel verkeer richting Roeselare centrum als richting noorden. 884 pae meldt zich aan de ovonde en 734 pae gaat richting noorden. Van het verkeer dat vanuit Hooglede komt gaat 3/4 richting ovonde en 1/4 neemt de noordelijke oprit van de R32.

Van het verkeer dat de R32 verlaat via de noordelijke afrit aan de Brugsesteenweg gaat 1/3 richting noorden en 2/3 richting Roeselare. Samen zorgt dit voor net meer dan 1000 pae richting zuidelijke kant van de ovonde. Hiervan gaat 4/5 richting Roeselare centrum; 1/5 neemt de zuidelijke oprit van de R32. Van het verkeer dat vanaf de zuidelijke afrit van de R32 toekomt aan de ovonde, gaat net iets meer richting Hooglede dan naar Roeselare centrum (214 pae versus 169 pae). Het verkeer dat de zuidelijke oprit van de R32 neemt komt zowel van Roeselare centrum (204 pae) als vanuit het noorden (218 pae).

Samen geeft dit aan de zuidkant van de ovonde 1031 pae richting Roeselare en 516 pae richting noorden.

Aan de Liebeekstraat blijft het verkeer hoofdzakelijk op de N32: 500 pae gaat richting noorden en 821 pae richting zuiden. Vanuit het noorden zijn er 83 pae die afslaan naar de Liebeekstraat, vanuit het zuiden slechts 40 pae. De uitwisseling met Liebeekstraat is m.a.w. beperkt. Er zijn slechts 32 pae die de Liebeekstraat buiten rijden, waarvan 3/4 richting noorden.

Ook aan de rotonde Oude Diksmuidsestraat is de uitwisseling met de zijtakken beperkt. Vanuit het noorden zijn er slechts 27 pae (van de 731 pae die in totaal toekomen) die afslaan naar de Oude Diksmuidsestraat. De rest gaat rechtdoor richting zuiden. Vanuit het zuiden melden zich 411 pae aan de rotonde aan en hiervan gaat de grote meerderheid gewoon richting noorden (376 pae); 34 pae rijdt naar de Wijndalestraat (1 naar Oude Diksmuidsestraat). De voertuigen die uit de Robaardstraat komen (248 pae in totaal) gaat ongeveer de helft naar de Wijndalestraat en net iets minder naar het noorden (107 pae). Slechts 12 pae gaan richting zuiden. De rotonde wordt ook gebruikt om te keren: vanuit het noorden zijn er 65 voertuigen die keren aan de rotonde en weer richting noorden gaan; vanuit het zuiden gaat het om 30 voertuigen. Tijdens de telling waren er wegenwerken bezig op de Wijndalestraat; de intensiteiten op deze tak geven dus geen correct beeld.

Aan Rolariusweg zien we hetzelfde beeld: het verkeer blijft grotendeels op de N32; de uitwisseling met de zijtak is beperkt. Vanuit het noorden komen er 695 pae toe waarvan 656 pae rechtdoor rijden. Vanuit het zuiden zijn 463 pae die aan het kruispunt aankomen en slechts 26 pae gaan linksaf naar Rolariusweg. Het verkeer dat vanuit Rolariusweg naar de N32 rijdt (47 pae), gaat vooral naar het zuiden.

Aan de Rotsestraat is de situatie anders. Vanuit het noorden zijn er 94 pae die de Rotsestraat inrijden. Vanuit de Rotsestraat is er een stroom van 202 pae die richting noorden gaat, wat maar iets minder is dan het verkeer dat vanuit het zuiden komt via de N32 (261 pae). De intensiteiten ten noorden van de Rotsestraat liggen dus duidelijk hoger dan aan de zuidkant van het kruispunt (1139 pae tegenover 853 pae).

Aan de rotonde met de Koning Leopold III-laan liggen de totale intensiteiten het hoogst aan de zuidkant: 1015 pae. Op de K. Leopold III-laan werden 812 pae gemeten en aan de noordzijde van de rotonde 923 pae. Van het verkeer dat vanuit het noorden toekomt gaat iets meer dan de helft (385 pae) naar het zuiden; de rest gaat richting K. Leopold III-laan. Vanuit het zuiden zijn er slechts 271 pae die toekomen aan de rotonde; 2/3 hiervan gaat richting noorden. Het verkeer dat via de K. Leopold III-laan toekomt aan de rotonde (500 pae) gaat ook vooral richting Roeselare centrum (359 pae). Het aantal U-turns aan de rotonde is beperkt: vanuit het zuiden zijn er 11 voertuigen die keren aan de rotonde en weer richting zuiden gaan.

Samengevat: In de ochtendspits zien we de intensiteiten richting zuiden op de N32 geleidelijk dalen van 1031 pae aan de zuidkant van de ovonde, naar 731 pae aan de rotonde Oude Diksmuidsestraat, 695 pae aan Rolariusweg, 676 pae aan Rotsestraat tot 604 pae aan de rotonde Koning Leopold III-laan.

De uitwisseling met de zijtakken is beperkt, met uitzondering van de Rotsestraat. Hier is er een duidelijke stroom die zich vanuit Rotsestraat toevoegt aan het verkeer op de N32 richting noorden.

Van zuid naar noord zien we de intensiteiten systematisch oplopen. Aan de rotonde Leopold III-laan zijn er 319 pae die in de ochtend richting noorden gaan; dit aantal stijgt tot 463 pae na het kruispunt met de Rotsestraat en loopt op tot 604 pae na de rotonde aan de Oude Diksmuidsestraat. Daarna dalen de intensiteiten echter weer naar 526 pae aan de zuidkant van de ovonde aan R32.

Kaart 9: overzichtskaart kruispunttellingen weekdag ochtendspits

KRUISPUNTELLINGEN DONDERDAG 14 APRIL 2016 AVONDSPITS

In de avondspits zijn er aan de noordkant van de ovonde met R32 net iets meer voertuigen die richting noorden gaan (956 pae) dan richting zuiden (868 pae). Er zijn 465 pae die de noordelijke afrit nemen; deze aantallen verdelen zich ongeveer gelijk naar noord en zuid. Van het verkeer dat de noordelijke afrit neemt komt 2/3 vanuit Hooglede en slechts 1/3 vanaf de zuidkant.

Aan de zuidkant van de ovonde is het beeld ongeveer hetzelfde: iets meer verkeer richting noorden (877 pae) dan richting zuiden (760 pae). Van het verkeer dat de zuidelijke afrit neemt (478 pae in totaal) komt iets meer dan de helft vanuit het zuiden. Het verkeer dat de R32 verlaat via de zuidelijke afrit (405 pae in totaal) gaat iets meer dan de helft naar het noorden.

Aan Liebeekstraat blijft de hoofdstroom duidelijk op de N32 (zoals in de ochtendspits), slechts 48 pae slaan af naar Liebeekstraat. In totaal zijn er 100 pae die de Liebeekstraat utrijden, waarvan 70 naar het noorden. Na Liebeekstraat is de stroom noord en zuid ongeveer even groot met in totaal (beide richtingen samen) 1486 pae.

Ook aan de rotonde met de Oude Diksmuidsestraat is de uitwisseling met de zijtakken beperkt. Van de 802 pae die vanuit het noorden toekomen zijn er slechts 64 pae die rechtsaf gaan naar de oude Diksmuidsestraat; de rest gaat gewoon rechtdoor. Vanuit het zuiden komen 569 pae toe aan de rotonde waarvan 533 pae rechtdoor gaan en 21 pae rechtsaf naar Wijndalestraat. Vanuit Robaardstraat zijn er 197 pae die toekomen aan de rotonde; hiervan gaan 113 pae richting N32 noorden. Telkens een 30-tal pae gaat richting N32 zuiden en naar Wijndalestraat. Ook nu wordt de rotonde gebruikt om te keren: vanuit het noorden gaat het om 14 voertuigen en vanuit het zuiden om 58 voertuigen. Vanuit Wijndalestraat zijn er 165 pae die naar de rotonde rijden, waarvan er 97 naar het noorden gaan. Hierbij verwijzen we opnieuw naar de wegenwerken die tijdens de telling bezig waren op deze tak.

Net als in de ochtendspits is ook aan Rolariusweg slechts een beperkte uitwisseling: vanuit het noorden gaan 896 pae rechtdoor naar het zuiden; omgekeerd zijn er 669 pae van zuid naar noord op de N32. Er zijn 190 pae die de Rolariusweg binnen rijden, waarvan iets meer vanuit het noorden dan vanuit het zuiden. 72 pae verlaten de Rolariusweg en die gaan vooral naar het zuiden (53 pae).

Aan Rotsestraat zijn er net zoals in de ochtendspits wel duidelijke afslaande bewegingen; van de 985 pae die vanuit het noorden komen zijn er 226 pae die de Rotsestraat inrijden. Vanuit het zuiden is dit duidelijk minder: 528 pae gaan rechtdoor naar het noorden en slechts 51 pae gaan rechtsaf naar Rotsestraat. Vanuit Rotsestraat is er een duidelijke stroom die zich voegt bij het verkeer naar het noorden: 225 pae (slechts 13 pae gaan linksaf naar het zuiden).

De intensiteiten aan de rotonde met de Koning Leopold III-laan liggen aan de noordkant (1355 pae) en zuidkant (1305 pae) ongeveer even hoog. Op de K. Leopold III-laan liggen de intensiteiten iets lager met 1008 pae. Van de voertuigen die vanuit het noorden komen gaat ongeveer 2/3 richting Roeselare centrum (615 pae). Vanuit het zuiden is de verdeling hetzelfde maar liggen de totale intensiteiten

lager: 311 pae gaan naar het noorden en 159 pae naar K. Leopold III-iaan. Van het verkeer dat vanuit de Leopold III-iaan toekomt aan de rotonde gaat iets meer dan de helft (320 pae) richting Roeselare centrum; 237 pae gaan naar het noorden.

Samengevat: in de avondspits zien we de intensiteiten oplopen van het verkeer stadinwaarts. Aan de zuidkant van de ovonde gaat het om 760 pae richting Roeselare centrum, 856 pae na de rotonde aan de Oude Diksmuidsestraat, 949 pae na Rolariusweg. Na het kruispunt met Rotsestraat daalt het aantal voertuigen richting zuiden naar 772 pae; aan de rotonde met K. Leopold III-iaan komen 807 pae toe richting centrum. In de omgekeerde richting zien we vanaf de K. Leopold III-iaan de intensiteiten steeds oplopen. We vertrekken met 548 pae richting noorden, na het kruispunt met Rotsestraat zijn dit er 753, na Rolariusweg daalt het aantal naar 688 pae om dan weer systematisch op te lopen tot 877 pae aan de zuidkant van de ovonde. Ook in de avondspits zijn de afslaande bewegingen met de zijtakken beperkt met uitzondering van Rotsestraat en ook de Robaardstraat (113 pae richting N32 noorden).

Kaart 10: overzichtkaart kruispunttellingen weekdag avondspits

KRUISPUNTTELLINGEN ZATERDAG 16 APRIL 2016 MIDDAGPIEK (11U – 12U)

Aan de noordkant van de ovonde met R32 worden ruim 1400 pae geteld, gelijk verdeeld naar het noorden en zuiden. Ook het verkeer dat de noordelijke afrit neemt (241 pae in totaal) verdeelt zich gelijk naar noord en zuid, hetzelfde beeld zien we bij het verkeer dat de noordelijke oprit neemt (394 pae in totaal): ongeveer evenveel komt vanuit het noorden als vanuit het zuiden.

Aan de zuidkant van de ovonde zijn de totale intensiteiten opgelopen tot 1637 pae, met net iets meer verkeer richting noorden dan richting zuiden. Het verkeer dat de R32 verlaat via de zuidelijke afrit verdeelt zich ongeveer gelijk naar noord en zuid. Het verkeer dat de zuidelijke oprit neemt komt iets meer vanaf het zuiden (214 pae) dan vanuit het noorden (136 pae).

Aan Liebeekstraat zijn ook nu de afslaande bewegingen erg beperkt. De totale intensiteiten op de N32 liggen ook hier rond de 1600 pae; er zijn 41 pae die de Liebeekstraat verlaten en 28 pae die de Liebeekstraat inrijden.

Aan de rotonde met de Oude Diksmuidsestraat blijven de totale intensiteiten stabiel: ten noorden 1636 pae, ten zuiden 1612 pae. Vanuit Oude Diksmuidsestraat komen er 151 pae die vooral richting zuiden gaan (101 pae). Vanuit Robaardstraat komen er 228 pae die vooral richting noorden gaan (138 pae). De uitwisseling met Wijnendalestraat is beperkt (wegenwerken): 49 pae rijden richting rotonde, 53 pae rijden vanaf rotonde Wijnendalestraat binnen.

De intensiteiten op de N32 aan Rolariusweg lopen op tot 1800 pae; op Rolariusweg zelf bedragen de totale intensiteiten 185 pae. De stromen op N32 van zuid naar noord en omgekeert zijn bijna even groot (allebei ruim 800 pae).

Ten zuiden van het kruispunt met de Rotsestraat dalen de intensiteiten naar 1494 pae, wat erop wijst dat ook op zaterdag er een duidelijke uitwisseling is met Rotsestraat: vanuit het noorden zijn er 187 pae die afslaan naar Rotsestraat. Ook nu is er vanuit Rotsestraat een verkeersstroom die zich toevoegt aan het verkeer richting noorden: 258 pae. Vanaf N32 zuid naar Rotsestraat en omgekeerd zijn de afslaande bewegingen duidelijk kleiner.

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 73

Aan de Koning Leopold III-iaan liggen de intensiteiten nu het hoogst op de noordelijke tak (1519 pae). Ten zuiden werden nog 1237 pae geteld en op de K. Leopold III-iaan nog 1000 pae. Het verkeer vanuit het noorden gaat vooral richting Roeselare centrum (2/3 of 503 pae). Ook het verkeer dat vanuit het zuiden komt gaat vooral richting noorden (375 pae) en minder naar het oosten (150 pae). Het verkeer dat vanaf de K. Leopold III-iaan toekomt aan de rotonde gaat voor 60% naar het noorden (338 pae), 209 pae gaat richting Roeselare centrum.

Samengevat: op zaterdagmiddag lopen de intensiteiten richting zuiden op van 769 pae aan de zuidkant van de ovonde tot 891 pae na de rotonde Oude Diksmuidsestraat en 928 pae na het kruispunt met Rolariusweg om dan weer te dalen naar 712 pae die toekomen aan de rotonde aan de K. Leopold III-iaan. Van zuid naar noord lopen de intensiteiten eveneens op: van 525 pae (ten zuiden van de rotonde K. Leopold III-iaan) naar 885 pae aan het kruispunt met Rolariusweg. Daarna dalen de intensiteiten even naar 721 pae aan de rotonde Oude Diksmuidsestraat; hier komt het verkeer vanuit de Robaardstraat erbij zodat er 827 pae richting Liebeekstraat gaan en 868 pae aan de ovonde toekomen.

Kaart 11: overzichtkaart kruispunttellingen zaterdag middagpiek

KRUISPUNTTELLINGEN ZATERDAG 16 APRIL 2016 NAMIDDAGPIEK (15.45U – 16.45U)

Ten noorden van de ovonde met de R32 liggen de totale intensiteiten net iets lager dan s'middags: 1342 pae. Het verkeer dat de noordelijke oprit neemt komt vooral uit het zuiden (299 pae tgo 161 vanuit het noorden). Het verkeer dat via de noordelijke afrit de R32 verlaat verdeelt zich ongeveer gelijk naar noorden en zuiden.

Aan de zuidkant van de ovonde werden 1576 pae genoteerd, waarvan 931 pae richting noorden en 645 richting zuiden. Het verkeer dat de zuidelijke oprit neemt komt vooral vanuit het zuiden (256 pae tgo 127 pae vanuit het noorden), 378 pae verlaten de R32 via de zuidelijke afrit en verdelen zich gelijkmatig naar noord en zuid.

Aan het kruispunt met de Liebeekstraat zijn de totale intensiteiten onveranderd: ruim 900 pae richting noorden en 600 richting zuiden. De totale intensiteiten op Liebeekstraat zelf zijn slechts 36 pae.

Ook aan de rotonde met de Oude Diksmuidsestraat blijft de hoofdstroom op de N32: 571 pae naar het zuiden en 670 pae van zuid naar noord. De Oude Diksmuidsestraat heeft een totale intensiteit van 247 pae, waarvan 158 pae richting rotonde rijdt. Hiervan gaan 94 pae richting N32 naar het zuiden. Vanuit Robaardstraat komen er nu 310 pae toe aan de rotonde, waarvan 202 pae naar N32 richting noorden rijden en 50 pae richting zuiden. De totale intensiteiten op de Wijnendalestraat bedragen 91 pae. Nog opvallend is dat er vanuit het zuiden 104 voertuigen komen keren aan de rotonde en weer richting zuiden rijden.

Aan het kruispunt met Rolariusweg zijn de intensiteiten opgelopen tot bijna 1800 pae, ongeveer gelijk verdeeld naar noord en zuid. Op Rolariusweg zijn de totale intensiteiten 199 pae, waarvan 128 pae binnen rijdend vanaf de N32 en 71 pae die richting N32 rijden.

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 74

Aan Rotsestraat zien we ook nu weer hetzelfde beeld als tijdens de vorige tellingen: vanuit het noorden is er een duidelijke afslag naar Rotsestraat (137 pae) en vanuit Rotsestraat naar N32 noorden gaat het om 219 pae. Naar de zuidelijke tak van de N32 gaan er slechts 30 pae vanuit Rotsestraat. Ten zuiden van het kruispunt liggen de totale intensiteiten op de N32 nog op 1550 pae.

Ook zaterdagmiddag liggen aan de rotonde K. Leopold III-iaan de intensiteiten het hoogst op de noordelijke tak (1445 pae); op de zuidelijke tak werden 1191 pae gemeten en op de K. Leopold III-iaan nog 896 pae. Vanuit het noorden gaat 273 van het verkeer richting Roeselare centrum (524 pae); 266 pae gaat richting oosten. Het verkeer dat vanuit het oosten komt gaat hoofdzakelijk richting noorden: 309 pae tegenover 199 richting zuiden. Van de 468 pae die vanuit het zuiden toekomen aan de rotonde gaat 3/4 richting noorden (122 pae slaat af naar K. Leopold III-iaan).

Kaart 12: overzichtskaart kruispunttellingen zaterdag namiddagpiek

4.2.7 / Toegangen parkings winkels en bedrijven

Alle toegangen tot parkings die uitgeven op de Brugssesteenweg werden geteld; per kwartier werden de voertuigen genoteerd waarbij een onderscheid werd gemaakt tussen voertuigen die de parking binnen reden en die de parking verlieten. Ook werd genoteerd uit welke richting de voertuigen aankwamen en naar welke richting ze wegreden. De aantallen die hieronder worden besproken hebben enkel betrekking op personenwagens; de aantallen vrachtwagens waren zo klein en werden aan slechts een klein aantal toegangen gemeld dat ze niet apart worden besproken.

TELLING DINSDAG 19 APRIL 2016 (16.30U EN 17.30U)

Deelsegment noord: tussen ovonde R32 en rotonde Wijnendalestraat

In dit deelsegment is er geen enkele toegang tot bedrijven of winkels waar grote aantallen voertuigen werden genoteerd.

Naar beide personeelsparkings van Deceuninck en ook Mariasteen (school) werden amper verkeersbewegingen geteld.

Net ten noorden van de rotonde aan Wijnendalestraat zijn enkele winkels gelegen maar dit zijn eerder kleinschalige zaken. Ook hier werden slechts kleine aantallen verkeersbewegingen genoteerd.

Ter info: de grootste stromen werden genoteerd aan de meest noordelijke parking van Deceuninck met 6 ingaande voertuigen en 36 uitgaande op het drukste uur.

Deelsegment midden: tussen rotonde Wijnendalestraat en Rolariusweg

Het beeld in dit segment is veel drukker dan in het noordelijke deel. Dat heeft vooral te maken met de drukte ter hoogte van Mammoet Center en de handelszaken die aan de overkant van de weg zijn gelegen (McDonald's, parking Matrasenkoning, parking Primo).

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 75

Uit de cijfers blijkt dat de noordelijke toegang naar Mammoet Center vooral uitgaande bewegingen heeft, waarvan 1/3 naar het noorden en 2/3 naar het zuiden. Het aantal binnen rijdende voertuigen is duidelijk kleiner (36 in tegenover 98 uit). Aan de centrale toegang aan Bibitor worden ongeveer hetzelfde aantal voertuigen genoteerd als aan de noordelijke ingang, met evenveel uitrijdende voertuigen als inrijdende (71 in en 70 uit), hoewel het in principe enkel een toegang is en geen uitgang. De zuidelijke toegang aan Auto 5 wordt op dinsdag het minst gebruikt, en heeft vooral inrijdend verkeer (67 in t.o.v. 19 uit).

In totaal werden aan Mammoet Center 361 voertuigen genoteerd, waarvan 58 in vanuit het noorden, 116 in vanuit het zuiden, 82 uit naar het noorden en 105 uit naar het zuiden.

Aan de overkant van de weg zorgen de handelszaken voor in totaal 294 verkeersbewegingen. Het gaat hier vooral over McDonald's, de parking aan Matrasenkoning en aan Primo. 107 voertuigen rijden de parkings op vanuit het noorden, 56 vanuit het zuiden; 38 verlaten de parkings richting noorden en 122 naar het zuiden. Hierbij valt meteen op dat het aantal voertuigen dat de parkings afrijdt naar het noorden erg klein is. Dit wijst er op dat de voertuigen die naar het noorden willen, vooral de uitgangen aan Robaardstraat gebruiken en via de rotonde aan Wijnendalestraat richting noorden gaan.

De parking aan Mediemarkt noteerde 76 wagens, er zijn amper voertuigen die de parking verlaten via de N32, vooral de uitgang aan Robaardstraat wordt gebruikt.

Verder naar het zuiden liggen nog enkele kleinere handelszaken die duidelijk minder verkeer aantrekken. Net voor Rolariusweg ligt Hubo, met in totaal 105 verkeersbewegingen. Aan Hubo is er geen duidelijke hoofdrichting te onderscheiden, met telkens ongeveer even veel voertuigen naar en van het noorden en zuiden.

Deelsegment zuid: tussen Rolariusweg en rotonde Koning Leopold III-iaan

In dit deelsegment zijn er drie belangrijke verkeersaantrekkende functies, die verspreid gelegen zijn.

In het noorden is de nieuwe ontwikkeling aan Gamma belangrijk met 122 verkeersbewegingen naar en van Brugssesteenweg noord (er is ook een in- en uitgang via Rolariusweg). *Per vergissing werd hier het verkeer naar en van het zuiden niet geteld.*

Centraal ligt de parking van JBC die 147 verkeersbewegingen genereert. Het merendeel zijn ingaande bewegingen vanuit het noorden (65); ingaand vanuit het zuiden zijn er 22 voertuigen. Het verkeer dat de parking verlaat gaat vooral richting zuiden (41); richting noorden zijn er slechts 19 uitgaande bewegingen. Ook de achteruitgang werd geteld; hier werden 12 ingaande vanuit het noorden en 43 vanuit het zuiden genoteerd. Van de uitgaande bewegingen waren er 16 naar het noorden en 28 naar het zuiden.

Ook Fun is centraal gelegen en genereert 156 verkeersbewegingen. De ingaande bewegingen komen vooral vanuit het noorden (62) en de uitgaande bewegingen gaan vooral richting zuiden (68). Ook deze parking heeft een in- en uitgang aan de achterkant (Gitsestraat)(niet geteld).

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 76

In het zuiden ligt de parking aan KVIK die duidelijk de grootste is in dit segment met 259 ingaande voertuigen en 284 voertuigen die de parking afrijden. Zowel het ingaand als uitgaand verkeer is ongeveer gelijk verdeeld over noorden en zuiden. Deze parking is niet gekoppeld aan de Gitsestraat.

Kaart 13: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 1 - dinsdag 19 april

Kaart 14: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 2 - dinsdag 19 april

Kaart 15: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 3 - dinsdag 19 april

TELLING ZATERDAG 16 APRIL 2016 (VAN 11.30U TOT 12.30U)

Op het noordelijk segment werden de personeelsparkings van Deceuninck niet geteld.

Deelsegment noord: tussen ovonde R32 en rotonde Wijndalestraat

Het beeld van de verkeersdrukke naar parkings is het zelfde als op de telling op dinsdag; geen enkel van de handelszaken trekt grote verkeersstromen aan. Op het drukste uur gaat het over amper een 10-tal verkeersbewegingen naar parkings zoals Facq en Bekult.

De drukte op de Brugssesteenweg ontstaat met andere woorden niet door verkeer dat naar handelszaken rijdt op het noordelijk segment.

Deelsegment midden: tussen rotonde Wijndalestraat en Rolariusweg

In dit segment wordt duidelijk meer verkeer genoteerd dan tijdens de dinsdagtelling.

Aan de drie toegangen naar het Mammoet Center worden samen 383 bewegingen geteld. Aan de noordelijke toegang zijn er slechts 60 ingaande voertuigen tegen 129 uitgaande. Het uitgaand verkeer gaat vooral richting zuiden (97 voertuigen). De centrale toegang wordt duidelijk minder gebruikt met in totaal 67 bewegingen, met vooral in- en uitgaand verkeer gericht op het noorden. De zuidelijke toegang heeft alles samen 127 verkeersbewegingen; opvallend is dat er vooral ingaand verkeer is (109 waarvan 81 vanuit het zuiden) en veel minder uitgaand verkeer (slechts 18 voertuigen).

Gifi/McDonald's heeft 260 verkeersbewegingen, waarvan 158 ingaand verkeer, gelijk verdeeld over noord en zuid. Het uitgaand verkeer naar de N32 is vooral naar het zuiden. De parking aan Casa/Ava heeft vooral ingaand verkeer uit het noorden (87 tov 6 uit het zuiden) en uitgaand verkeer naar het zuiden (104 tov 15 naar het noorden). Primo/Maxi Zoo is minder druk met in totaal 83 bewegingen (30 ingaand, 53 uitgaand vooral naar het zuiden).

Aan Mediamarkt werden 141 bewegingen geteld met 106 ingaande voertuigen (67 vanuit het noorden) en slechts 35 uitgaand, vooral naar het zuiden. Ook hier zien we dat de uitgang aan de achterkant druk gebruikt wordt door verkeer richting noorden (170 voertuigen).

Hubo heeft tijdens het drukst uur 232 parkeerbewegingen, met ongeveer evenveel ingaand als uitgaand verkeer.

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 77

Deelsegment zuid: tussen Rolariusweg en rotonde Koning Leopold III-laan

De parking aan Gamma/Eldi telde tijdens het drukste uur 259 parkeerbewegingen: 148 ingaand en 111 uitgaand (waarvan 91 naar het zuiden). Mogelijk neemt het verkeer dat richting noorden wil, de uitgang aan Rolariusweg.

Brico/Thuiszorg heeft in totaal 160 bewegingen. Ook hier gaat het uitgaand verkeer hoofdzakelijk naar het zuiden (63 van de 83 uitgaande voertuigen). De parking aan JBC is iets drukker met 214 voertuigen; opnieuw is het uitgaand verkeer (127 voertuigen) vooral op het zuiden gericht (82 voertuigen). Aan de achteruitgang werden 50 uitgaande voertuigen geteld en 35 ingaande, vooral vanuit het zuiden.

De parking aan Fun telde in totaal 200 parkeerbewegingen, waarvan 121 uitgaande voertuigen, waarvan opnieuw de grote meerderheid (91) richting zuiden reed.

Ook tijdens deze telling was de parking aan KVIK de drukste; er werden 440 ingaande voertuigen geteld, ongeveer gelijk verdeeld over noord en zuid. 383 voertuigen verlieten de parking, waarvan 304 naar het zuiden.

Kaart 16: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 1 - zaterdag 16 april

Kaart 17: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 2 - zaterdag 16 april

Kaart 18: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 3 - zaterdag 16 april

TELLING ZATERDAG 30 APRIL 2016 (VAN 15.45U TOT 16.45U)

Tijdens deze telling werden opnieuw de belangrijkste parkings geteld van deelzone midden en zuid.

Deelsegment midden: tussen rotonde Wijndalestraat en Rolariusweg

De parking aan Mammoet Center kende nu in totaal 451 parkeerbewegingen. Aan de noordelijke toegang waren er vooral uitgaande bewegingen: 147 richting zuiden en 40 richting noorden. In totaal waren er slechts 53 ingaande bewegingen, waarvan 42 vanuit het zuiden. De centrale toegang aan Bibitor werd ook nu minder gebruikt met slechts 27 ingaande voertuigen en 31 uitgaande. De zuidelijke toegang had vooral ingaand verkeer: 114 vanuit het zuiden en 21 vanuit het noorden. Het uitgaand verkeer was erg beperkt (18 voertuigen).

De parking aan Casa/Ava had 211 voertuigen te verwerken. De uitgaande stroom richting zuiden was de belangrijkste met 102 voertuigen (richting noorden slechts 18). Het ingaand verkeer komt vooral vanuit het noorden (61 voertuigen). Ook aan Primo/Maxi Zoo was de uitgaande stroom naar het zuiden de grootste met 106 voertuigen. Ingaand verkeer komt zowel uit het noorden (20) als het zuiden (25).

Aan Mediamarkt werden 182 parkeerbewegingen geteld, vooral ingaand: 93 uit het noorden en 72 uit het zuiden. Uitgaand verkeer naar de N32 was beperkt (3 naar noorden en 14 naar het zuiden).

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROSELARE / DECEMBER 2017 / 78

Deelsegment zuid: tussen Rolariusweg en rotonde Koning Leopold III-iaan

De parking aan JBC haalt nu in totaal 256 voertuigen, waarvan het grootste deel uitgaand naar het zuiden was (114 voertuigen). Er zijn 70 ingaande voertuigen uit het noorden en 45 uit het zuiden. We zien hetzelfde beeld aan de parking van Fun met vooral uitgaande voertuigen naar het zuiden (98 tgo 15 naar het noorden). Het ingaande verkeer komt meer uit het noorden (61).

De parking van KVIK is ook nu weer de drukste van alle tellingen met 785 parkeerbewegingen in totaal. Ingaand verkeer komt vooral uit het noorden (265 voertuigen) en uitgaand gaat vooral naar het zuiden (271 voertuigen). Toch blijven er dan nog veel kruisende bewegingen.

Kaart 19: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 2 – 30 april

Kaart 20: telling verkeersbewegingen toegangen deelgebied 3 – 30 april

4.2.8 / Parkeeronderzoek 16 en 19 april 2016

Tijdens het parkeeronderzoek werd de bezetting gemeten van de parkeerplaatsen langs de N32 zelf en van de parkings die langs de N32 zijn gelegen. Voor het langsparkeren werd gewerkt met een afstand van ongeveer 6m per voertuig. Verder werd rekening gehouden met de plaatsen waar niet mocht worden geparkeerd zoals opritten of garages van woningen, voor zebrapaden, de halteplaatsen van De Lijn en de plaatsen met parkeerverbod (onderbroken gele lijn op borduur).

Er werd geteld op zaterdag 16 april 2016 (om 12.15u en om 15u) en op dinsdag 19 april 2016 (om 10.15u en 14u).

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 79

ZATERDAG 16 APRIL 2016

Deelsegment noord: tussen ovonde R32 en rotonde Wijndalestraat

In dit segment is de parkeerdruk langs de N32 zelf erg beperkt. Tijdens beide tellingen werden lage bezettingsgraden genoteerd, zowel links als rechts van de N32. Een deel van deze voertuigen zijn bovendien "reclamevoertuigen" die gebruikt worden om de aandacht te trekken of voertuigen van de garage (Car Company). Van de parkings van de bedrijven/winkels scoorden enkel Bekult en De Leye aan de rotonde Wijndalestraat hoger (De Leye zelfs 100% in de namiddag telling).

Deelsegment midden: tussen rotonde Wijndalestraat en Rolariusweg

In dit deelsegment wordt er meer langs de N32 geparkeerd. Tijdens de middagtelling waren aan de rechterkant 18 van de 30 parkeerplaatsen bezet en in de namiddag 21 (70% bezetting). De situatie aan de linkerkant was ongeveer hetzelfde met 66% bezetting tijdens de middag en 86% in de namiddag.

Aan de rechterkant is zoals kon verwacht worden de parkeerdruk het hoogst aan Mammoet center. Tijdens de middag was de helft van de 263 parkeerplaatsen bezet, in de namiddag liep dit op tot 67%. De bezetting van de andere parkings rechts bleef beperkt tot 30 à 40% met meestal hogere percentages in de namiddag dan tijdens de middagtelling (Lecot haalt dan 71%).

Aan de linkerkant ligt op het noordelijk deel de parkeerdruk duidelijk hoger (McDonald's tot Primo/Maxi Zoo). McDonald's scoort (enigszins te verwachten) vooral hoog tijdens de middagtelling (95%), maar zowel Ava, Matrasenkoning als Primo/Maxi Zoo halen hoge bezettingsgraden zowel op de middag als in de namiddag (bijna steeds boven 85%, gaand tot 100%).

Vanaf Mediamarkt daait de parkeerdruk duidelijk, hier wordt tijdens de middag 32% genoteerd en in de namiddag 49%.

Deelsegment zuid: tussen Rolariusweg en rotonde Koning Leopold III-iaan

Tijdens de middagtelling waren ongeveer de helft van de langspaarkeerplaatsen bezet, namiddag was het aan de linkerkant iets drukker met een bezetting van 69%.

De parkings gelegen langs de N32 halen tijdens de middag meestal lage bezettingen (40% of lager). Ook de nieuwe ontwikkeling aan Gamma haalt maar 25%. Er waren enkele kleinere uitzonderingen, maar dan gaat het over kleine parkings (Koekoe (7 ppl) en Brasserie Flores (5 ppl)). De drukste parking in dit segment is KVIK met een erg hoge bezettingsgraad van 94%. Namiddag liggen de bezettingen hoger; Berca/Heytens haalt 89% en Fun 61% en Gamma 35%. KVIK is opnieuw de drukste parking met een 100% bezetting en voertuigen op zoek naar een lege parkeerplaats.

Kaart 21: overzicht parkeerbezetting – 16 april 12u

Kaart 22: overzicht parkeerbezetting – 16 april 15u

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 80

DINSDAG 19 APRIL 2016

Deelsegment noord: tussen ovonde R32 en rotonde Wijndalestraat

Het langsparkeren is nu drukker dan tijdens de zaterdagtelling en schommelt tussen 36% (rechterkant tijdens voormiddagtelling) en 51% (linkerkant tijdens namiddagtelling). Van de parkings van de winkels scoren er enkele nu wel hoog: Servio Gordijnen en Pralineur Van Coillie en opnieuw Bekult halen een bezetting van meer dan 70%. Hier geldt opnieuw de opmerking dat voor de eerste twee parkings het gaat om slechts een klein aantal parkeerplaatsen, zodat enkele geparkeerde wagens meteen hoge scores opleveren.

Deelsegment midden: tussen rotonde Wijndalestraat en Rolariusweg

Langsparkeren aan de rechterkant blijft eerder beperkt en haalt in de namiddag een score van 63%. De linkerkant van de N32 is drukker met zowel voor- als namiddag een score van 76%. De grootste parking rechts (Mammoet Center) haalt nu duidelijk lagere cijfers dan op zaterdag: voormiddag is er een bezetting van 27%, namiddag loopt dit op tot 38%. Aan de linkerkant zijn de bezettingsgraden ook lager dan op zaterdag: Matrasenkoning haalt in de voormiddag nog een score van 45% maar de andere parkings zijn meestal slechts voor 30% of minder bezet. In de namiddag liggen deze cijfers wel hoger met een bezetting van 78% voor Matrasenkoning, 63% voor Primo/Maxi Zoo. Mediamarkt haalt ook nu lagere bezettingen dan de meer noordelijk gelegen parkings: 20% in de voormiddag en 26% in de namiddag.

Deelsegment zuid: tussen Rolariusweg en rotonde Koning Leopold III-laan

Langsparkeren is minder druk dan op zaterdag; aan de rechterkant zijn in de namiddag 29 van de 56 parkeerplaatsen bezet (52%). Voormiddag en aan de linkerkant liggen de bezettingsgraden tussen 38% en 45%.

Aan de rechterkant is de grootste parking die van Hubo; deze haalt erg lage cijfers met in de voormiddag een bezetting van 8% en in de namiddag 13%. Enkele kleinere parkings halen wel hogere cijfers (Battery Street (5 ppl) Nr 4 (5 ppl)).

Aan de linkerkant haalt ook nu de parking aan Gamma lage cijfers (14% in zowel voor- als namiddag). Thuiszorg/CM haalt nu een hogere bezettingsgraad dan op zaterdag (oww personeel) (71% in voormiddag, 59% in namiddag) en ook JBC scoort hoger dan op zaterdag: nu is in de voormiddag 59% van de parkeerplaatsen bezet en 65% in de namiddag. KVik is opnieuw de constante in de tellingen met in de voormiddag weliswaar een lagere bezetting (56%) maar namiddag 91%.

Kaart 23: overzicht parkeerbezetting – 19 april 10u

Kaart 24: overzicht parkeerbezetting – 19 april 14u

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 81

FILELENGTEMETING

Dinsdag 19 april 2016

In het noorden was er omstreeks 15.40u een file richting de ovonde. Het ging om langzaam rijdend verkeer dat stond aan te schuiven tot aan de rotonde aan de Oude Diksmuidsestraat.



Figuur 23: foto's 15.41u aan zuidkant ovonde richting zuiden

Ook aan de noordkant van de ovonde ontstond even later ook een langzaam rijdende wachtrij richting zuiden, die maximaal reikte tot voorbij de Bollestraat. De wachtrij verdween echter al snel en was tegen 16.20u opgelost.

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 82



Figuur 24: foto vanaf bushalte Gits Sportman richting noorden (16.01u) en richting ovonde (16.21u)

Zaterdag 16 april 2016

Op zaterdag was er rond 14u een langzaam rijdende wachtrij vanuit het noorden naar de rotonde Oude Diksmuidsestraat, die reikte tot bijna aan de ovonde. Hetzelfde deed zich voor na 15u.



Figuur 25: langzaam rijdend verkeer noordkant rotonde Oude Diksmuidsestraat (foto's 13.57u)

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 83



Figuur 26: langzaam rijdend verkeer (zelfde locatie) omstreeks 15.15u

Zaterdag 30 april 2016

Tijdens deze tweede zaterdagtelling bleek het nog drukker te zijn en was er langzaam rijdend verkeer vanaf de ovonde tot aan de rotonde met de Leopold III laan tussen 15 uur en 16.15-16u30.

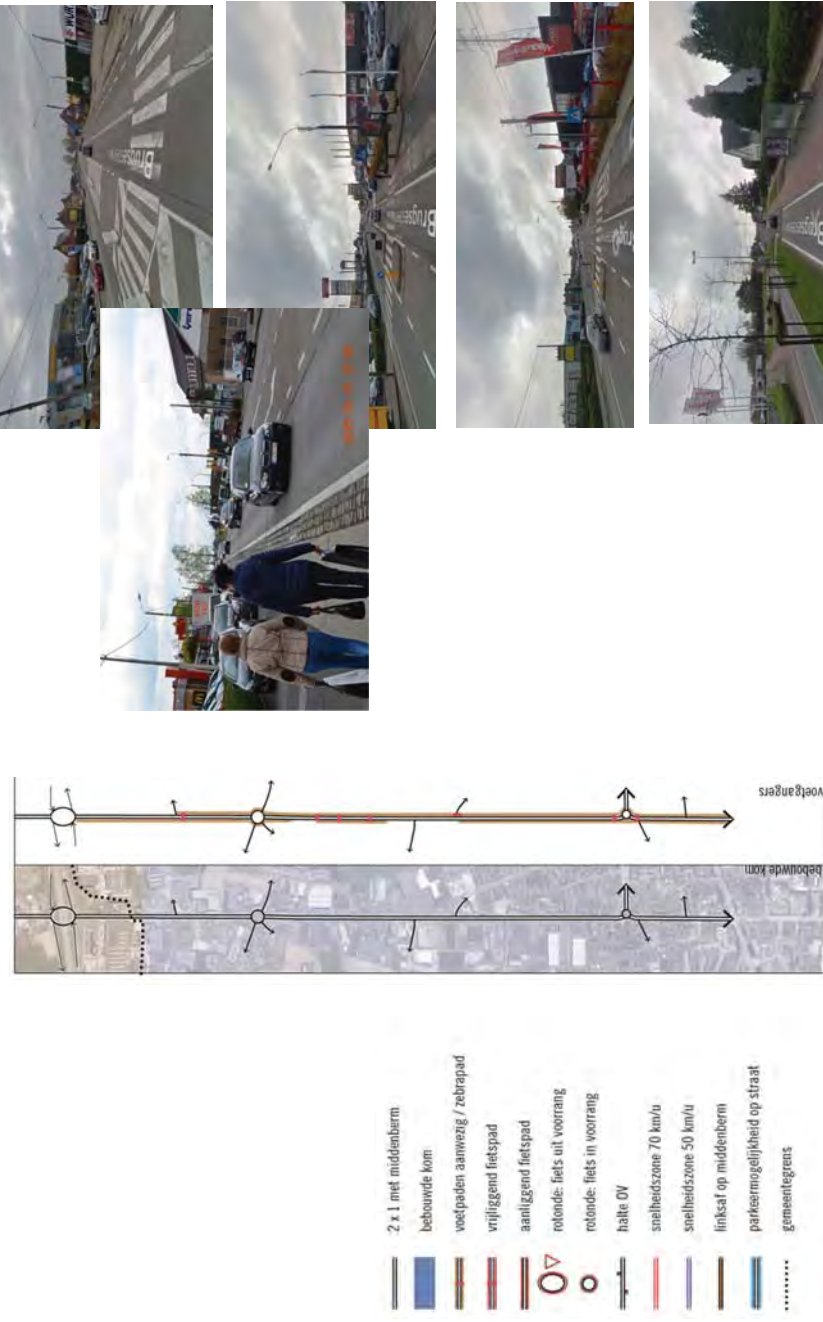
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 84

4.3 / VERKEERSKUNDIGE ANALYSE OP WEGVAKNIVEAU

4.3.1 / Voetgangers














Voetpaden hebben een minimum breedte van 1.50 m of zelfs smaller. Het loopcomfort is beperkt. Op een aantal plaatsen ontbreekt het voetpad en wordt er over het fietspad gelopen. Door de hoge parkeerdruk langs de N32 en het smalle voetpad voelt de voetgangersruimte vrij smal aan. De oversteekbaarheid van de N32 wordt georganiseerd via middeneilanden.

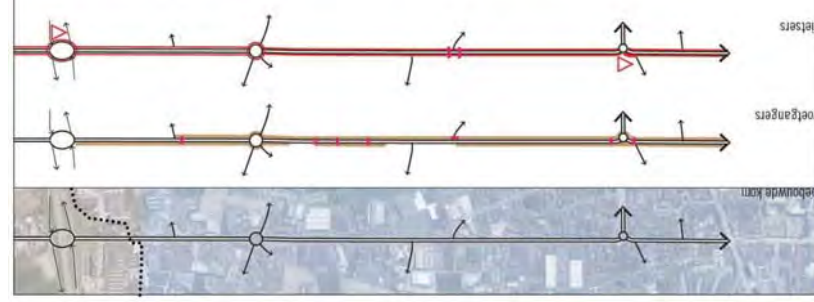


Figuur 27: verkeerskundige analyse - voetgangers

4.3.2 / Fietzers

Langsheen het traject zijn er fietspaden aanwezig. Deze zijn echter niet altijd even kwalitatief. In het noorden betreft het vrijliggende fietspaden achter de parkeerstrook. Vanaf de rotonde Wijneendale gaat het om aaniiggende fietspaden in beton met een breedte van 2m. Op de ovonde met de R32 zitten de fietzers buiten de voorrang. Op de rotonde met de Wijneendalestraat rijden fietzers in de voorrang. Op de rotonde van de K. Leopold III laan zit de fietzers dan weer buiten de voorrang. Ter hoogte van de Rotsestraat is een geschulderde fietsoversteek voorzien. Voor het overige kunnen fietzers gebruik maken van de middenberm om de N32 over te steken.

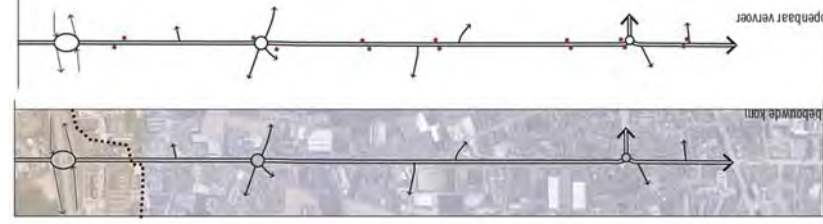
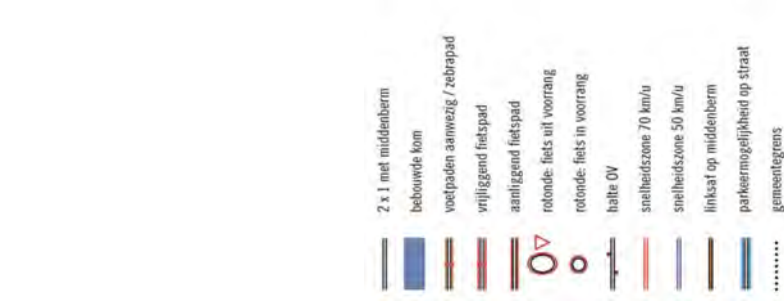
-  2 x 1 met middenberm
-  bebouwde kom
-  voetpaden aanwezig / zebrapad
-  vrijliggend fietspad
-  aaniiggend fietspad
-  rotonde: fiets uit voorrang
-  rotonde: fiets in voorrang
-  halte OV
-  snelheidszone 70 km/u
-  snelheidszone 50 km/u
-  linksaf op middenberm
-  parkeermogelijkheid op straat
-  gemeentegrens



Figuur 28: verkeerskundige analyse - fietzers

4.3.3 / Openbaar vervoer

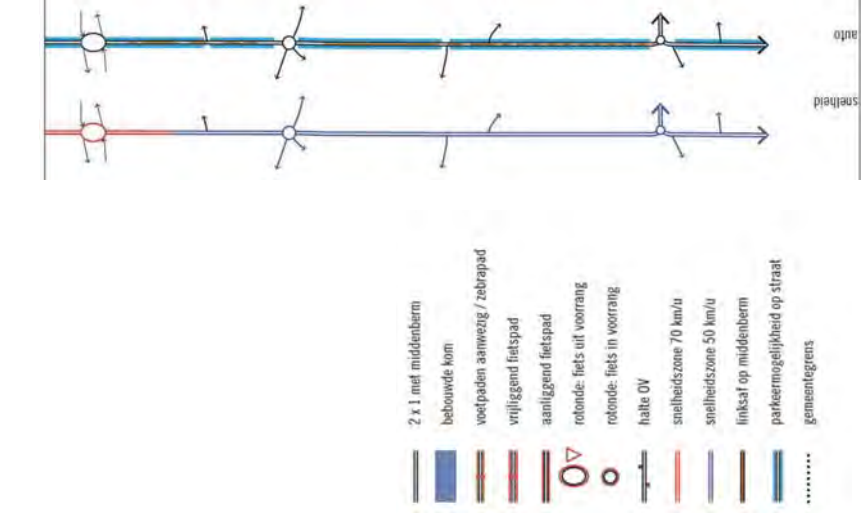
Tussen ovonde en rotonde Wijnendale halteert de bus in een aparte bushaven. Dit is ook het geval voor de bushalte net voorbij de rotonde Wijnendale. Verder richting centrum halteert de bus op de rijbaan. Niet overal is een schuilhuisje voorzien. Er ontbreekt een toegankelijke en kwaliteitsvolle wachtruimte en perron.



Figuur 29: verkeerskundige analyse – openbaar vervoer

4.3.4 / Gemotoriseerd vervoer

De rijweg bestaat uit een 2x1 met geschilderde middenberm waar de linksafslagbewegingen worden op georganiseerd. Naast de weg zijn tweezijdige parkeerstroken voorzien. De kruispunten zijn georganiseerd met rotondes. Kruispunt Rolariusweg en Rotsestraat zijn niet geregeld. Langsheen de weg geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. Tussen de ovonde met de R32 en de gemeentegrens met Hooglede, begin bebouwde kom Roeselare geldt 70km/uur.



Figuur 30: verkeerskundige analyse – gemotoriseerd verkeer

4.4 / SWOT-ANALYSE

4.4.1 / Ruimtelijke structuur

Sterktes

- Bundeling van activiteiten binnen de R32.
- Rechtstreekse ontsluitingsmogelijkheden van de geplande ontwikkelingen naar de R32.

Zwaktes

- Doorstromingsproblemen op de Brugssesteenweg
- Beeldwaliteit van de N32 ondermaats.
- Verdere verdichting langsheen de N32 zal voor extra doorstromingsproblemen zorgen.
- Huidig diffuus netwerk gevoelig voor sluipverkeer. Dit zal zich nog versterken bij invulling van geplande ontwikkelingen.

Kansen

- Rechtstreeks ontsluiten van de geplande ontwikkelingen naar de R32.
- Woonstraten loskoppelen van ontsluitingsstraten bedrijvigheid en winkelactiviteiten. Door ontvlechting ontstaan kansen om van sommige straten fietsstraten te maken.
- Profiel van de N32 laat toe om de doorstroming van het verkeer op de N32 te verbeteren.
- Bij herprofilering van de N32 ook aandacht besteden aan het ruimtelijk beeld van de weg om de leesbaarheid en oriëntatie van de weg te verbeteren.

Bedreigingen

- Verkeersdruk van de geplande ontwikkelingen zal zo groot worden dat de bereikbaarheid en de verkeersleefbaarheid van het gebied in het gedrang komt.
- Verdere barrièrewerking van de spoorweg. Bij afsluiten van de overweg Wijnendalestraat kan de druk op de Leopold III laan vergroten. Omwegeffecten niet alleen voor gemotoriseerd verkeer maar ook voor de fiets.

4.4.2 / Verkeersstructuur deelgebied 1

VOETGANGERS

Sterktes

- Het aantal voetgangersoversteken is hier beperkt. Huidige overstek van de Brugssesteenweg gebeurt via middeneiland.

Zwaktes

- Openbaar domein weinig aantrekkelijk en niet voetgangersvriendelijk. Voetpad smaller dan 1,5m
- Voetpad niet overal in goede staat.
- Wachtruimte rond de bushalte weinig aantrekkelijk. Een overstekplaats ter hoogte van de bushalte ontbreekt.

Kansen

- Aanleg aantrekkelijker voetpad met bijzondere aandacht voor aantrekkelijkere wachtruimte bij de bushalte en veilige voetgangersoversteek.

Bedreigingen

- Toenemende verkeersdruk zal de overstekbaarheid van de N32 verder in het gedrang brengen. Bij aanpassen dwarsprofiel in functie van verbeteren doorstroming oversteklengte voor voetgangers niet extra vergroten.

FIETSERS

Sterktes

- Geschilderd fietspad achter parkeerstrook
- Beveiligde fietsoversteek ter hoogte van Liebeekstraat
- Fietsers in de voorrang op de rotonde Wijnendalestraat= bevordering doorstroming fiets.

Zwaktes

- Fietscomfort fietspaden ondermaats.
- Conflicten bij kruisen fietspad bij in en uitrijden van parkings doordat geparkeerde auto's te dicht bij de opritten staan.

- Fietzers in voorrang op de rotonde Wijnendale niet altijd bevorderlijk voor de doorstroming op de N32

Kansen

- Het profiel is voldoende breed om comfortabele en veilige fietspaden aan te leggen. De parkeerdruk is hier ook niet groot zodat het parkeren kan worden opgeheven om fietspad zichtbaar te maken in het straatbeeld.

Bedreigingen

- Toenemende verkeersdruk zorgt voor moeilijkere verkeersafwikkeling ovonde en doorstroming fiets.

OPENBAAR VERVOER

Sterktes

- Bus in centrale positie op de N32. Belangrijkste activiteiten liggen op loopafstand van de N32.
- Tangentiële ontsluitende stadslijn via lijn 2

Zwaktes

- Frequentie van lijn 74 beperkt, Lijn 2 rijdt om het halfuur.
- Bezettingsgraad buslijnen
- Doorstromingsproblemen bus . Op zaterdag stadinwaarts. Tijdens weekdag doorstromingsproblemen staduitwaarts.
- Halteaccommodatie weinig aantrekkelijk.

Kansen

- Binnen dit deelgebied zijn er ruimtelijke mogelijkheden om een aparte busbaan aan te leggen.
- Bushalte ter hoogte van Deceuninck aantrekkelijker maken.

Bedreigingen

- Afweging verbetering doorstroming autoverkeer / busverkeer. Frequentie en bezetting van de bus is onvoldoende groot om infrastructurale maatregelen voor de bus te verantwoorden.

GEMOTORISEERD VERVOER

Sterktes

- Vrij breed dwarsprofiel met weinig kruisende bewegingen.
- Flexibiliteit van de ovonde buiten de piekmomenten. Men moet niet wachten aan verkeerslichten.

Zwaktes

- Moeilijke verkeersafwikkeling op de ovonde. Afwikkelingscapaciteit van de ovonde wordt niet ten volle benut.
- Doorstromingsproblemen op de N32 stadinwaarts vanaf de rotonde Wijnendale (voetgangersoversteken, zoekverkeer auto's, moeilijk oprijden van de parkings, ...). Hierdoor ontstaat er een terugslageffect tot op de ovonde met de R32.
- Tijdens de week doen de doorstromingsproblemen zich voor staduitwaarts. Hierbij is er een probleem met het oprijden van de ovonde. Rechtdoorgaand verkeer en afslaand verkeer verlopen niet vlot.

Kansen

- Aanpassing ovonde tot turboronnde is te onderzoeken zodat de capaciteit beter kan worden benut. Eventueel kan worden gedacht aan aparte bypassen bij het afrijden en oprijden van de ovonde.
- Verhogen capaciteit op de N32 is ruimtelijk mogelijk, maar de oplossing voor de doorstroming van het autoverkeer dient eerder te worden gezocht voorbij de rotonde Wijnendale.
- Ontsluiting Deceuninck via nieuwe ontsluitingsweg naar de R32.

Bedreigingen

- Bijkomende verkeersbewegingen door de geplande ontwikkelingen zullen de verkeersdruk op de N32 en de ovonde vergroten.
- Ontsluiting van de aangelanden bij herinrichting van de N32

4.4.3 / Verkeersstructuur deelgebied 2

VOETGANGERS

Sterktes

- Huidige oversteek van de Brugsesteenweg gebeurt via middeneilanden.
- Heel wat voetgangersoversteken ter hoogte van Mammoetcenter. Dit geeft aan dat er wel degelijk voetgangersrelaties bestaan.

Zwaktes

- Openbaar domein weinig aantrekkelijk en niet voetgangersvriendelijk.
- Voetgangers moeten op fietspad lopen. Smalle doorgang voetpad door langsparkeren N32. Voetpaden ontbreken op enkele plaatsen.

Kansen

- Door het verbeteren van het openbaar domein zal het ook aantrekkelijker worden voor voetgangers.
- Herschikking parkeren biedt ruimte voor voetpad.

Bedreigingen

- Toenemende verkeersdruk en parkeerdruk zal de voetgangersruimte verder onder druk zetten.

FIETSERS

Sterktes

- Aanliggende fietspaden in beton hebben een breedte van 2m.

Zwaktes

- Conflicten met het op en afrijden van de vele parkings
- Fietsers niet altijd zichtbaar door de geparkeerde wagens langs de N32

Kansen

- Ruimte laat toe om comfortabel fietspad aan te leggen.
- Door een herschikking van het aantal toegangen tot de parkings kan het aantal conflicten met de fietsers beperkt worden.

Bedreigingen

- Toenemende verkeersdruk en parkeerdruk zal de fiets- en voetgangersruimte verder onder druk zetten

OPENBAAR VERVOER

Sterktes

- Bus in centrale positie op de N32. Belangrijkste activiteiten liggen op loopafstand van de N32.
- Tangentiële ontsluitende stadslijn via lijn 2
- Twee bushaltes nabij Mammoetcenter

Zwaktes

- Wachtruimte nabij bushalte weinig aantrekkelijk. Schuilhuisje is wel aanwezig maar openbaar domein niet voetgangersvriendelijk.
- Doorstroming van de bus, al zijn de problemen hier minder groot.

Kansen

- Zijn twee bushaltes nabij Mammoetcenter nodig of kan er niet gezocht worden naar een centrale halte gekoppeld aan een kwaliteitsvolle voetgangersoversteek.

Bedreigingen

- Door toenemende verkeersdruk zal de doorstroming van de bus verder in het gedrang komen.

GEMOTORISEERD VERVOER

Sterktes

- 2X1 met centrale middenberm geeft kansen om via middenberm linksafslagbewegingen te maken naar de verschillende parkings.

Zwaktes

- Door de grote parkeerdruk langs de N32 zijn de toegangen tot de parkings niet altijd zichtbaar.
- Teveel toegangen tot de parkings zorgen voor moeilijke doorstroming.
- Interne circulatie op de parkings zorgt voor moeilijk oprijden en afrijden naar de N32.
- Er is en niveauverschil tussen de rijweg en de parkings. Dit zorgt ervoor dat het afrijden en vooral oprijden traag gebeurt en voor files zorgt.

Kansen

- Door toegangen naar parkings te bundelen, wordt het aantal plaatsen met afslaande bewegingen verminderd en kan de doorstroming verbeteren.
- Door parkeren langs de N32 te reorganiseren zal de zichtbaarheid van de parkings verbeteren en kunnen weggebruikers zich beter oriënteren.
- Enkele parkings kunnen functioneren met een ingang aan Bruggessteenweg en uitgang aan Robaardweg
- Door niveauverschil tussen parkings en rijweg weg te werken kan op- en afrijden vlotter gebeuren, wat de doorstroming ook ten goede komt

Bedreigingen

- Bijkomende verkeersbewegingen door de geplande ontwikkelingen zullen de verkeersdruk op de N32 en de rotonde vergroten.
- Ontsluiting van de aangelanden bij herinrichting van de N32

4.4.4 / Verkeersstructuur deelgebied 3

VOETGANGERS

Sterktes

- Huidige oversteek van de Bruggessteenweg gebeurt via middenelanden.

Zwaktes

- Op aantal plaatsen ontbreken kwaliteitsvolle stoepen
- Geen zebrapaden aanwezig om oversteken te beveiligen, bv. ter hoogte van bushaltes
- Openbaar domein weinig aantrekkelijk en niet voetgangersvriendelijk

Kansen

- Aanleg kwaliteitsvolle stoepen en veilige oversteken kan aantal voetgangers verhogen

Bedreigingen

- Toenemende verkeersdruk en parkeerdruk zal de voetgangersruimte verder onder druk zetten.

FIETSERS

Sterktes

- Aanliggende fietspaden in beton hebben een breedte van 2m.
- Aansluiting fietspaden op rotonde Leopold III laan veilig en comfortabel.

Zwaktes

- Conflicten met het op en afrijden van de vele parkings. Vooral aan de westzijde van de weg zijn er veel kruisende bewegingen met auto's.
- Fietsers niet altijd zichtbaar door de geparkeerde wagens langs de N32
- Fietsoversteek aan Rotsestraat maar rudimentair aangegeven

kansen

- Ruimte laat toe om comfortabel fietspad aan te leggen.
- Door een herschikking van het aantal toegangen tot de parkings kan het aantal conflicten met de fietsers beperkt worden.

Bedreigingen

- Toenemende verkeersdruk en parkeerdruk zal de fiets- en voetgangersruimte verder onder druk zetten

OPENBAAR VERVOER

Sterktes

- Aantrekkelijke bushalte nabij de rotonde Leopold III laan.

Zwaktes

- Moeilijke doorstroming bus stadinwaarts
- Toegankelijkheid van haltes, bereikbaarheid van halte van overkant weg niet optimaal

kansen

- Verbeteren doorstroming voor de bus
- Toegankelijke perrons en verbeterde oversteekbaarheid

Bedreigingen

- Toenemende verkeersdruk door geplande ontwikkelingen zal de doorstroming van de bus verder in het gedrang brengen.

GEMOTORISEERD VERVOER

Sterktes

- ZX1 met centrale middenberm geeft kansen om via middenberm linksafslagbewegingen te maken naar de verschillende parkings.
- Aansluiting op Leopold III laan aantrekkelijk en duidelijk leesbaar.

Zwaktes

- Veel kruisende bewegingen ter hoogte van KVIK, JBC, Fun zorgt voor moeilijke doorstroming.
- Parkings FUN en JBC zijn doorgekoppeld naar de achterliggende Gitsestraat. Hierdoor komt de verkeersleefbaarheid in de straat in het gedrang.

kansen

- Reorganisatie van de parkings en de toegangen kan de verkeersafwikkeling vlotter doen verlopen en de leesbaarheid van de weg vergroten.
- Sluiten achterkanten parkings vergroot de verkeersleefbaarheid in de Gitsestraat.

Bedreigingen

- Inrichtingsvoorstellen N32 en sluiten achterkanten parkings kan voor extra doorstromingsproblemen zorgen op de rotonde Leopold III-laan.



Figuur 31: overzicht knelpunten en kansen

4.5 / SYNTHESE PROBLEEMSTELLING

4.5.1 / Diffuus ontsluiten of een gebundelde ontsluiting?

Op dit moment is er een diffuse ontsluiting van de verschillende activiteiten. De Gitestraat en Honzebrouckstraat fungeren als parallel routes voor de N32. De Ratsstraat fungeert als bypass voor de rotonde met de Leopold III laan. De Oude Diksmuidsestraat en de Beverenstraat vormt een alternatieve ontsluiting naar de R32. Een aantal handelszaken gelegen langs de N32 ontsluiten rechtstreeks naar de Gitestraat. Dit diffuus netwerk zorgt ervoor dat de verkeersdruk wat wordt verdeeld maar zorgt er anderszijds voor dat de verkeersleefbaarheid en veiligheid in deze straten onder druk komt te staan. De verwachting is dat de bijkomende ontwikkelingen de druk op deze straten nog zal vergroten.

4.5.2 / Doorstroming N32 algemeen

De doorstromingsproblemen op de N32 hebben meerdere oorzaken en kent een asymmetrisch beeld. Op zaterdag is het hoofzakelijk winklend verkeer stadinwaarts. De file start reeds vanaf de ovonde met de R32 met vaak een teruglageffect tot op de R32. Ter hoogte van Mammoetcenter vertraagt het verkeer opnieuw door de vele atslagbewegingen naar de parkings en de oversteekbewegingen van voetgangers. Tussen Mammoetcenter en de site KVIK doet zich op piekmomenten eveneens file voor, maar het aantal conflictbewegingen is hier beperkter. Het is vooral ter hoogte van JBC en de site KVIK dat er weer een moeilijke doorstroming is door de vele afslaande bewegingen. De vele kruisende bewegingen zorgen er wel voor dat op zaterdagmiddagen de file zich opstelt vanaf de ovonde R32 tot de rotonde Leopold III laan. Een belangrijke reden voor de moeilijke doorstroming zijn de vele toegangen tot de parkings die vrij kort op elkaar volgen. Het op en afrijden gebeurt ook niet vlot genoeg waardoor er opstoppingen ontstaan op de N32. Daarnaast doen zich ook nog veel kruisende linksafslagbewegingen voor. Door het langsparkeren op de N32 zijn de toegangen tot de parkings niet altijd zichtbaar.

Op weekdagen doet de file zich voor staduitwaarts en stremt het verkeer op de ovonde met de R32.

DEELGEBIED 1

Ondanks het feit dat de file zich al voordoet vanaf de ovonde met R32 doen er zich weinig conflictbewegingen voor op het wegvak van de N32 tussen ovonde en rotonde Wijmendale. Het aantal winkelbewegingen is verwaarloosbaar en het woon-werkverkeer lijkt zelfs buiten de klassieke spitsperiode te vallen.



DEELGEBIED 2

Door de vele inritten en kruisende bewegingen ontstaan er doorstromingsproblemen op de N32. Opvallend is wel het gebruik van de Robaardstraat in de ontsluiting. De Robaardstraat fungeert als keermogelijkheid voor de auto's die de parkings verlaten en terug richting ovonde willen rijden. Hierdoor wordt het aantal kruisende bewegingen op de N32 beperkt. Dit ontsluitingsmodel lijkt te werken en de vraag stelt zich dan ook of dit kan worden uitgebreid. Aan de oostzijde van de N32 voorziet het RUP die mogelijkheid. Ten zuiden van de Roariusweg is die mogelijkheid er niet.



DEELGEBIED 3

Binnen dit deelgebied doen de problemen zich voor met het op- en afrijden ter hoogte van JBC en KVIK. Ook hier zijn een aantal parkings doorgekoppeld naar de achterliggende Gitsestraat. Deze straat is echter niet uitgerust om het verkeer op te vangen.



4.5.3 / Doorstroming bus

Het wegvak Brugssteenweg tussen ovonde en rotonde Wijnendalestraat is zowel op weekdag als weekenddag gevoelig aan file. Dit zorgt ervoor dat de bus hier mee in de file staat. Het dwarsprofiel van de weg laat wel toe dat er een busbaan kan worden aangelegd voor de bus. De studie zal uitwijzen waar dit best wordt voorzien. Vanaf de rotonde Wijnendalestraat tot rotonde Leopold II laan doen zich vooral doorstromingsproblemen voor op zaterdagmiddag stadinwaarts. De ruimte is hier beperkter om infrastructurele ingrepen te voorzien.

4.5.4 / Ruimtelijk beeld van de N32 ondermaats

Het ruimtelijk beeld van de N32 is vrij chaotisch. Dit zorgt niet alleen voor een weinig aantrekkelijk en weinig samenhangend wegbeeld maar beïnvloedt ook de oriëntatie en leesbaarheid van de weg. Er wordt best gestreefd naar een meer uniform beeld van de weg met duidelijke toegangen tot de verschillende sites en parkings.

5 / MOBILITEITSPROFIEL GEPLANDE ONTWIKKELINGEN

5.1 / DECEUNINCK

Het gebied ten westen van het bedrijf Deceuninck is bruto ongeveer 19 ha groot. Het gebied wordt bestempeld als gemengd regionaal bedrijventerrein. AWW/WMI heeft cijfers beschikbaar voor het berekenen van regionale bedrijventerreinen.

Wanneer deze kencijfers worden toegepast op het bedrijventerrein naast Deceuninck, komen we uit op 158 pae-bewegingen in het ochtendspitsuur en 178 pae-bewegingen in het avondspitsuur.

| GEMENGD REGIONAAL-BEDRIJVENTERREIN (bron WWI) | | | |
|--|-------|-----|------|
| gemiddelde netto/bruto-verhouding | 90% | PAE | |
| gemiddeld aantal auto's per ha per dag | 80,1 | 1,0 | 69% |
| gemiddeld aantal LV per ha per dag | 14,6 | 1,5 | 21,9 |
| gemiddeld aantal HV per ha per dag | 6,0 | 2,3 | 13,8 |
| gemiddeld aantal PAE per ha per dag | 115,8 | | 12% |
| percentage in ochtendspitsuur | 8% | IN | UIT |
| percentage in avondspitsuur | 9% | 76% | 24% |
| | | 22% | 78% |
| DECEUNINCK UITBREIDING | | | |
| bruto-vieroppervlakte | 19 | ha | |
| netto-vieroppervlakte | 17,1 | ha | |
| totaal auto's per dag | 1370 | | |
| totaal LV per dag | 250 | | |
| totaal HV per dag | 103 | | |
| totaal pae per dag | 1980 | | |
| totaal pae in ochtendspitsuur | 158 | IN | UIT |
| totaal pae in avondspitsuur | 178 | 120 | 38 |
| | | 39 | 139 |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 109

5.2 / DRIEHOEK HONZEBROUCK

De 'driehoek van Honzebrouck' is het gebied ten westen van de Honzebrouckstraat. Dit wordt een bedrijventerrein. Een lokaal bedrijventerrein genereert meer verkeer (volgens cijfers WWI) dan een regionaal bedrijventerrein. We veronderstellen hier dus een lokaal bedrijventerrein. Het gebied bedraagt bruto 10 ha.

Het deelgebied Honzebrouck genereert in het ochtendspitsuur 117 pae-bewegingen en in het avondspitsuur 147 pae-bewegingen.

| LOKAAL-BEDRIJVENTERREIN (bron WWI) | | | |
|---|--------|-----|-------|
| gemiddelde netto/bruto-verhouding | 82% | PAE | |
| gemiddeld aantal auto's per ha per dag | 114,1 | 1,0 | 66% |
| gemiddeld aantal LV per ha per dag | 29,9 | 1,5 | 44,85 |
| gemiddeld aantal HV per ha per dag | 5,7 | 2,3 | 13,11 |
| gemiddeld aantal PAE per ha per dag | 172,06 | | 8% |
| percentage in ochtendspitsuur | 8% | IN | UIT |
| percentage in avondspitsuur | 10% | 76% | 24% |
| | | 22% | 78% |
| DRIEHOEK HONZEBROUCK | | | |
| bruto-vieroppervlakte | 10,4 | ha | |
| netto-vieroppervlakte | 8,528 | ha | |
| totaal auto's per dag | 973 | | |
| totaal LV per dag | 255 | | |
| totaal HV per dag | 49 | | |
| totaal pae per dag | 1467 | | |
| totaal pae in ochtendspitsuur | 117 | IN | UIT |
| totaal pae in avondspitsuur | 147 | 89 | 28 |
| | | 32 | 114 |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 110

5.3 / WOONGEBIED GITSESTRAAT

Het woongebied bestaat uit twee delen, een deel in Hooglede met 232 woonunits en een deel in Roeselare met 776 woonunits. In totaal zijn dit 1008 woonunits (rijwoningen).

We gebruiken enerzijds cijfers uit het OVG en anderzijds cijfers uit de praktijk (autolocatie, rand centrum). Ten eerste is er de rekenmethode van het Richtlijnenboek en het OVG 4.5. Er wordt gerekend met een gemiddelde huisgrootte van 2,46 inwoners per woning en 2,04 woning-gerelateerde verplaatsingen per dag per bewoner en 50,63% van de woning-gerelateerde verplaatsingen die met de auto gebeuren, waarvan 8,8% in het ochtendpiek uur en 8,7% in het avondpiek uur plaatsvinden. Daarenboven worden ook 0,3 bezoekers per woonunit per dag gerekend die elk 2 verplaatsingen maken, met een modal split van 44,51% met de auto volgens het motief 'iemand bezoeken', waarvan 0% in het ochtendpiek uur en 15% in het avondpiek uur plaatsvinden. Volgens deze rekenwijze zijn er 0,22 autoritten per woning in het ochtendspitsuur en 0,26 autoritten per woning in het avondspitsuur. Het aandeel in- en uitgaande bewegingen in het ochtendspitsuur is respectievelijk 6 en 94%. In het avondspitsuur is dit respectievelijk 70 en 30%. De tweede rekenmethode is gebaseerd op verschillende woonwijken in en rond Kontich. Deze gemeente is vrij auto-gericht en kan daarom gebruikt worden voor de woonwijken in de rand van Roeselare. In het ochtendpiek uur worden er 0,50 autoritten per woning en in het avondpiek uur worden er 0,54 autoritten per woning verondersteld. Het aandeel in- en uitgaande bewegingen in het ochtendspitsuur is respectievelijk 6 en 94%. In het avondspitsuur is dit respectievelijk 70 en 30%.

| Rekenwijze | Richtlijnenboek + OVG | | | Praktijk | | |
|----------------------------|-----------------------|------|------|----------|------|------|
| | OSP | ASP | OSP | OSP | ASP | OSP |
| Autoritten totaal | 0,22 | 0,26 | 0,50 | 0,50 | 0,54 | 0,54 |
| <i>Autoritten ingaand</i> | 6% | 70% | 6% | 6% | 70% | 70% |
| <i>Autoritten uitgaand</i> | 94% | 30% | 94% | 94% | 30% | 30% |

In volgende tabel worden de kencijfers toegepast op de 1008 woonunits. Hieruit blijkt duidelijk dat de kencijfers uit het Richtlijnenboek lager liggen dan de cijfers in de praktijk. Er wordt dan ook verder gerekend met de cijfers uit de praktijk. In het ochtendspitsuur genereert de hele woonwijk (beide delen) 504 autobewegingen en in het avondspitsuur is dit 544.

| 1008 woningen | Richtlijnenboek + OVG | | | Praktijk | | |
|----------------------------|-----------------------|-----|-----|----------|-----|-----|
| | OSP | ASP | OSP | OSP | ASP | OSP |
| Autoritten totaal | 222 | 262 | 504 | 504 | 544 | 544 |
| <i>Autoritten ingaand</i> | 13 | 183 | 30 | 30 | 381 | 381 |
| <i>Autoritten uitgaand</i> | 208 | 79 | 474 | 474 | 163 | 163 |

5.4 / BEDRIJVENTERREIN LIEBEEKSTRAAT



Het bedrijventerrein in de Liebeekstraat is een lokaal bedrijventerrein van 3,04 ha groot. Ook voor dit mobiliteitsprofiel worden de cijfers van het WI gebruikt.

Het bedrijventerrein in de Liebeekstraat genereert in het ochtendspitsuur 34 pae-bewegingen en in het avondspitsuur 43.

| LOKAAL BEDRIJVENTERREIN (bron WI) | | | |
|--|--------|-----|-------|
| gemiddelde netto/bruto-verhouding | 82% | | |
| gemiddeld aantal auto's per ha per dag | 114,1 | 1,0 | 114,1 |
| gemiddeld aantal LV per ha per dag | 29,9 | 1,5 | 44,85 |
| gemiddeld aantal HV per ha per dag | 5,7 | 2,3 | 13,11 |
| gemiddeld aantal PAE per ha per dag | 172,06 | | |
| percentage in ochtendspitsuur | 8% | IN | UIT |
| percentage in avondspitsuur | 10% | 76% | 24% |
| | | 22% | 78% |
| LIEBEEKSTRAAT - WIJNENDALESTRAAT | | | |
| bruto-vieroppervlakte | 3,0 | ha | |
| netto-vieroppervlakte | 2,5 | ha | |
| totaal auto's per dag | 285 | | |
| totaal LV per dag | 75 | | |
| totaal HV per dag | 14 | | |
| totaal pae per dag | 429 | | |
| totaal pae in ochtendspitsuur | 34 | IN | UIT |
| totaal pae in avondspitsuur | 43 | 26 | 8 |
| | | 9 | 33 |

5.5 / RUP DAMMESTRAAT

Het bedrijventerrein in de Dammestraat is 5 ha groot en zal voornamelijk bestaan uit KMO en dienstverlening. Voor dit deelgebied werden cijfers van het AWW/WVI gebruikt voor een lokaal bedrijventerrein.

Het RUP Dammestraat zal in het ochtendspitsuur 56 pae-bewegingen en in het avondspitsuur 71 pae-bewegingen genereren.

| LOKAAL BEDRIJVENTERREIN (bron WI) | | | |
|--|--------|-----|-------|
| gemiddelde netto/bruto-verhouding | 82% | | |
| gemiddeld aantal auto's per ha per dag | 114,1 | 1,0 | 114,1 |
| gemiddeld aantal LV per ha per dag | 29,9 | 1,5 | 44,85 |
| gemiddeld aantal HV per ha per dag | 5,7 | 2,3 | 13,11 |
| gemiddeld aantal PAE per ha per dag | 172,06 | | |
| percentage in ochtendspitsuur | 8% | IN | UIT |
| percentage in avondspitsuur | 10% | 76% | 24% |
| | | 22% | 78% |
| RUP DAMMESTRAAT | | | |
| bruto-vieroppervlakte | 5,0 | ha | |
| netto-vieroppervlakte | 4,1 | ha | |
| totaal auto's per dag | 468 | | |
| totaal LV per dag | 123 | | |
| totaal HV per dag | 23 | | |
| totaal pae per dag | 705 | | |
| totaal pae in ochtendspitsuur | 56 | IN | UIT |
| totaal pae in avondspitsuur | 71 | 16 | 55 |

5.6 / BEDRIJVENTERREIN BOLLESTRAAT

Het ambachtelijk bedrijventerrein ter hoogte van de Bollestraat bedraagt 3.7 ha en werd berekend met de kencijfers van AWW/WVI voor een lokaal bedrijventerrein.

Het bedrijventerrein Bollestraat genereert in het ochtendspitsuur 42 pae-bewegingen en in het avondspitsuur 52.

| LOKAAL BEDRIJVENTERREIN (bron WVI) | | | |
|---|---------|-----|-----------|
| gemiddelde netto/bruto-verhouding | 82% | PAE | |
| gemiddeld aantal auto's per ha per dag | 114,1 | 1,0 | 114,1 66% |
| gemiddeld aantal LV per ha per dag | 29,9 | 1,5 | 44,85 26% |
| gemiddeld aantal HV per ha per dag | 5,7 | 2,3 | 13,11 8% |
| gemiddeld aantal PAE per ha per dag | 17/2,06 | | |
| percentage in ochtendspitsuur | 8% | IN | UIT |
| percentage in avondspitsuur | 10% | 76% | 24% |
| | | 22% | 78% |
| BOLLESTRAAT | | | |
| bruto-vieroppervlakte | 3,7 | ha | |
| netto-vieroppervlakte | 3,0 | ha | |
| totaal auto's per dag | 346 | | |
| totaal LV per dag | 91 | | |
| totaal HV per dag | 17 | | |
| totaal pae per dag | 522 | | |
| totaal pae in ochtendspitsuur | 42 | IN | UIT |
| totaal pae in avondspitsuur | 52 | 11 | 41 |

5.7 / TOTAAL

In onderstaande tabel kunnen de verschillende deelgebieden met de in- en uitgaande pae-bewegingen in het ochtend- en avondspitsuur gevonden worden.

| TIJDSTIP | OSP | | ASP | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|
| | IN | UIT | IN | UIT |
| Westen Deceuninck | 132 | 42 | 43 | 152 |
| Driehoek Honzebrouck | 89 | 28 | 32 | 114 |
| Woonwijk | 30 | 474 | 381 | 163 |
| Liebeekstraat | 26 | 8 | 9 | 33 |
| Dammestraat | 43 | 14 | 16 | 55 |
| Bollestraat | 32 | 10 | 11 | 41 |
| TOTAAL | 352 | 576 | 492 | 558 |

Kaart 25: overzicht verkeersgeneratie geplande ontwikkelingen

5.8 / OMVORMEN GEBOUWEN DECEUNINCK BRUGSESTEENWEG

Er bestaan plannen van de firma Deceuninck om een deel van hun gebouwen langs de Brugsesteenweg (N32) te verkopen. Concreet zou het betekenen dat de firma 2,2 ha gebouwen zou verkopen. De gemeente kijkt na wat de mogelijkheden zijn tot invulling van deze ruimte. Na overleg met Ruimte Vlaanderen en de gemeente Hooglede blijkt dat er twee scenario's op tafel liggen.



Scenario 1 : regionaal bedrijventerrein

Vandaag wordt het terrein van 2,2 ha reeds gebruikt als regionaal bedrijventerrein (Deceuninck). Door het inplanen van een ander regionaal bedrijventerrein worden geen grote veranderingen in verkeersontwikkeling verwacht.

Toch wordt een berekening gemaakt van de verkeersbewegingen in ochtend- en avondspitsuur aangezien deze moeten worden afgetrokken voor het berekenen van het mobiliteitsprofiel van grootschalige kleinhandel.

| DECEUNINCK 2.2 HA | |
|--------------------------------------|---------|
| bruto-voeropervlakte | 2,2 ha |
| netto-voeropervlakte | 1,98 ha |
| totaal auto's per dag | 159 |
| totaal LV per dag | 29 |
| totaal HV per dag | 12 |
| totaal pae per dag | 229 |
| totaal pae in ochtendspitsuur | |
| | 18 |
| totaal pae in avondspitsuur | 21 |
| | 5 |
| | 16 |

Bron: WVI – zie *startnota/MOBER N32*

Scenario 2 : grootschalige kleinhandel

Voor de berekening van de mogelijkheid van grootschalige kleinhandel op de site, wordt gekeken naar de site aan Kvik. Deze site is 2.54 ha groot. Tussen 16u30 en 17u30 waren er tijdens het parkeeronderzoek 543 verkeersbewegingen van en naar deze site. Dit is de piek van de verkeersbewegingen. Er werd geen onderzoek gedaan in het ochtendspitsuur.



Door een oppervlakte-extrapolatie uit te voeren, komen we uit op volgende cijfers.

| | SITE KVIK | | SITE DECEUNINCK | |
|---------------|-----------|-----|-----------------|-----|
| | IN | UIT | IN | UIT |
| Avondspitsuur | 259 | 284 | 224 | 246 |

Overzicht

De cijfers voor een grootschalige kleinhandel in het ochtendspitsuur zijn niet gekend. Deze hangt sterk af van de openingsturen van de kleinhandel, maar de verkeersbewegingen zijn zeker beperkter dan in het avondspitsuur. Duidelijk is wel dat grootschalige kleinhandel in het avondspitsuur veel meer verkeersbewegingen genereert dan een regionaal bedrijventerrein.

| Bijkomende verkeersbewegingen | Regionaal bedrijventerrein | | Grootschalige Kleinhandel | |
|-------------------------------|----------------------------|-----|---------------------------|------------------|
| | IN | UIT | IN | UIT |
| Avondspitsuur | 0 | 0 | -5 + 224 219 | -16 + 246 230 |

6 / VISIE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR EN RUIMTELIJKE STRUCTUUR

6.1 / GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

6.1.1 / Afbakenen ontwikkelingsmogelijkheden activiteiten

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. Hier wordt een hogere beeldkwaliteit opgelegd. Door het voorzien van meer showrooms wordt er een overgangszone gecreëerd naar de achterliggende regionale bedrijvigheid.

Langsheen de Brugsesteenweg worden de handelszaken enerzijds per categorie opgedeeld en anderzijds per handelsgeheel:

- Categorie 1 “Verkoop van voeding”
- Categorie 2 “Verkoop van goederen voor persoonsuitrusting”: met goederen voor persoonsuitrusting wordt de in de kleinhandel aangeboden textiel, kleding, schoenen, lederwaren, reukwerk, cosmetica of sieraden begrepen.
- Categorie 3 “Verkoop van planten, bloemen en goederen voor landen tuinbouw”
- Categorie 4 “Verkoop van andere producten”

De “spie”: in de driehoek Brugsesteenweg - Robaardstraat - Rolariusweg wordt 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 die een aangepaste accommodatie vragen die - wanneer ze midden in een woongebied zouden liggen - voor tijdelijke (geluids)overlast zou kunnen zorgen. Er wordt bv. gedacht aan socio-culturele activiteiten (bv. lokalen voor jeugdbewegingen, sportinfrastructuur, buitenschoolse opvang,...).

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 halfofen en gesloten bebouwing in overeenstemming met de bestaande woningen aan de westelijke zijde van de straat.

Om een volwaardige woonstraat te maken van de Gitsestraat wordt er tussen het wonen en de handelszone een buffer voorzien. Deze buffer richt zich hoofdzakelijk 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.

6.1.2 / Ruimtelijke concepten voor inrichting N32

Om een rustig beeld naar de Brugssesteenweg te krijgen worden de volgende ruimtelijke aspecten in het RUP vastgelegd:

- Vaste bouwlijn voorzien (8,00m) met blinde gevels.
- Verplichte groenzones tegen de aanpalende wegen, bestaande uit een haag met een boom.
- Een uniforme toegang van de verschillende handelsgehelelen met uniforme zuilen met naamaanduidingen.
- Beperken van breedte van op- en afritten (max. 10m met mogelijkheid om deze op te splitsen)
- Handelszaken dienen zich te richten naar de centrale ruimte (indien mogelijk) en minimaal naar de Brugssesteenweg.
- Gebruik maken van bijen- en vlinderminnende beplanting ter hoogte van niet-bebouwde of verharde oppervlakten.
- Visueel afschermen van opslag.
- Vastgelegde voorwaarden wat betreft afsluitingen, vooral dan gericht naar de openbare wegenis

6.2 / GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR

6.2.1 / Verschillende kamers ontsloten naar de R32

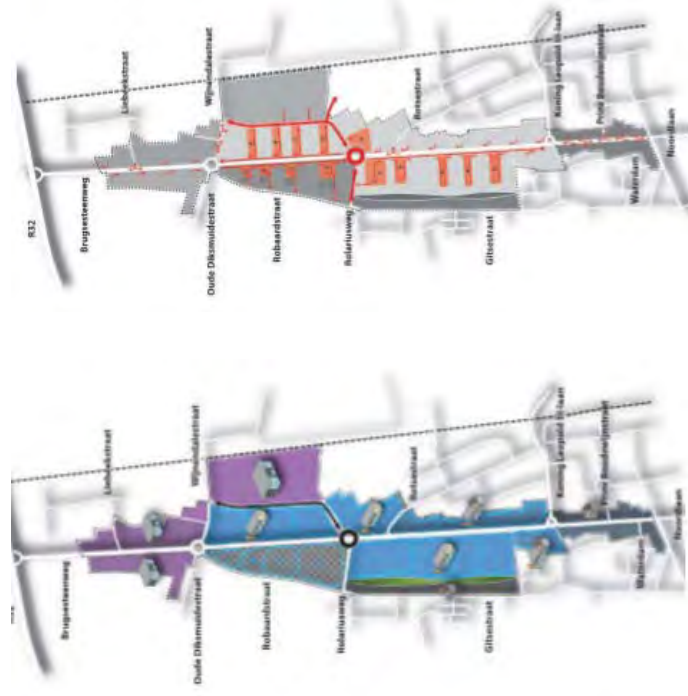
In de gewenste verkeersstructuur wordt het noordelijk deel van Roeselare opgedeeld in verschillende kamers. De geplande ontwikkelingen ten westen van de Brugssesteenweg worden rechtstreeks ontsloten naar de R32 via de Honzebrouckstraat. Het regionaal bedrijventerrein Deceuninck en de geplande woonwijken in Hoogiede en Roeselare worden ontsloten voor het gemotoriseerd verkeer naar de R32. Deze opening werd reeds doorgerekend met een microsimulatie. Hieruit bleek dat er een voldoende aansluiting moet worden voorzien die alle rijrichtingen mogelijk maakt, indien dit niet het geval is fungeert de ovonde N32-R32 als keerpunt en ontstaan er doorstromingsproblemen. De Gitsestraat en Honzebrouckstraat worden niet aangesloten op de geplande woonwijk. Ook de winkels gelegen langs de Brugssesteenweg tussen Rolariusweg en K. Leopold III laan worden niet meer aangesloten op de Gitsestraat. De bedrijven en winkels langsheen de N32 worden ontsloten naar de N32. De bedrijvigheid ten oosten van de spoorweg worden ontsloten naar de R32. De spoorwegovergang aan de Wijndalestraat wordt vervangen door een fietstunnel. De deellern Beveren wordt ontsloten naar de R32 en naar het centrum via de Beverssesteenweg. Via de Leopold III laan wordt aangesloten op de Brugssesteenweg. Dit is in feite de situatie zoals ze zich vandaag voordoet door de werken in de Wijndalestraat. De Oude Diksmuidsstraat wordt losgekoppeld van de

Beverenstraat en wordt een doodlopende straat. De parking van Deceuninck wordt ontsloten naar de R32. De N32 blijft fungeren als hoofdas voor de streeklijn 74. Voor de stadslijn 2 wordt een alternatieve route gezocht.

6.2.2 / Visie gewenste ontsluiting activiteiten N32

Om de verschillende functies langs de N32 optimaal te ontsluiten wordt er een duidelijke ontsluiting van het geheel uitgewerkt:

- Optimaliseren ovonde
- Rechtstreekse toegangen tot bedrijventerrein Deceuninck en bedrijventerrein Liebeekstraat. Op termijn wordt voorzien in een doorsteek van de Liebeekstraat naar de Wijndalestraat.
- Nieuw knooppunt met Rolariusweg: het knooppunt op de Brugssesteenweg t.h.v. de Rolariusweg wordt herbekeken in kader van de streefbeeldstudie (rondpunt, ovonde, verkeerslichten, geen wijzigingen,...).
- Verbinding knooppunt Rolariusweg met achterliggend gebied: vanaf het knooppunt met de Rolariusweg is het wenselijk een verbinding te maken met de Wijndalestraat om in de eerste plaats de nieuwe bedrijvigheid binnen het RUP "Dammestraat" te ontsluiten maar ook de lokale bedrijvigheid binnen het RUP "Brugssesteenweg". Ten tweede dient deze weg ook ontsluiting te geven aan de handelszaken van de Brugssesteenweg.
- Ontsluiting handelszaken op achterliggende parallelwegen ter hoogte van Mammoetcenter.
- Bundelen parkings



6.2.3 / Visie inrichting N32

STAPPERS

- De voetpaden langs de N32 dienen te worden verbreed en aantrekkelijker te worden gemaakt binnen de bebouwde kom. Vanuit de verschillende parkings worden de voetpaden gebruikt om naar een andere winkel te lopen. Ook de oversteekbaarheid van de N32 wordt verbeterd door het aanbrengen van voetgangersoversteken via middeneilanden.

TRAPPERS

- Langs beide zijden van de N32 wordt ingezet op afgescheiden fietspaden van 2,00m breed. Fietsers steken ter hoogte van de kruispunten over of via de middeneilanden op de N32.

OPENBAAR VERVOER

- Uit de analyse van de doorstroming is gebleken dat de doorstroming van de bus vooral moet worden verbeterd op het wijk tussen de ovonde en de rotonde Wijnendale in beide richtingen. Ook tussen de Rotsestraat en de K. Leopold III laan dient er stadinwaarts een busbaan te worden aangelegd.
- Bushalte Gits-Epsom blijft behouden en wordt ingericht met een verhoogd Perron. De bus halteert op de busbaan.
- Bushalte Beveren Wijnendale en Beveren De Leye worden samengebracht tot een halte ter hoogte van Mammoet center. De bus halteert op de rijbaan en Perrons worden verhoogd aangelegd. De bushalte wordt gekoppeld aan een verhoogde fiets- en voetgangersoversteekplaats.
- Bushalte De Rots wordt uitgerust met een verhoogd Perron. De bus halteert op de rijbaan.
- Bushalte Mammoet 3: stadinwaarts halteert de bus op de busbaan. Er wordt een verhoogd Perron voorzien. In de richting van de R32 halteert de bus op de rijbaan en wordt in de parkeerstrook een verhoogd Perron aangelegd.

PRIVÉ VERVOER

- De verkeersafwikkeling op de ovonde wordt verbeterd.
- Parkings worden waar mogelijk gegroepeerd aangesloten op de N32, om het aantal in- en uitritten te beperken. Hierdoor wordt ook de doorstroming verbeterd.
- De centrale middenberm fungeert als opstelstrook voor wachtende auto's.

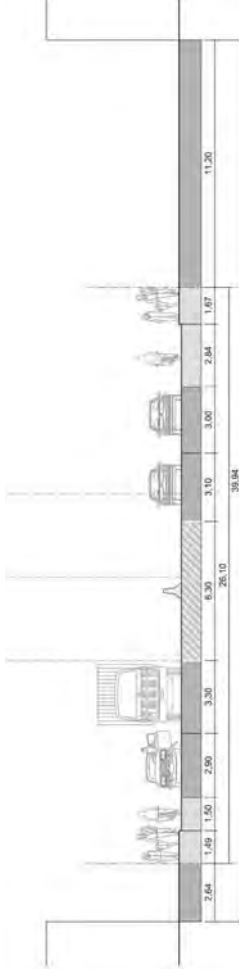
7 / CONCEPTEN EN OPLOSSINGSRICHTINGEN N32

7.1 / INRICHTINGSMODELLEN

7.1.1 / Optimalisatie bestaande toestand

In dit hoofdstuk worden aan de hand van een ontwerp onderzoek de inrichtingsmogelijkheden geschetst van de N32. Hierbij is gekeken naar zowel een volledige inrichting van de weg als naar een optimalisatie van de bestaande toestand waarbij het uitgangspunt erin bestond om bestaande boardstenen en goten te behouden. Voor de kruispunten zijn eventueel verschillende inrichtingsvarianten onderzocht met hun voor- en nadelen.

DEELGEBIED 1 (OVONDE R32-ROTONDE WIJNDALESTRAAT)

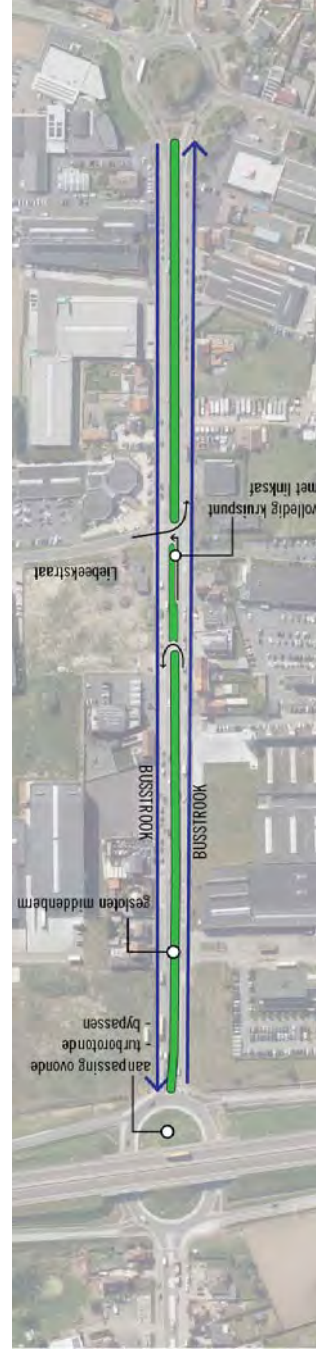


Figuur 32. Snede bestaande toestand deelgebied 1

Gewenste ontsluiting

Dit wegvak is het meest filegevoelig zowel stadinwaarts als staduitwaarts. Dit wegvak kent dan ook de grootste doorstromingsproblemen voor de bus. Langs beide zijden van de weg wordt tussen de rotonde Wijnendalestraat en ovonde R32-N32 een busbaan aangelegd. Centraal wordt een gesloten middenberm aangelegd. Het aantal individuele aansluitingen is beperkt. Er wordt uitgegaan van een rechts- in en rechts-uit bewegingen op de N32. Ter hoogte van de Liebeekstraat wordt een aparte linksafslagstrook voorzien in de middenberm voor het verkeer dat komende van de ovonde met de R32 de Liebeekstraat wil inrijden. Vanuit de Liebeekstraat kunnen voertuigen zowel linksaf als rechtsaf de N32 op. Net voor het kruispunt met de Liebeekstraat wordt in de middenberm een doorsteek voorzien om een U-

turn te kunnen maken. Dit is nodig voor het verkeer afkomstig van de parkings van Deceuninck om terug te draaien naar de ovonde. Grotere voertuigen maken gedeeltelijk gebruik van de busbaan om de keerbeweging mogelijk te maken. Op termijn wanneer het bedrijventerrein verder wordt ontwikkeld en er een verbinding wordt gemaakt vanuit de Liebeekstraat naar de Wijnendalestraat kan het verkeer ook meer verdeeld worden. Het linksuitrijden vanuit de Liebeekstraat kan dan via de Wijnendalestraat gebeuren.



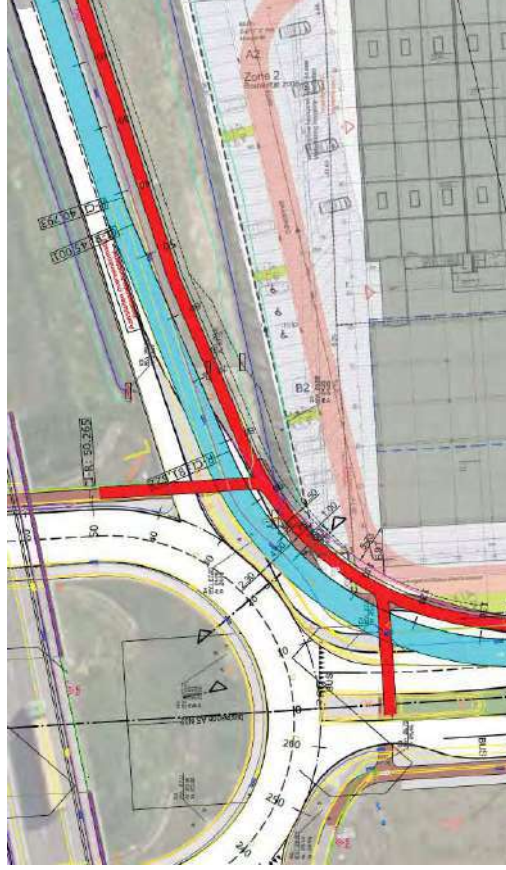
Figuur 33. Gewenste ontsluiting deelgebied 1

Ovonde

VARIANT MET BYPASSEN

Deze variant voegt 2 bypassen toe aan de ovonde. Beide bypassen gaan uit van een ontwerpsnelheid van 40 km/u en hebben een rijgbreedte van 4,00 m

- Vanuit de zuidelijke N32 naar de oprit van de R32 richting oosten. Deze krijgt bij de oprit een invoegstrook.



Figuur 34: bypass naar oostelijke R32 (tekening AWW)

- Vanuit de oostelijke afrit van de R32 naar de noordelijke N32. De afrit krijgt een uitvoegstrook naar de bypass.



Figuur 35: bypass naar de noordelijke N32

Voordelen

- Het verbeteren van de doorstroming op de ovonde door de rechtsafbeweging buiten de ovonde te voorzien.

Nadelen

- Voor deze variant zijn grondprijzen van de hoekpercelen noodzakelijk.
- De ovonde heeft een grote capaciteit maar deze wordt onderbenut. Het toevoegen van bijkomende weginfrastructuur verbetert wel de doorstroming maar geeft geen oplossing voor het slechte gebruik van de ovonde.
- De bypass vormt een bijkomend conflictpunt voor de oversteek van fietsers.

VARIANT OMVORMING NAAR TURBOROTONDE

In deze variant wordt de bestaande tweestrooksoonde omgevormd om het gebruik ervan te verbeteren. De zuidelijke (N32) en oostelijke (afrit R32) toeritten worden ontclubbeld. Op basis van de verkeersstromen worden de rijvakken van de oovonde toebedeeld en aangepast.

Zo wordt vanaf de zuidelijke N32 de buitenste rijstrook exclusief aangesloten op de oprit naar de oostelijke R32. Verkeer uit het zuiden dat richting noorden of westen wil neemt bijgevolg de binnenste rijstrook, waarna ze onder de brug kunnen voorsorteren. Hetzelfde wordt toegepast op de uitrit van de R32 komende uit het oosten. De rechtse rijstrook sluit alleen op de buitenste rijstrook aan, die op zijn beurt op de noordelijke uitrit aansluit. De binnenste rijstrook verschuift naar de buitenzijde om aansluiting te bieden op de westelijke uitrit naar de R32. Hierdoor hoeft het voor verkeer komende uit het noorden slechts aan 1 rijstrook voorrang te verlenen.



Figuur 36: omvorming oovonde naar turboratonde

Voordelen

- Door het toedelen van de rijstroken wordt het gebruik van beide verbeterd. Hierdoor stijgt de capaciteit van de oovonde.
- Goedkoper dan de aanleg van nieuwe bypassen, omdat voor de ingrepen geen grondinmasses nodig zijn.
- Op de oovonde dienen enkel de wegmarkeringen aangepast te worden.
- Aankomend verkeer op de N32 (zowel noord als zuid) hoeft maar aan 1 rijstrook voorrang te verlenen. Dit zorgt ervoor dat dit verkeer vlotter de oovonde kan oprijden.

Nadelen

- Ingewikkeldere inrichting van de oovonde. Op 2 toeritten dient men vooraf voor te sorteren.
- Toeritten met twee rijstroken naast elkaar bemoeilijken de oversteekbaarheid van fietsers indien er geen middenberm voorzien kan worden tussen deze rijstroken.

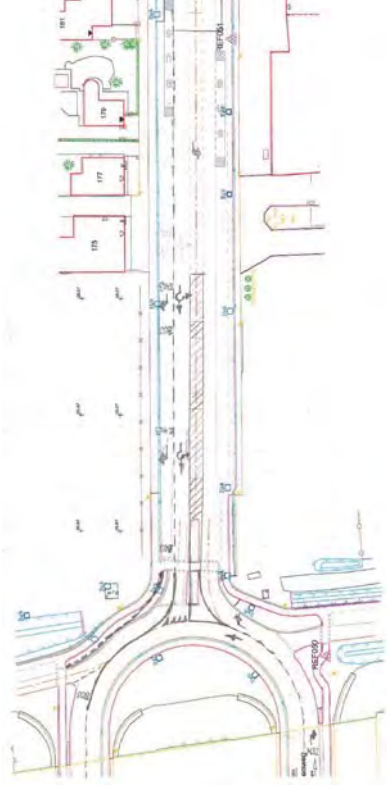
VOORSTEL MET BEPERKING TOEGANG R32 VANUIT HOOGLEDE-GITS

Een "quick win" voorstel om de doorstroming te verbeteren is om het verkeer vanuit Hooglede geen rechtstreekse toegang meer te geven tot de oprit richting R32-E403 Ardoole. Het voorstel is om dit verkeer richting rotonde Wijnendale te sturen en daar te laten keren.

Achterliggende redenering is dat het verkeer komende van Lichtenvelde richting E403 gebruik kan maken van de N35 richting E403 en het verkeer komende van Hooglede-Gits richting Brugge eveneens via de N35 richting E403 kan rijden (waar nu een nieuwe lichtenregeling is geïnstalleerd). Verkeer komende van Hooglede-Gits zou via de R32 in zuidwestelijke richting naar de E403 richting Kortrijk kunnen. Het is enkel dus het verkeer Hooglede richting Ardoole dat de beweging oovonde - rotonde Wijnendale keren - rechterstrook richting R32-E403 Ardoole zou moeten volgen.

Als ingreep op de rotonde zouden markeringen op de rijweg de bestuurders moeten aanzetten proactief de juiste strook te kiezen (zie schets). Er zouden ook nog markeringen met verkeersborden moeten geplaatst worden op de oovonde om aan te geven welke rijstrook welke bestemming heeft.

Dergelijke configuratie zou de doorstroming richting oovonde zowel voor bussen als andere gemotoriseerd verkeer sterk verbeteren.



Figuur 37: inrichtingsschets quick win

Vraag is dan of de rotonde aan de Wijnendalestraat voldoende capaciteit heeft om het extra verkeer komende van Hooglede nog op te vangen. Dit werd doorgerekend met behulp van de rekenmethode van Boy. Hieruit bleek dat wanneer de middenberm niet wordt gesloten de verzadigingsgraad voor de tak vanuit het noorden op de rotonde met de Wijnendalestraat in OSP stijgt van 54 naar 71% en in de ASP van 62 naar 81%.

Indien de middenberm toch zou worden gesloten op de N32 t.h.v. de weg tussen RUP Dammesstraat en Wijnendale, zou de verzadigingsgraad voor de tak vanuit het noorden op de rotonde met de Wijnendalestraat in ASP stijgen van 76% naar 97% (gemiddelde wachtrijlengte 24 voertuigen).

Voordelen

- Doorstroming aan ovonde verbeterd met beperkte ingrepen, zowel voor auto als bus
- Rotonde Wijnendale kan bijkomende verkeersbewegingen nog verwerken
- Geen extra conflictpunt voor fietsers

Nadelen

- Omrijfactor voor verkeer vanuit Hooglede richting Ardoois

Typeprofiel

Met behoud huidige boordsteen en goot: aparte fietspaden

2x1 met centrale middenberm en busstrook aan de buitenzijde van de rijweg. De parkeerstrook langs beide zijden van de weg wordt hiervoor opgegeven.



Figuur 38: Snede met busstrook en fietspaden

De rijstroken krijgen beide een breedte van 3,05 m. Naast de busstrook wordt een fietspad met breedte van 2 m voorzien met 50 cm bufferstrook en het bestaande voetpad blijft behouden.

Centraal op de middenberm, met een breedte van ca. 5,70 m, wordt een bomenrij voorzien.

In deze variant worden de middelste 2 betonplaten (grijze stippellijn op snede) uitgebroken en vervangen door een groene middenberm en een gedeelte van de rijweg.

Voordelen

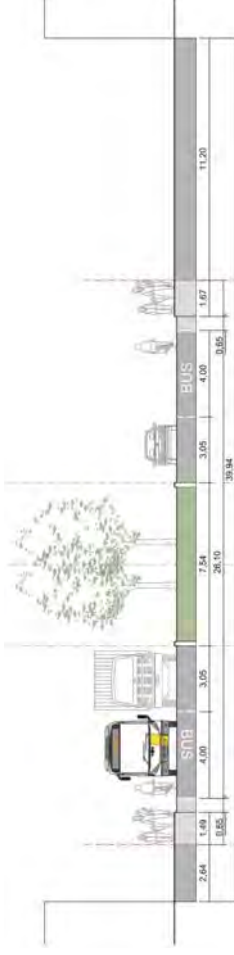
- Goten en boordsteen kunnen blijven liggen.
- Nieuwe comfortabele fietspaden
- Aparte busbanen
- Brede middenberm die dienst doet als keerbeweging en linksafslagstrook.

Nadelen

- Aanleg fietspaden komt op de parkeerstrook te liggen en vraagt een volledig nieuwe onderbouw.
- Deel van de betonplaat moet worden afgezaagd om groene middenberm te kunnen realiseren. In een tijdelijke situatie kan ook worden gewerkt met een opbouw zonder in de platen te moeten snijden.

Met behoud huidige boordsteen en goot: fietsers gemengd op de busstrook

2x1 met centrale middenberm en busstrook aan de buitenzijde van de rijweg. De parkeerstrook langs beide zijden van de weg wordt hiervoor opgegeven, de rand van de middenberm komt overeen met de huidige rand van de betonplaten van de rijweg. Door de aanleg hierop af te stemmen is er een bredere middenberm mogelijk. Gevolg is dat er onvoldoende breedte overblijft voor aparte fietspaden. De fietsers rijden mee op een verbrede busstrook.



Figuur 39: Snede met gemengde busstrook en bredere middenberm

De rijstroken krijgen beide een breedte van 3,05 m. De busstrook krijgt een breedte van 4,00 m, zodat een lijnbus meer uitwijkruimte heeft om fietsers voorbij te steken.

Centraal op de middenberm, met een breedte van ca. 7,50 m, wordt een bomenrij voorzien.

In deze variant worden de middelste 2 betonplaten (grijze stippellijn op snede) uitgebroken en vervangen door een groene middenberm.

Voordelen

- Bredere middenberm laat toe dat er in de middenberm een invoegstrook kan worden voorzien na de U-turn richting ovonde.
- Goten en boordsteen kunnen in een tijdelijke situatie blijven liggen.
- Betonplaten kunnen worden verwijderd zonder zaagsnedes.

Nadelen

- Fietsers mee op de busbaan, zorgt voor onveilige situaties, zeker omdat dit wegvak deels buiten de bebouwde kom is gelegen.

Met volledige heraanleg

Indien de volledige wegbreedte aangepakt wordt, kunnen bredere voetpaden van 2,00 m voorzien worden. Daarnaast worden er fietspaden van 2,00 m voorzien, afgescheiden van de busstrook door een bufferstrook van 1,00 cm. De busstrook en rijstrook hebben elk een breedte van 3,05 m. De centrale middenberm heeft in dit scenario een breedte van 3,00 m. Ter hoogte van de bushalte van de bushalte wordt het fietspad achteruit gelegd waardoor een verhoogd perron van 2,20cm kan worden aangelegd.



Figuur 40: Snede met volledige heraanleg met busstroken en fietspaden

Voordelen

- Een volledige aanleg van de weg zorgt uiteraard voor een duurzamere oplossing en kan worden gekoppeld aan de geplande rioleringswerken.
- Meer kansen voor landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing van de weg.
- Effect van de maatregelen kunnen op korte termijn worden uitgetest in een proefopstelling.

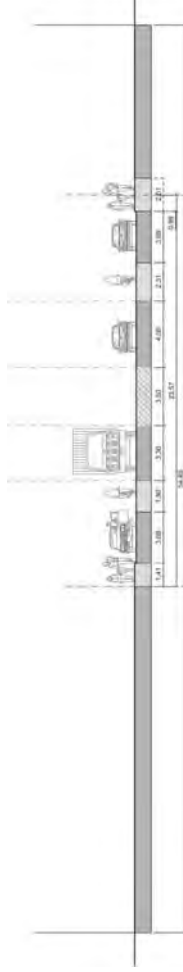
Nadelen

- Kostprijs

Rotonde *Wijnendalestraat*

De rotonde *Wijnendalestraat* blijft behouden.

DEELGEBIED 2 ROTONDE WIJNENDALESTRAAT-ROLARIUSWEG



Figuur 41: Snede bestaande toestand deelgebied 2

Gewenste ontsluiting

Voor dit wegvak wordt een centrale middenberm voorzien met linksafslagstroken in combinatie met het gebruik van de Robaardstraat als keerlus. De middenberm aansluitend op de rotonde wordt doorgetrokken tot aan de ingang van Mac Donalds.

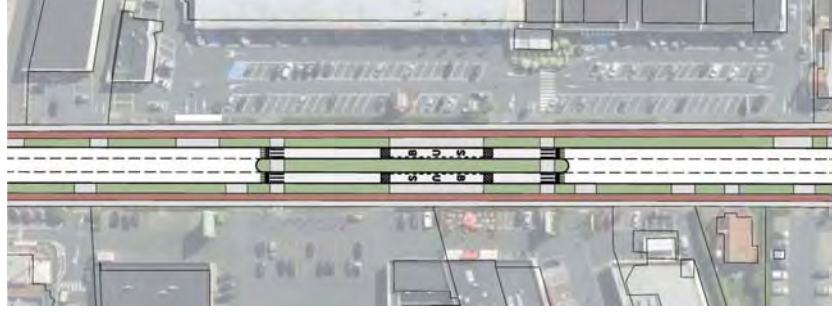
Verkeer komende vanuit de richting ovonde R32 rijdt rechtsaf de parkings op en keert terug via de Robaardstraat naar de rotonde *Wijnendalestraat*. Voor het verkeer komende vanuit de richting *Roeselare* centrum wordt ter hoogte van *Mammoetcenter 1*, *McDonalds* en *Media Markt* een aparte linksafslagstrook gemaakt in de middenberm.

Het *Mammoetcenter* ten oosten van de N32 krijgt een aparte in- en uitgang. De ingang wordt voorzien ter hoogte van de *Autos*. De uitgang is voorzien ter hoogte van *Tom en Co*. Verkeer dat de parking hier verlaat dient terug te draaien via de rotonde. Voor verkeer komende vanuit noordelijke richting wordt een aparte linksafslagstrook voorzien naar *Mammoetcenter II*.

Centraal tussen beide parkings van *Mammoetcenter* fungeert de doorlopende middenberm als veilige oversteekplaats. De centrale ingang van *Mammoetcenter II* wordt afgesloten, hierdoor ontstaat een aantrekkelijkere looproute voor voetgangers. We voorzien hier ook een centrale bushalte.



Figuur 42: aanpassing inritten Mammoetcenter



centrale voetgangersoversteek met bushalte



Figuur 43: Gewenste ontsluiting deelgebied 2

Typeprofiel

Met behoud huidige boordsteen en goot: aparte fietspaden en twee busbanen.



Figuur 44: profiel met 2 busstroken, groene berm en fietspaden

Het profiel bestaat uit een 2x1 met centrale middenberm waarin linksafslagstroken worden voorzien. Naast de weg worden vrijliggende fietspaden aangelegd met een breedte van 2 m en de bestaande voetpaden. In beide rijrichtingen wordt een busbaan voorzien. De centrale middenberm heeft een breedte van ca. 4 m.

Voordelen

- Versmalde rijstroken zijn meer in overeenstemming met het gewenste snelheidsbeeld.
- Middenberm laat toe om veilige linksafslagbewegingen te voorzien, wat ook de doorstroming zal bevorderen.
- Veilige fietspaden
- Doorstroming bus
- Goot en boordsteen kunnen behouden blijven

Nadelen

- Langsparkeren valt weg
- Niveaunderschil tussen parking en rijweg blijft hoog.
- Aanleg fietspad vraagt toch een herziening van de ondergrond.
- Busbaan lijkt niet echt nodig langs dit wegvak.

Met busbaan stadinwaarts en vrijliggend fietspad staduitwaarts



Figuur 45: profiel met 1 busstrook, groene bermen en fietspaden

Indien er maar in 1 rijrichting nood is aan een busstrook, kan ervoor gekozen worden de centrale betonnen uit te breken en te vervangen door een groene middenberm met een bomenrij. In de ene rijrichting wordt dan een busstrook van 4 m voorzien, waarop ook de fietsers rijden. De rijstroken zijn elk 3,05 m breed. In de andere rijrichting kan een vrijliggend fietspad aangelegd worden achter een groene berm. In deze groene berm is ruimte voor langsparkeren.

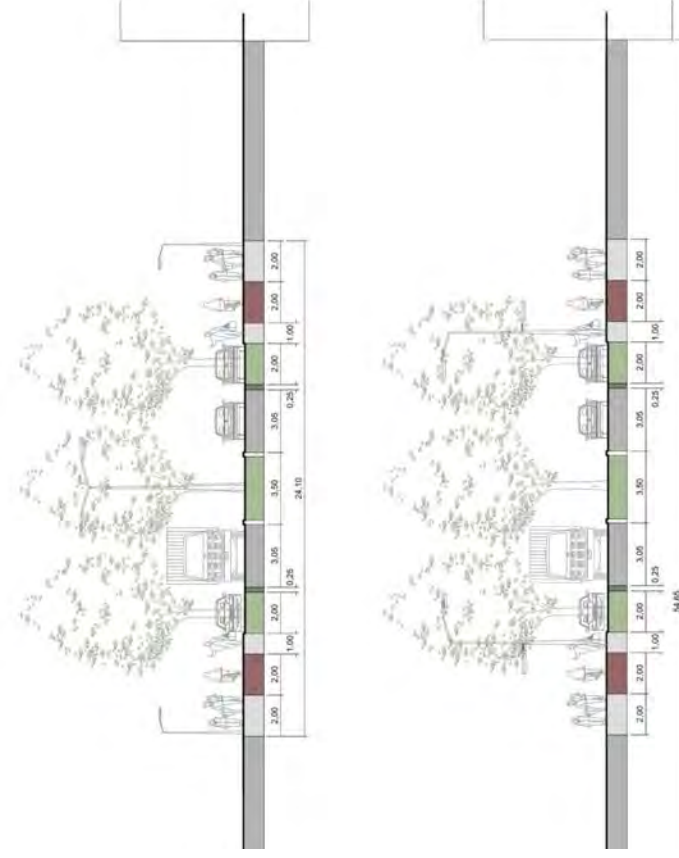
Voordelen

- Busbaan stadinwaarts (op zaterdag ook congestiegevoelig)
- Linksafslag in middenberm mogelijk
- Mogelijkheid om een robuustere groenstructuur aan te brengen.
- Vrijliggend fietspad

Nadelen

- Langsparkeren valt aan een zijde van de N32 weg.
- Fietsers mee op busbaan,
- Aanpassingen op korte termijn vragen toch heel wat technische ingrepen en investeringen.

Met tweezijdige fietspaden en zonder busbaan



Figuur 46: profiel met groene bermen en fietspaden

Indien er geen busstrook aangelegd hoeft te worden, kan in beide richtingen een vrijliggend fietspad achter een groene berm aangelegd worden. In deze groene bermen is ruimte voor langsparkeren. In dit deelgebied wordt uitgegaan van een volledig nieuwe aanleg. Dit moet meteen ook het probleem van de niveaunderschillen ten aanzien van de op- en afritten met de parkings oplossen. In dit model kan op termijn na realisatie van de ontsluitingsweg tussen Wijndalestraat en Rolariusweg de middenberm op de N32 worden gesloten. Terugkeerbewegingen gebeuren dan via deze nieuwe ontsluitingsweg.

Voordelen

- Symmetrisch profiel zorgt voor coherent ruimtelijk beeld met mogelijkheid tot aanleg robuuste groenstructuur.
- Linksafslagbewegingen in middenberm. Op termijn kan middenberm worden gesloten.
- Middenberm zorgt voor goede oversteekbaarheid voetgangers en fietsers.

– Vrijliggende fietspaden

– Mogelijkheid tot beperkt langsparkeren.

Nadelen

- Volledige heraanleg zal hinder met zich meebrengen.

Kruispunt Rolariusweg

Voorstel 1: twee T-kruispunten

Het kruispunt Rolariusweg bestaat uit twee T-kruispunten. Enerzijds is er het kruispunt Rolariusweg. Ten noorden van het kruispunt situeert zich de nieuwe aansluiting naar het binnengebied RUP Dammestraat. In de middenberm worden linksafslagstroken voorzien.

Uit de berekeningen van het mobiliteitsprofiel en de capaciteitsberekeningen is gebleken dat de beide kruispunten ongeregeld kunnen worden georganiseerd.

Voordelen

- Ontsluiting binnengebied is mogelijk zonder impact op de parking. Dit betekent dat er op korte termijn een oplossing mogelijk is om het binnengebied te ontsluiten.
- Parking Hubo sluit aan op nieuwe ontsluitingsweg en niet rechtstreeks op de N32.
- Verkeersafwikkeling is mogelijk zonder verkeerslichten
- Middeneiland tussen twee aansluitingen fungeert als fietsoversteekplaats.

Nadelen

- Indien de nieuwe ontsluitingsweg wordt doorgekoppeld naar de Wijnendalestraat en ook de winkels gebruik maken van deze weg zullen de intensiteiten toenemen. Verkeerslichten zijn dan nodig. Het model van twee T-kruispunten komt dan onder druk te staan.

Voorstel 2: beide kruispunten gekoppeld tot één kruispunt.

In dit voorstel wordt uitgegaan van een kruispunt waar Rolariusweg en nieuwe ontsluitingsweg worden gekoppeld. De infrastructuur kan al worden voorzien op het plaatsen van verkeerslichten indien later de nieuwe ontsluitingsweg wordt doorgekoppeld naar de Wijnendalestraat.

Voordelen

- Bundelen van twee kruispunten zorgt voor betere leesbaarheid van het kruispunt.
- Compact (lichtgeregeld) kruispunt zorgt voor goede verkeersafwikkeling.
- Fietsoversteek kan worden gekoppeld aan lichtgeregeld kruispunt.

Nadelen

- Terreinname van de parking van Hubo is nodig om er een kruispunt van te maken.
- Ontsluiting op korte termijn vraagt afspraken met eigenaars terrein Hubo

Voorstel 3: aanleg rotonde

In dit voorstel wordt een rotonde aangelegd op het kruispunt Rolariusweg. Op de rotonde sluit ook de nieuwe ontsluitingsweg aan voor het binnengebied.

Voordelen:

- Rotonde laat alle verkeersbewegingen toe. Ook keerbewegingen op de N32 zijn gemakkelijker te organiseren.

Nadelen

- Rotonde neemt veel plaats in. Ruimtelijke impact op aanliggende percelen is groot.
- Rotonde is niet de beste oplossing om de doorstroming op de N32 te garanderen. De grootste verkeersstromen zitten op de N32 en niet op de zijstraten Rolariusweg en nieuwe ontsluitingsweg binnengebied.
- Rotonde niet de meest fietsvriendelijke oplossing.

DEELGEBIED 3: ROLARIUSWEG- LEOPOLD III LAAN

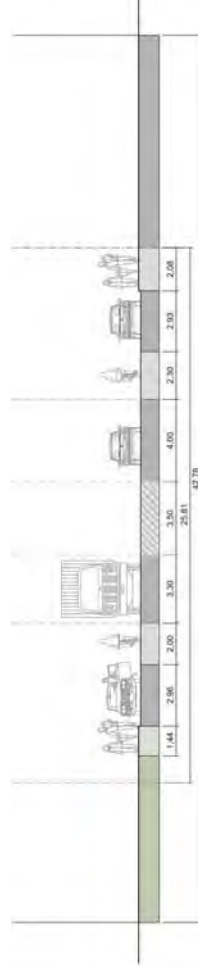
Gewenste ontsluiting

Ook hier geldt het principe van de 2x1 met middenberm en linksafslagstroken. Het aantal toegangen wordt zoveel mogelijk gegroepeerd. De achteruitgangen via de Gitsstraat worden afgesloten. De grote parkings gelegen ten westen van de weg (KWIK, JBC, ...) worden voorzien van een aparte inrit en uitrit. Verkeer dat de parkings verlaat en richting R32 willen rijden kunnen dit doen door een doorsteek in de middenberm. Verkeer komende vanuit het centrum van Roeselare krijgt een linksafslagstrook in de middenberm. Hierdoor komen er ook geen kruisende bewegingen meer voor zodat de doorstroming kan verbeteren.

Voor de winkels gelegen op de hoek met de N32 en de Rolariusweg wordt in de middenberm een linksafslag voorzien naar de parking van Gamma. Verkeer dat richting ovonde - R32 wil rijden verlaat de parking via de Rolariusweg.

In de Rotsstraat geldt rechts-in en rechts-uit met een aparte linksafslag in de middenberm komende vanuit de richting R32.

Typeprofiel



Figuur 47: snede bestaande uit bestanddeel 3



Figuur 48: Gewenste ontsluiting deelgebied 3

Profiel met vrijliggende fietspaden en busbaan stadinwaarts

In een eerste variant wordt uitgegaan van een beperkte ingreep, waarbij de rijweg en voetpaden grotendeels behouden blijven. Er worden fietspaden in beide richtingen aangelegd met een breedte van 2 m en 50 cm bufferstrook. In zuidelijke richting wordt een busstrook aangelegd en elke rijrichting krijgt 1 rijstrook. Alle rijstroken zijn 3,05 m breed. Centraal wordt een brede middenberm aangelegd door het weghalen van de verharding, waarin een bomenrij kan aangeplant worden. De middenberm is breed genoeg om een auto zich schuin te laten opstellen. In de middenberm kan ook een aparte linksafslagstrook worden voorzien.



Figuur 49: snede met 1 busstrook in zuidelijke richting, fietspaden en verbrede middenberm

Voordelen

- Behoud goten en boordsteen, waardoor tijdelijke maatregel mogelijk is.
- Aanleg fietspaden
- Verbeteren doorstroming bus.
- Brede middenberm laat kruisende bewegingen en linksafslagstrook toe. Brede middenberm zorgt ook voor goede oversteekbaarheid fiets en voetgangers.

Nadelen

- Niveaunderschil tussen parking en rijweg blijft, waardoor het op- en afrijden van de parkings problematisch blijft.
- Aanleg busbaan en fietspaden vraagt een grondige herziening van de rijweg en onderbouw, waardoor dit niet zomaar een tijdelijke maatregel is.
- Voetpaden blijven smal.
- Langsparkeren valt langs beide zijden van de N32 weg.

Aanleg tweezijdige fietspaden, busbaan en parkeerstrook.

Een tweede variant is deels dezelfde als de eerste, met het verschil dat de rijstrook in noordelijke richting op de bestaande betonplaat aangelegd wordt. Hierdoor wordt de centrale middenberm smaller, maar kan er wel een groene berm met parkeervakken aangelegd worden, die het fietspad afscheidt van de rijstrook.



Figuur 50: snede met 1 busstrook in zuidelijke richting, fietspaden en groene middenberm en parkeerstrook / groene berm

Voordelen

- Aanleg vrijliggende fietspaden
- Smalere middenberm laat linksafslagstrook toe.
- Aan de westzijde van de N32, waar de winkels over beperkte parkeermogelijkheden beschikken, kan een langspaarkeerstrook worden voorzien in een groene berm.
- Mogelijkheid tot vergroening van het wegbeeld.

Nadelen

- Wagens kunnen zich niet dwars opstellen in de middenberm bij het wegrijden richting R32.
- Niveaunderschil tussen parking en rijweg blijft, waardoor het op- en afrijden van de parkings problematisch blijft.
- Aanleg busbaan en fietspaden vraagt een grondige herziening van de rijweg en onderbouw, waardoor dit niet zomaar een tijdelijke maatregel is.
- Voetpaden blijven smal

Variant met volledige heraanleg

De derde variant is nagenoeg dezelfde als de tweede, maar gaat uit van een volledige heraanleg van de weg. Hierdoor worden beide voetpaden minimaal 2 m breed. De groene berm met parkeerstrook in noordelijke richting krijgt een breedte van 3 m, waardoor de middenberm breder aangelegd kan worden dan in de tweede variant.



Figuur 51: snede met verbrede voetpaden, 1 busstrook in zuidelijke richting, fietspaden, groene middenberm en parkeerstrook / groene berm

Voordelen

- Aanleg volwaardige voetpaden en fietspaden.
- Niveaunderschil tussen parking en rijweg kan worden weggewerkt.
- Aanleg busbaan
- Vergroening van de N32
- Linksafslagstrook in de middenberm.

Nadelen

- Kostprijs van de ingreep. Werken brengen hinder met zich mee.

Kruispuntoplossingen

Rotsestraat

De groene middenberm wordt doorgetrokken over het kruispunt met de Rotsestraat, waardoor er enkel rechtsafslaand verkeer mogelijk is. In de groene middenberm kunnen voetganger- en fietsoversteeken voorzien worden. Vanuit de richting R32 wordt wel een linksafslagstrook voorzien richting Rotsestraat om te vermijden dat verkeer via de rotonde aan de Leopold III laan moet gaan rijden (beperkte capaciteit).

Rotonde Leopold III-laan met bypass voor de bus

Om de doorstroming van de bus in zuidelijke richting langs de rotonde te verbeteren kan er voor gekozen worden om een bypass aan te leggen. De busstrook op de N32 sluit hier op aan en gaat langs de rotonde om ten zuiden van de rotonde weer aan te sluiten. Hiervoor zijn enkele aanpassingen noodzakelijk: Het voetpad krijgt een breedte van 2 m, de bus-bypass een breedte van 3,10 m. De berm tussen de rotonde en de bypass kan vergroend worden, de woningen die momenteel aansluiten op de rotonde kunnen via de bypass ontsloten worden.

Ten zuiden van de rotonde wordt de fiets- en voetgangersoversteek verplaatst om de aansluiting van de bypass te realiseren. Deze komt te liggen ter hoogte van de fietsdoorsteek Gyspeerdits Hof.

Voordelen

- Busbaan kan worden doorgetrokken tot na de rotonde

Nadelen

- Aansluiting met fiets- en voetgangersoversteek niet evident.
- Bussen rijden via de Leopold III laan.

In overleg met De Lijn wordt afgesproken deze inrichtingsvariant niet te weerhouden.

Figuur 52: bus-bypass rotonde Koning Leopold III-laan



7.1.2 / Ventwegen

In dit voorstel wordt het streefbeeld met de aanleg van de ventwegen getoetst naar zijn haalbaarheid en verbeterd met aanpassingen om de doorstroming voor de bus te verbeteren.

DEELGEBIED 1 (OVONDE R32-ROTONDE WIJNENDALESTRAAT)

Gewenste ontsluiting en typeprofiel .

Het streefbeeld voorziet hier de aanleg van een 2x1 met centrale middenberm. Dit betekent dat er voor de aangelanden het principe van rechts-in en rechts-uit geldt. Uit de analyse is duidelijk gebleken dat er voor dit wegvak nood is aan vrije busbanen zowel stadinwaarts als stadtuitwaarts. Het profiel van het streefbeeld kan hier worden aangepast met vrije busbanen (zie profiel optimalisatie bestaande toestand). Indien de doorsteek vanuit de Liebeekstraat naar de Wijndalestraat wordt gerealiseerd kan het kruispunt Liebeekstraat-N32 enkel worden voorzien van een rechts-in en rechts-uit. Het kruispunt dient niet te worden geregeld met verkeerslichten.

DEELGEBIED 2 ROTONDE WIJNENDALESTRAAT-ROLARIUSWEG

Gewenste ontsluiting

In dit voorstel worden de aangelanden ontsloten via de ventwegen. Vanuit de parkings geldt rechts-in en rechts-uit. De ruimte is te beperkt om de ventwegen rechtstreeks te kunnen aansluiten op de rotondes. De ventwegen moeten dus vooraf invoegen, net voor de rotondes.

Kruispuntoplossing

Het kruispunt Rolariusweg wordt ingericht met een rotonde. Via de nieuwe rotonde wordt het binnengebied RUP Dammestraat ontsloten. Op termijn kan de nieuwe ontsluitingsweg voor het binnengebied Dammestraat worden doorgekoppeld naar de Wijndalestraat. Het verkeer naar de winkels gelegen tussen Robaardstraat en N32 kan via de Robaardstraat terugraaien.

Profiel

Het streefbeeld voorziet hier de aanleg van een 2x1 met ventwegen. Ter hoogte van de voetgangersoversteken wordt een middeneiland voorzien om voetgangers en fietsers in twee keer de weg te laten oversteken.

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 151

Voordelen

- Scheiding van doorgaand verkeer en lokaal bestemmingsverkeer is een capaciteitsverhoging.

Nadelen

- Profiel laat niet toe dat er maatregelen worden voorzien voor de bus. Dit centraal deel is wel niet het meest congestiegevoelige wegvak. Het streefbeeld ging er vanuit dat de bus op de centrale rijstrook zou gaan rijden, buiten het winkelverkeer.
- Capaciteit kruispunten. Rotondes zijn nodig om keerbewegingen te kunnen realiseren. Driekwartbewegingen op de rotondes zijn slecht voor de doorstroming.
- Tijdelijke maatregelen zijn in dit model niet mogelijk.
- Parkeren valt weg over de volledige lengte van de rijweg
- De ventwegen zorgen voor een strikte opdeling van de ruimte en scheiding tussen beide zijden van de N32.
- Fietsers rijden mee op de ventwegen. Dit zorgt voor conflicten met het winkelverkeer.

DEELGEBIED 3: ROLARIUSWEG- LEOPOLD III LAAN

Gewenste ontsluiting

Het streefbeeld voorziet hier de aanleg van een 2x1 met ventwegen. Ter hoogte van de voetgangersoversteken wordt een middeneiland voorzien om voetgangers en fietsers in twee keer de weg te laten oversteken.

Kruispuntoplossingen

Het kruispunt Rotsestraat net na de geplande rotonde aan de Rolariusweg wordt enkel rechts-in en rechts-uit vanop de ventweg. Dit betekent dat de aangelanden in de Rotsestraat komende vanuit de richting R32 steeds via de rotonde K. Leopold III laan moeten rijden. Dit zal de capaciteit van het kruispunt beperken.

Typeprofiel

Zie voor- en nadelen beschrijving deelgebied 2.

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 152

7.1.3 / Variant ventwegen met Robaardstraat – Gitsestraat als exclusieve fiets- en busverbinding

DEELGEBIED 1 (OVONDE R32-ROTONDE WIJNDALESTRAAT)

Gewenste ontsluiting en typeprofiel

Het streefbeeld voorziet hier de aanleg van een 2x1 met centrale middenberm. Dit betekent dat voor de aangelanden het principe van rechts-in en rechts-uit geldt. Uit de analyse is duidelijk gebleken dat er voor dit wegvak nood is aan vrije busbanen zowel stadinwaarts als staduitwaarts. Het profiel van het streefbeeld kan hier worden aangepast met vrije busbanen (zie profiel optimalisatie bestaande toestand). Indien de doorsteek vanuit de Liebeekstraat naar de Wijndaleestraat wordt gerealiseerd wordt gerealiseerd kan het kruispunt Liebeekstraat-N32 enkel worden voorzien van een rechts-in en rechts-uit. Het kruispunt dient niet te worden geregeld met verkeerslichten.

DEELGEBIED 2 - 3 ROTONDE WIJNDALESTRAAT-ROTONDE LEOPOLD III-LAAN

Gewenste ontsluiting

In dit voorstel worden de aangelanden ontsloten via de ventwegen. Vanuit de parkings geldt rechts-in en rechts-uit. De ruimte is te beperkt om de ventwegen rechtstreeks te kunnen aansluiten op de rotondes. De ventwegen moeten dus vooraf invoegen, net voor de rotondes. Voor de bus wordt tussen de R32 en de rotonde Wijndaleestraat gewerkt met busbanen. Vanaf de rotonde Wijndaleestraat rijden de bussen 2 en 74 via de Robaardstraat. De bussen sluiten via de Gitsestraat, Wolstraat en Gryspeerdts Hof aan op de N32 net onder de rotonde K. Leopold III laan. Gryspeerdts Hof is vandaag afgesloten voor autoverkeer; dit kan zo blijven door het aanbrengen van een bussluit. Buslijn 2 rijdt op die manier net voorbij de rotonde naar het centrum. Buslijn 74 rijdt via de K. Leopold III laan naar het station. Het bustraject tussen de rotonde Wijndaleestraat – K. Leopold III laan via de Gitsestraat bedraagt 1,7 km. Via de N32 bedraagt de afstand 1,38km.

Kruispuntoplossing

Het kruispunt Rolariusweg wordt ingericht met een rotonde. Via de nieuwe rotonde wordt het binnengebied RUP Dammestraat ontsloten. Op termijn kan de nieuwe ontsluitingsweg voor het binnengebied Dammestraat worden doorgekoppeld naar de Wijndaleestraat. De winkels gelegen tussen Robaardstraat en N32 moeten in dit voorstel verplicht terugkeren via de N32. De Robaardstraat - Gitsestraat wordt immers een exclusieve fiets- en busverbinding.

Profiel Robaardstraat

Het profiel voor de N32 met de ventwegen is uiteraard identiek aan het profiel met de ventwegen in de N32. De Robaardstraat dient wel te worden verbreed naar 6.50m inclusief goten.

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 153

Voordelen

- De bus steekt de file voorbij via de Gitsestraat-Robaardstraat
- Geen infrastructurele ingrepen nodig.

Nadelen

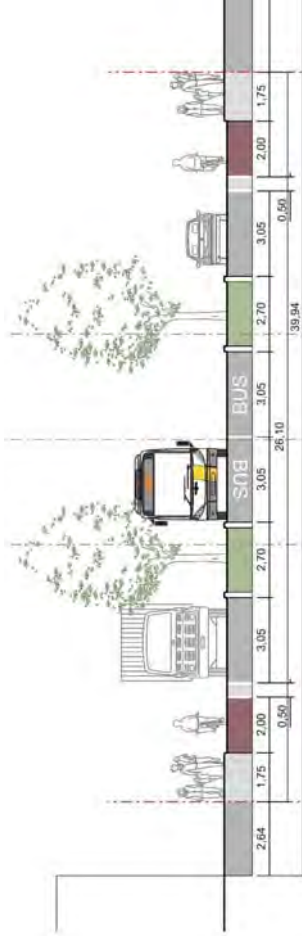
- Bussen via de Gitsestraat laten rijden, conflicteert met het straatparkeren en gemengd fietsverkeer. Het is niet zeker dat hierdoor de doorstroming kan worden verbeterd.
- Verkeersleefbaarheid omwonenden (conflict grote bussen in smalle straat)

7.1.4 / Variant met centrale busbaan

DEELGEBIED 1 (OVONDE R32-ROTONDE WIJNDALESTRAAT)

Gewenste ontsluiting en typeprofiel

Voor deelgebied 1 wordt gewerkt met een centrale busbaan in beide richtingen. Aan de buitenzijde wordt een rijstrook voorzien met een vrijliggend fietspad. De busbaan en de rijweg worden gescheiden door de aanleg van een groenstrook.



Voordelen

- Busbaan sluit centraler aan op de ovonde. Auto's moeten links invoegen op de busbaan.
- Geen linksafslaand verkeer over busbaan naar parkings bedrijven en winkels.

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 154

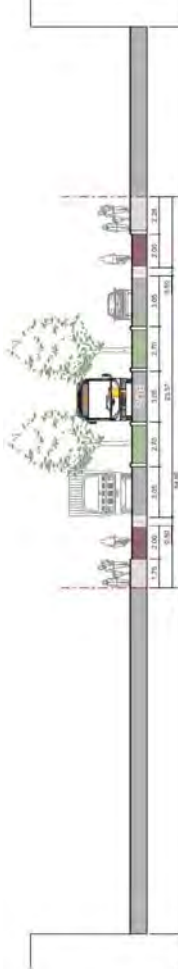
Nadelen

- Busbaan en volwaardig kruispunt Liebeekstraat-N32 is niet vanzelfsprekend. Er zou kunnen worden gewerkt met rechts-in en rechts-uit vanuit de Liebeekstraat. Dit belast echter de rotonde aan de Wijnendalestraat. Andere mogelijkheid is om het kruispunt toch uit te rusten met verkeerslichten.

DEELGEBIED 2 ROTONDE WIJNENDALESTRAAT-ROLARIUSWEG

Gewenste ontsluiting en typeprofiel

In dit voorstel geldt enkel rechts-in en rechts-uit bewegingen en moet het verkeer dat de parkings verlaat ofwel terugdraaien via de achterliggende straten (Robaardstraat en de toekomstige ontsluitingsweg voor binnengebied Dammestraat) of via de rotondes op de N32 (Wijnendalestraat, Rolariusweg, K. Leopold III-laan). Centraal wordt een busbaan voorzien afgescheiden van de rijweg door groenstroken. Binnen die groenstrook worden ook de bushaltes en voetgangersoversteekplaatsen georganiseerd.



Voordelen

- Busbaan kan toch worden voorzien in centraal wegdeel
- Busbaan met groenstroken zorgt voor beveiligde voetgangersoversteek.
- Vrijliggende fietspaden.
- Vergroening van de weg.

Nadelen

- Rechts-in en rechts-uit vraagt keerbewegingen via de rotondes, dit is niet bevorderlijk voor de doorstroming.

DEELGEBIED 3: ROLARIUSWEG - LEOPOLD III LAAN

Gewenste ontsluiting en typeprofiel

De ontsluiting van de aangelanden is identiek aan deelgebied 2. Ook hier wordt gewerkt met een centrale busbaan en geldt er enkel rechts-in en rechts-uit. Via de rotonde Rolariusweg en K. Leopold III-laan dient men keerbewegingen te maken. Het kruispunt Rotsstraat-N32 wordt voorzien van rechts-in en rechts-uit.

Voordelen

- Vrije busbaan, geen kruisend verkeer naar parkings.
- Busbaan met groenstroken zorgt voor beveiligde voetgangersoversteek.
- Vrijliggende fietspaden.
- Vergroening van de weg.

Nadelen

- Rechts-in en rechts-uit vraagt keerbewegingen via de rotondes, dit is niet bevorderlijk voor de doorstroming

7.2 / VERKEERSKUNDIGE TOETSING SCENARIO'S

7.2.1 / Bestaande toestand met bijkomende ontwikkelingen

De projecten Bollestraat, Liebeekstraat en Dammestraat zorgen voor grotere verkeersstromen op de N32. Zowel in de ochtend- als de avondspits worden volgende kruispunten geëvalueerd: N32-Bollestraat, N32-Liebeekstraat, N32-Wijpendalestraat en N32-Rolariusweg. Dit laatste kruispunt wordt door de ontwikkeling van RUP Dammestraat een rotonde. Voor de andere kruispunten wordt uitgegaan van de huidige configuratie.

De projectzones ten westen van de N32 zullen volledig via de R32 afwikkelen. Hiervoor zullen er knips gebeuren tussen de projectzones en de N32. Eenmaal op de R32 verdelen de bijkomende verkeersstromen zich 50-50 naar het noorden en het zuiden.

Het verkeer van en naar het projectgebied in de Bollestraat rijdt voor 1/3^e naar het noorden en voor 2/3^e naar het zuiden. Voor de projecten in de Liebeekstraat en de Dammestraat geldt de omgekeerde verdeling, namelijk 2/3^e naar het noorden en 1/3^e naar het zuiden. Al het verkeer wordt via de hele lengte van de N32 toegedeeld.

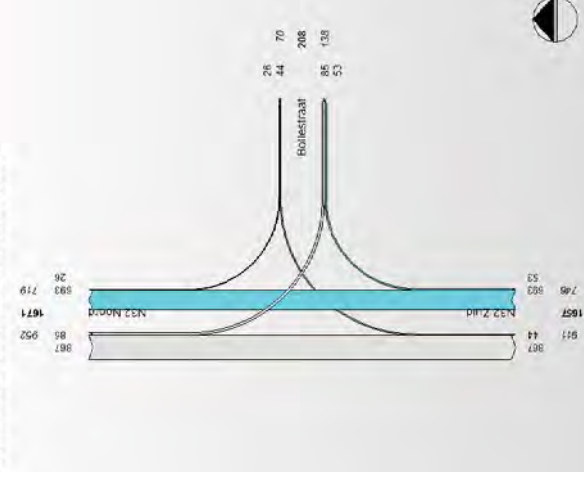
Kaart 26: toedeling bijkomend verkeer ochtendspits

Kaart 27: toedeling bijkomend verkeer avondspits

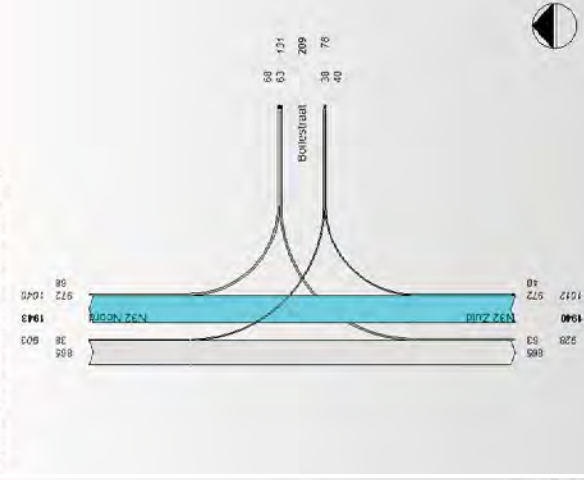
Kruispunt N32-Bollestraat

Na de toedeling van de bijkomende verschillende verkeersstromen op de N32 komen we uit op volgende toekomstige stromen ter hoogte van het kruispunt N32-Bollestraat.

Ochtendspits toekomst: 07:45-08:00 (pae)



Avondspits toekomst: 16:30-17:30 (pae)



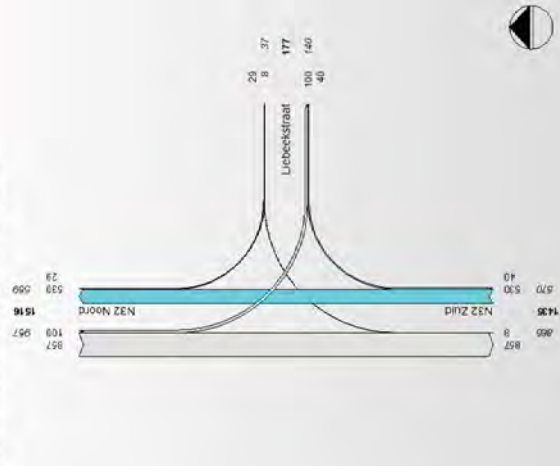
Met behulp van de methode van Harders kan de verkeersafwikkeling van een niet verkeerslichten geregeld kruispunt geanalyseerd worden. Er is een linksafslagstrook en een rechtsafslagstrook voorzien op de N32.

In zowel de ochtend- als de avondspits worden lange wachttijden (>20 sec) verwacht voor het uitrijden uit de Bollestraat. Dit is niet acceptabel, maar omdat het over kleine verkeersstromen gaat (maximaal 131) is de wachttijlengte gemiddeld 0.8 auto. De linksafbeweging vanaf de N32 heeft wachttijden van minder dan 15 seconden wat bijna geen wachttijd is.

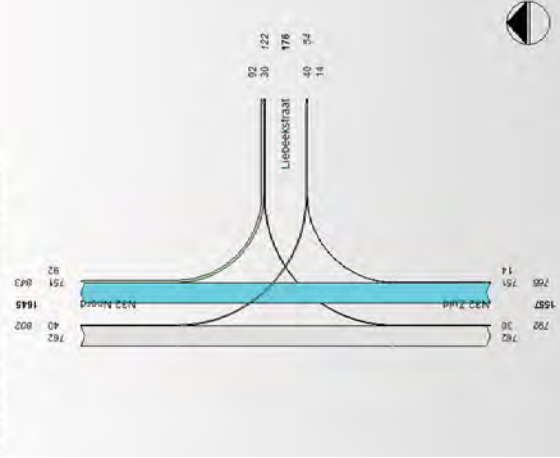
Kruispunt N32-Liebeekstraat

Er wordt verondersteld dat al het verkeer van het gebied tussen de Liebeekstraat en de Wijndalestraat van en naar het noorden via de Liebeekstraat rijdt en dat al het verkeer van en naar het zuiden via de Wijndalestraat rijdt. Er wordt verondersteld dat het bestaande netwerk wordt gebruikt.

Ochtendspits toekomst: 07:45-18:45 (pae)



Avondspits toekomst: 16:30-17:30 (pae)

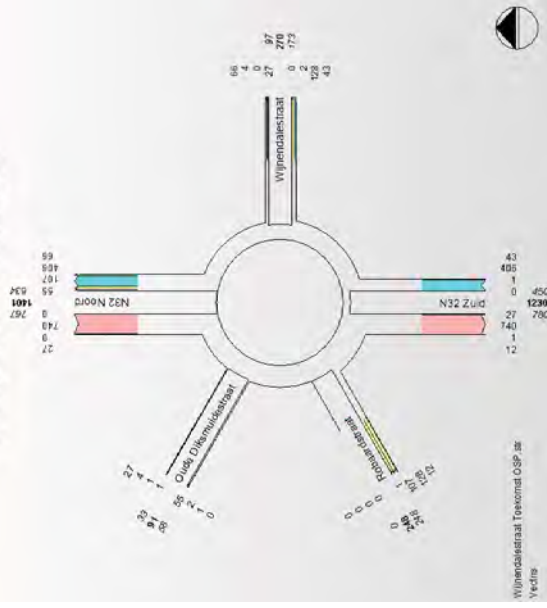


De methode van Harders geeft aan dat in de ochtendspits er bijna geen wachttijden (<15 sec) verwacht worden voor het uitrijden uit de Liebeekstraat (er is een linksafslagstrook voorzien op de N32). Een wachttijd van minder dan 15 sec is acceptabel. De linksafbeweging vanaf de N32 ondervindt geen wachttijd. In de avondspits worden wachttijden van 20 seconden vanuit de Liebeekstraat berekend. Dit is nog net acceptabel. De linksafbeweging vanaf de N32 ondervindt een wachttijd van minder dan 15 seconden wat bijna geen wachttijd is.

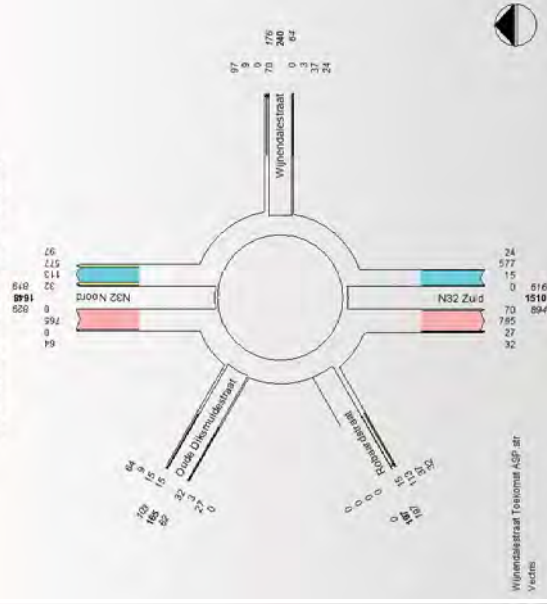
N32-Wijndalestraat

Vervolgens wordt de rotonde met de N32 en de Wijndalestraat bestuurd. Aan de hand van de methode van Boy werd berekend dat de maximale verzadigingsgraad in de ochtendspits 54% bedraagt en dit vanuit N32 Noord. In het avondspitsuur is de maximale verzadigingsgraad 62% op de N32 Noord. In beide gevallen is er geen atwikkelingsprobleem.

Ochtendspits toekomst: 07:45-08:45 (pae)



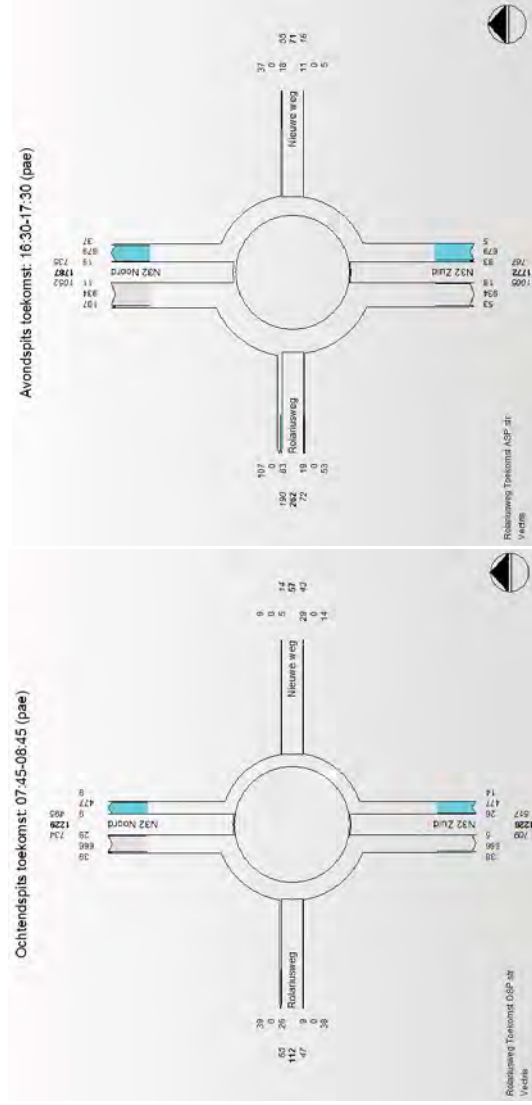
Avondspits toekomst: 16:30-17:30 (pae)



Kruispunt N32-Rolariusweg

Wanneer het RUP Dammestraat wordt gerealiseerd zou er een rotonde komen ter hoogte van het huidige kruispunt N32-Rolariusweg.

Aan de hand van de methode van Boyv werd berekend dat de maximale verzadigingsgraad in de ochtendspits 51% bedraagt en dit vanuit N32 Noord. In het avondspitsuur is de maximale verzadigingsgraad 78% op de N32 Noord. In beide gevallen is er geen afwikkelingsprobleem.

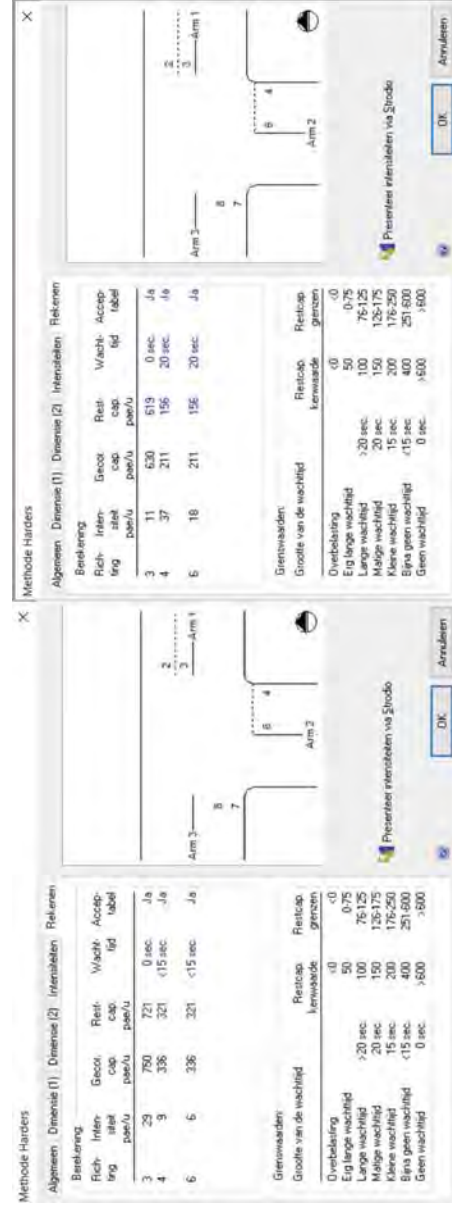


VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 161

Er kan ook worden geopteerd om twee geschrante T-kruispunten te realiseren. In het noorden een T-kruispunt met de N32 en de nieuwe weg en in het zuiden een T-kruispunt met de N32 en de Rolariusweg.

Het T-kruispunt met de nieuwe weg vormt bijna geen (ochtendspits) tot een matige (avondspits) wachttijd. Dit is acceptabel volgens de rekenmethode van Harders.



VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 162

Ook bij het T-kruispunt met de Rolariusweg is er bijna geen wachttijd in de ochtendspits. Tijdens de avondspits vormen zich echter lange wachttijden. Dit is niet acceptabel.

Methode Harders

Algemeen: Dinensie (1) | Dinensie (2) | Dinensie (3) | Interstabelen | Rekenen

| Berekening | Geocor | Rest- cap | Wacht- cap | Accop- label |
|--------------|---------------|--------------|---------------|-----------------|
| Rich- ing | stak par/u | cap par/u | cap par/u | lid |
| 3 | 26 | 570 | 544 | <15 sec. Ja |
| 4 | 38 | 415 | 369 | <15 sec. Ja |
| 6 | 9 | 415 | 369 | <15 sec. Ja |

Dinensiewaarden:

Grootte van de wachttijd

| Restcap | Restcap | Restcap |
|----------|----------|---------|
| termaand | termaand | griem |
| <0 | <0 | <0 |
| 50 | 50 | 0,75 |
| 100 | 100 | 76-125 |
| 20 sec. | 20 sec. | 126-175 |
| 30 sec. | 30 sec. | 176-250 |
| 15 sec. | 15 sec. | 251-600 |
| <15 sec. | <15 sec. | 400 |
| 0 sec. | 0 sec. | >600 |

Dinensiewaarden:

Grootte van de wachttijd

| Restcap | Restcap | Restcap |
|----------|----------|---------|
| termaand | termaand | griem |
| <0 | <0 | <0 |
| 50 | 50 | 0,75 |
| 100 | 100 | 76-125 |
| 20 sec. | 20 sec. | 126-175 |
| 30 sec. | 30 sec. | 176-250 |
| 15 sec. | 15 sec. | 251-600 |
| <15 sec. | <15 sec. | 400 |
| 0 sec. | 0 sec. | >600 |

Overbelasting

| Eig lange wachttijd | Longe wachttijd | Marge wachttijd | Kleine wachttijd | Eigen geen wachttijd | Geen wachttijd |
|---------------------|-----------------|-----------------|------------------|----------------------|----------------|
| >20 sec. | >20 sec. | >20 sec. | >20 sec. | >20 sec. | >20 sec. |
| <15 sec. | <15 sec. | <15 sec. | <15 sec. | <15 sec. | <15 sec. |
| 0 sec. | 0 sec. | 0 sec. | 0 sec. | 0 sec. | 0 sec. |

Arm 1, Arm 2, Arm 3

OK Annuleren

Rekenmethode van Harders voor T-kruispunt N32-Rolariusweg: ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

CONCLUSIES

Uit de analyse van de verkeersafwikkeling van de verschillende kruispunten met hun toekomstige belasting blijkt dat er zich geen problemen zullen voordoen. De maximale wachttijden op de niet-verkeerslichten geregelde kruispunten blijven beperkt, behalve vanuit de Bollestraat waar er zich wachttijden vormen. De rotondes ondervinden geen verzadigingsgraden hoger dan 78%. Deze maximale verzadigingsgraad geeft een gemiddelde wachtrijlengte van 2,3 voertuigen.

7.2.2 / Bestaande toestand met bijkomende weg tussen RUP Dammestraat en Wijndalestraat

Vandaag rijdt er tijdens het avondpiek uur 72 pae-bewegingen uit de Rolariusweg (kruispunttelling). Er rijden 130 voertuigen van de parkings van het westelijk deel van de N32 tussen Wijndalestraat en Rolariusweg. Dit wil zeggen dat 29% van het uitrijdend verkeer kiest om via de achterliggende weg (Robaardstraat) te rijden. Onderverdeeld rijdt 33% van het links-uitrijdend verkeer en 27% van het rechts-uitrijdend verkeer via de Robaardstraat.

Wanneer we dit principe gebruiken om het verkeer toe te delen op de nieuwe weg tussen RUP Dammestraat en Wijndalestraat, berekenen we dat van de 120 rechts-uitrijdende voertuigen vanaf de oostelijke parkings 32 (27%) en van de 145 links-uitrijdende voertuigen 48 (33%) via de nieuwe weg zouden gaan. Dit wil zeggen dat 32 voertuigen niet meer vanuit de zuidelijke tak van de rotonde met de Wijndalestraat zullen gaan. Zij zullen via de oostelijke tak of zelfs via de Liebeekstraat gaan. De links-uitrijdende voertuigen hebben (zonder middenberm) geen invloed op de noordelijke rotonde, maar wel op het kruispunt N32 x Nieuwe weg.

Aan de hand van de methode van Harders kan het T-kruispunt met de Nieuwe weg worden herberekend. Door de 48 bijkomende voertuigen vanuit de Nieuwe weg, zijn de wachttijden gestegen tot boven 20 seconden, wat niet meer acceptabel is.

Methode Harders

Algemeen: Dinensie (1) | Dinensie (2) | Dinensie (3) | Interstabelen | Rekenen

| Berekening | Geocor | Rest- cap | Wacht- cap | Accop- label |
|--------------|---------------|--------------|---------------|-----------------|
| Rich- ing | stak par/u | cap par/u | cap par/u | lid |
| 3 | 11 | 610 | 559 | <15 sec. Ja |
| 4 | 27 | 138 | 25 | >20 sec. Niet |
| 6 | 66 | 138 | 25 | >20 sec. Niet |

Dinensiewaarden:

Grootte van de wachttijd

| Restcap | Restcap | Restcap |
|----------|----------|---------|
| termaand | termaand | griem |
| <0 | <0 | <0 |
| 50 | 50 | 0,75 |
| 100 | 100 | 76-125 |
| 20 sec. | 20 sec. | 126-175 |
| 30 sec. | 30 sec. | 176-250 |
| 15 sec. | 15 sec. | 251-600 |
| <15 sec. | <15 sec. | 400 |
| 0 sec. | 0 sec. | >600 |

Dinensiewaarden:

Grootte van de wachttijd

| Restcap | Restcap | Restcap |
|----------|----------|---------|
| termaand | termaand | griem |
| <0 | <0 | <0 |
| 50 | 50 | 0,75 |
| 100 | 100 | 76-125 |
| 20 sec. | 20 sec. | 126-175 |
| 30 sec. | 30 sec. | 176-250 |
| 15 sec. | 15 sec. | 251-600 |
| <15 sec. | <15 sec. | 400 |
| 0 sec. | 0 sec. | >600 |

Overbelasting

| Eig lange wachttijd | Longe wachttijd | Marge wachttijd | Kleine wachttijd | Eigen geen wachttijd | Geen wachttijd |
|---------------------|-----------------|-----------------|------------------|----------------------|----------------|
| >20 sec. | >20 sec. | >20 sec. | >20 sec. | >20 sec. | >20 sec. |
| <15 sec. | <15 sec. | <15 sec. | <15 sec. | <15 sec. | <15 sec. |
| 0 sec. | 0 sec. | 0 sec. | 0 sec. | 0 sec. | 0 sec. |

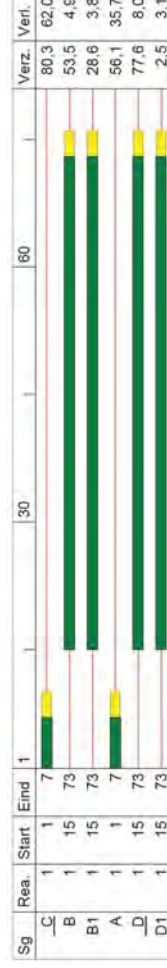
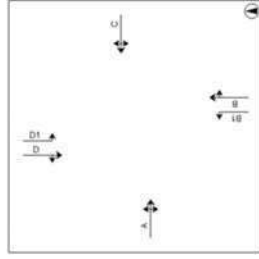
Arm 1, Arm 2, Arm 3

OK Annuleren

Het realiseren van een nieuwe weg die als ventweg dient voor de N32 zorgt voor een lichte verbetering bij de rotonde, maar voor een lange wachttijden op het T-kruispunt vanuit de nieuwe weg.

VRI AAN ROLARIUSWEG

Wanneer een verkeerslichtenregeling wordt voorzien aan het verlengd kruispunt met de Rolariusweg, berekenen we een cyclustijd van 80 seconden.



Evaluatie gegevens

| Signaal-groep | Int. | Cap. | Eff. groen | Verz. graad | Gem. vert. tijd | Delay | Gem. stops | Gem. max. wachtrij | Overf. queue | Opstel. cap. | Verw. overschr. | Benod. opst. cap. P=5[%] | Benod. opst. cap. P=10[%] |
|---------------|---------|---------|------------|-------------|-----------------|-----------|------------|--------------------|--------------|--------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|
| | [pae/u] | [pae/u] | [sec] | [%] | [sec] | [pae u/u] | [pae/sec] | [pae] | [pae] | [m] | [u] | [m] | [m] |
| C | 103 | 1710 | 6 | 80 | 62,0 | 1,8 | 0,04 | 3,0 | 0,9 | 999 | 0 | 42 | 36 |
| B | 684 | 1765 | 58 | 54 | 4,9 | 0,9 | 0,06 | 4,5 | 0,0 | 999 | 0 | 54 | 48 |
| B1 | 83 | 400 | 58 | 29 | 3,8 | 0,1 | 0,01 | 0,5 | 0,0 | 999 | 0 | 18 | 12 |
| A | 72 | 1710 | 6 | 56 | 35,7 | 0,7 | 0,02 | 1,5 | 0,0 | 999 | 0 | 30 | 24 |
| D | 993 | 1765 | 58 | 78 | 8,0 | 2,2 | 0,16 | 7,8 | 0,4 | 999 | 0 | 78 | 72 |
| D1 | 11 | 600 | 58 | 2 | 3,1 | 0,0 | 0,00 | 0,1 | 0,0 | 999 | 0 | 12 | 6 |

7.2.3 / Sluiting middenberm of ventwegen

Wanneer de middenbermen gesloten worden of er gewerkt wordt met ventwegen, zullen alle verschillende linksafbewegingen van de verschillende parkings langstheen de N32 een U-turn moeten gaan maken aan de volgende rotonde.

Voor deze berekening werd gebruikt gemaakt van de kruispunttellingen en de tellingen aan de toegangen van de verschillende parkings. Er werd geopteerd om de periode van zaterdagmiddag 15:45-16:45 te nemen omdat dit het piek uur is op zaterdag en in deze periode de meeste linksafbewegingen plaatsvinden.

Er werd gekeken naar de twee wegdelen van de N32 tussen de drie rotondes, namelijk de rotonde N32-Oude Diksmuidelaan, de rotonde N32-Rolariusweg en N32-Leopold III-laan.

N32 – OUDE DIKSMUIDESTRAAT

Volgens de tellingen komen er op deze rotonde 293 U-turnbewegingen bij van en naar het zuidelijk deel van deze rotonde. Met de huidige infrastructuur van de rotonde kan deze rotonde de bijkomende bewegingen niet verwerken. De zuidelijke tak kent een verzadigingsgraad (Xen) van 98% en een gemiddelde wachtrijlengte (Nen) van 38 pae-voertuigen.

Het groot aantal linksafbewegingen kan door het sluiten van de middenberm niet worden opgevangen door de U-turnbeweging op de rotonde.

| | aantal rijstroken | α | β | γ | Qco pae/h | Cen pae/h | Cri pae/h | Xen % | Xri % | Den s/pae | Nen pae |
|------------|-------------------|----------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|-----------|---------|
| rotonde | 1 | | 0,95 | | | | | | | | |
| N32 Noord | 1 | 0,1 | | 1 | 489 | 1065 | 879 | 58 | 70 | 7 | 1 |
| Diksmuide | 1 | 0,2 | | 1 | 958 | 648 | 235 | 24 | 67 | 8 | 0 |
| Robaard | 1 | 0,1 | | 1 | 1091 | 531 | 363 | 58 | 85 | 19 | 2 |
| N32 Zuid | 1 | 0,1 | | 1 | 423 | 1124 | 1118 | 98 | 98 | 123 | 38 |
| Wijnendale | 1 | 0,2 | | 1 | 1320 | 326 | 57 | 14 | 81 | 17 | 0 |

Wanneer ten oosten van de N32 tussen Wijndalestraat en RUP Dammestraat een weg achter de winkels wordt aangelegd, moet niet al het verkeer via de N32. Verkeer vanuit het noorden dat in de oostelijke winkels moet zijn, zal niet meer tot aan de Rolariusweg moeten rijden. Het verkeer dat wil vertrekken naar het zuiden, zal geen u-turn moeten doen op de rotonde, maar zal ook via de nieuwe weg kunnen uitrijden.

De zwaarst belaste tak in vorig scenario – N32 Zuid – kent nu +/- 100 minder U-turns. Hierdoor dalen de wachttijden en is de rotonde niet meer verzadigd. Dit verkeer maakt nu een linksafbeweging (i.p.v. een rechtdoorgaande beweging) aan de nieuwe weg.

| Scenario 3 | aantal rijstroken | α | β | γ | Qco pae/h | Cen pae/h | Cri pae/h | Xen % | Xri % | Den s/pae | Nen pae |
|----------------|-------------------|----------|---------|----------|--------------|--------------|--------------|----------|----------|--------------|------------|
| ROTONDE | | | | | | | | | | | |
| Wijndalestraat | 1 | | | 0,95 | | | | | | | |
| N32 Noord | 1 | 0,1 | | 1 | 843 | 750 | 371 | 33 | 66 | 7,31 | 0,5 |
| Dikstruide | 1 | 0,2 | | 1 | 455 | 1096 | 1009 | 76 | 82 | 10,90 | 2,5 |
| Robaard | 1 | 0,1 | | 1 | 991 | 619 | 99 | 10 | 63 | 7,14 | 0,1 |
| N32 Zuid | 1 | 0,1 | | 1 | 1039 | 576 | 264 | 34 | 75 | 10,76 | 0,6 |
| | | 0,2 | | 1 | 423 | 1124 | 986 | 66 | 75 | 7,47 | 1,5 |

N32 – ROLARIUSWEG

Volgens de tellingen komen er op deze rotonde 69 u-turnbewegingen bij van en naar het noordelijk deel van deze rotonde en 195 U-turnbewegingen bij van en naar het zuidelijk deel van deze rotonde. Het noordelijk deel van het kruispunt kent geen probleem, maar het zuidelijk deel van het kruispunt kent toch al gemiddelde wachttijlengten van 7 pae-voertuigen. Dit is op de limiet.

| aantal rijstroken | α | β | γ | Qco pae/h | Cen pae/h | Cri pae/h | Xen % | Xri % | Den s/pae | Nen pae |
|-------------------|----------|-------------|----------|--------------|--------------|--------------|----------|----------|--------------|------------|
| | | | | | | | | | | |
| 1 | | 0,95 | | | | | | | | |
| N32 Noord | 1 | 0,2 | 1 | 424 | 1123 | 1073 | 84 | 88 | 16 | 4 |
| Rolarius | 1 | 0,2 | 1 | 1033 | 582 | 108 | 12 | 66 | 8 | 0 |
| N32 Zuid | 1 | 0,2 | 1 | 293 | 1240 | 1218 | 91 | 92 | 23 | 7 |
| X | 1 | 0,2 | 1 | 1154 | 474 | 1 | 0 | 68 | 9 | 0 |

Wanneer ook hier wordt verondersteld dat er een oostelijke nieuwe weg (X) wordt gerealiseerd tussen Wijndalestraat en RUP Dammestraat, dan zal verkeer van de winkels ten oosten van de N32 via de nieuwe weg komen. Deze verandering in bewegingen (niet meer recht door vanaf noord, maar linksaf vanaf oost) zorgen niet voor langere wachttijden. Integendeel, het zorgt voor een betere spreiding van het verkeer.

| scen 3 | aantal rijstroken | α | β | γ | Qco pae/h | Cen pae/h | Cri pae/h | Xen % | Xri % | Den s/pae | Nen pae |
|-------------|-------------------|------------|---------|----------|--------------|--------------|--------------|----------|----------|--------------|------------|
| rotonde | 1 | | | | | | | | | | |
| Nieuwe weg | 1 | 0,2 | | 1 | 745 | 838 | 278 | 18 | 54 | 5 | 0 |
| N32 Noord | 1 | 0,2 | | 1 | 334 | 1203 | 1144 | 79 | 84 | 11 | 3 |
| Rolariusweg | 1 | 0,2 | | 1 | 953 | 653 | 118 | 11 | 61 | 7 | 0 |
| N32 zuid | 1 | 0,2 | | 1 | 230 | 1296 | 1185 | 59 | 65 | 5 | 1 |

N32 – LEOPOLD III-LAAN

Volgens de tellingen komen er op deze rotonde 177 u-turnbewegingen bij van en naar het noordelijk deel van deze rotonde. Doordat de in- en uitritten van rotonde dichtbij elkaar staan, is de afwikkeling op deze rotonde niet ideaal. Het noordelijk deel van het kruispunt kent gemiddelde wachttijlengten van 24 pae-voertuigen.

Het groot aantal linksafbewegingen kan door het sluiten van de middenberm niet worden opgevangen door de u-turnbeweging op de rotonde.

| aantal rijstroken | α | β | γ | Qco pae/h | Cen pae/h | Cri pae/h | Xen % | Xri % | Den s/pae | Nen pae |
|-------------------|----------|-------------|----------|--------------|--------------|--------------|----------|----------|--------------|------------|
| | | | | | | | | | | |
| 1 | | 0,95 | | | | | | | | |
| N32 Noord | 1 | 0,35 | 1 | 492 | 1062 | 1052 | 97 | 98 | 84 | 24 |
| X | 1 | 0,35 | 1 | 1190 | 442 | 1 | 0 | 71 | 10 | 0 |
| N32 Zuid | 1 | 0,35 | 1 | 741 | 841 | 556 | 46 | 70 | 8 | 1 |
| Leopold III | 1 | 0,35 | 1 | 615 | 954 | 728 | 54 | 71 | 7 | 1 |

Indien de in- en uitritten verder uit elkaar worden gelegd, kan deze rotonde wel de bijkomende u-turnbewegingen verwerken.

| aantal rijstroken | α | β | γ | Qco pae/h | Cen pae/h | Cri pae/h | Xen % | Xri % | Den s/pae | Nen pae |
|-------------------|----------|-------------|----------|--------------|--------------|--------------|----------|----------|--------------|------------|
| | | | | | | | | | | |
| 1 | | 0,95 | | | | | | | | |
| N32 Noord | 1 | 0,15 | 1 | 334 | 1203 | 1164 | 85 | 88 | 15 | 4 |
| X | 1 | 0,15 | 1 | 1190 | 442 | 1 | 0 | 71 | 10 | 0 |
| N32 Zuid | 1 | 0,15 | 1 | 591 | 974 | 637 | 40 | 61 | 5 | 1 |
| Leopold III | 1 | 0,15 | 1 | 537 | 1023 | 778 | 50 | 66 | 6 | 1 |

CONCLUSIES

Het sluiten van de middenberm met enkel rechts-in en rechts-uit bewegingen of de realisatie van ventwegen is nefast voor de doorstroming van het verkeer op de N32. Plaatselijk ontstaat een capaciteitsverhoging door de scheiding van doorgaand verkeer en lokaal bestemmingsverkeer, maar uiteindelijk komt dit verkeer toch weer samen op de rotondes. Door de vele u-turn bewegingen wordt de capaciteit van de rotondes overschreden. De Robaardstraat wordt vandaag wel al gebruikt als keermogelijkheid, de toekomstige ontsluitingsweg voor het binnengebied Dammestraat kan die rol ook opnemen en zal de druk op de rotonde Wijmedalestraat doen afnemen. Een deel van het verkeer zal dan immers naar beneden rijden richting kruispunt Rolariusweg. De belangrijkste reden om niet te kiezen voor de ventwegen is dat er geen doorstromingsmaatregelen voor de bus zijn opgenomen. Bij het scenario van de middenberm/centrale busbaan krijgt de bus wel doorstromingsmogelijkheden, maar blijft de doorstroming voor het autoverkeer problematisch.

Het voorkeurscenario bestaat erin om te werken met aparte busbanen en een middenberm waarin linksafslagbewegingen worden georganiseerd. Dit scenario zal ook worden doorgerekend met het micro verkeersmodel.

7.2.4 / Sluiting middenberm met bijkomende weg tussen RUP Dammestraat en Wijmedalestraat

Wanneer ten oosten van de N32 tussen Wijmedalestraat en RUP Dammestraat een weg achter de winkels wordt aangelegd, moet niet al het verkeer via de N32. Verkeer vanuit het noorden dat in de oostelijke winkels moet zijn, zal niet meer tot aan de Rolariusweg moeten rijden. Het verkeer dat wil vertrekken naar het zuiden, zal geen u-turn moeten doen op de rotonde, maar zal ook via de nieuwe weg kunnen uitrijden.

De zwaarst belaste tak in vorig scenario – N32 Zuid – kent nu +/- 100 minder u-turns. Hierdoor dalen de wachtrijen en is de rotonde niet meer verzadigd. Dit verkeer maakt nu een linksafbeweging (i.p.v. een recht-doorgaande beweging) aan de nieuwe weg.

| Scenario 3 | aantal rijstroken | α | β | γ | Qco paer/h | Cen paer/h | Cri paer/h | Xen % | Xri % | Den sl/pae | Nen pae |
|-----------------|-------------------|----------|---------|----------|---------------|---------------|---------------|----------|----------|---------------|------------|
| ROTONDE | 1 | | 0,95 | | | | | | | | |
| Wijmedalestraat | 1 | 0,1 | | 1 | 843 | 750 | 371 | 33 | 66 | 7,31 | 0,5 |
| N32 Noord | 1 | 0,2 | | 1 | 455 | 1096 | 76 | 82 | 82 | 10,90 | 2,5 |
| Diksmuide | 1 | 0,1 | | 1 | 991 | 619 | 99 | 10 | 63 | 7,14 | 0,1 |
| Robaard | 1 | 0,1 | | 1 | 1039 | 576 | 264 | 34 | 75 | 10,76 | 0,6 |
| N32 Zuid | 1 | 0,2 | | 1 | 423 | 1124 | 996 | 66 | 75 | 7,47 | 1,5 |

Wanneer ook hier wordt verondersteld dat er een oostelijke nieuwe weg (X) wordt gerealiseerd tussen Wijmedalestraat en RUP

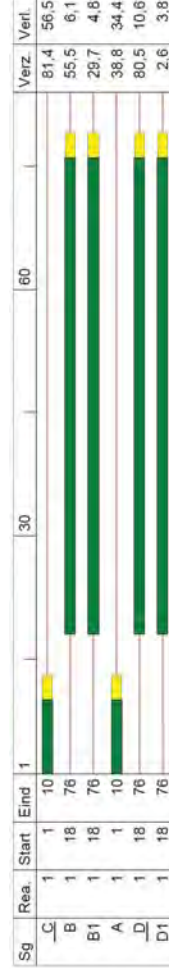
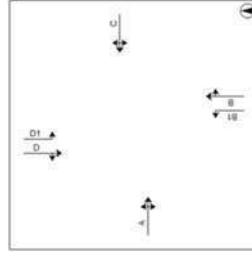
Dammestraat. Zal verkeer van de winkels ten oosten van de N32 via de nieuwe weg komen. Deze verandering in bewegingen (niet meer recht door vanaf noord, maar linksaf vanaf oosten) zorgen niet voor langere wachtrijen. Integendeel, het zorgt voor een betere spreiding van het verkeer.

| scen 3 | aantal rijstroken | α | β | γ | Qco paer/h | Cen paer/h | Cri paer/h | Xen % | Xri % | Den sl/pae | Nen pae |
|-------------|-------------------|----------|---------|----------|---------------|---------------|---------------|----------|----------|---------------|------------|
| rotonde | 1 | | 0,95 | | | | | | | | |
| Nieuwe weg | 1 | 0,2 | | 1 | 745 | 838 | 278 | 18 | 54 | 5 | 0 |
| N32 Noord | 1 | 0,2 | | 1 | 334 | 1203 | 1144 | 79 | 84 | 11 | 3 |
| Rolariusweg | 1 | 0,2 | | 1 | 953 | 653 | 118 | 11 | 61 | 7 | 0 |
| N32 zuid | 1 | 0,2 | | 1 | 230 | 1296 | 1185 | 59 | 65 | 5 | 1 |

Door het realiseren van een 'ventweg' achter de winkels die de Wijmedalestraat met RUP Dammestraat en de nieuwe weg verbindt, kunnen enkele u-turn-bewegingen worden gereduceerd. Dit zorgt voor minder bewegingen op de rotonde met de Wijmedalestraat. Dit verkeer zal niet meer recht door gaan op de nieuwe rotonde bij de Rolariusweg, maar vanuit het oosten komen en linksaf moeten. Deze linksafbewegingen zorgen echter niet voor een probleem, maar eerder voor een spreiding van het verkeer op deze rotonde en een verbetering.

VRI AAN ROLARIUSWEG

Wanneer een verkeerslichtenregeling wordt voorzien aan het verlengd kruispunt met de Rolariusweg, berekenen we een cyclustijd van 83 seconden. Dit is een lichte stijging omdat door het sluiten van de middenberm meer verkeer via de Nieuwe Weg zal gaan en linksaf zal slaan.



Evaluatie gegevens

| Signaal-groep | Int. | Cap. | Eff. groen | Verz. graad | Gem. verz. tijd | Delay | Gem. stops | Gem. max. wachtrij | Overf. queue | Opstel. cap. | Verv. overschr. | Benod. opst.cap. P=5[%] | Benod. opst.cap. P=10[%] |
|---------------|---------|---------|------------|-------------|-----------------|-----------|------------|--------------------|--------------|--------------|-----------------|-------------------------|--------------------------|
| | [pae/u] | [pae/u] | [sec] | [%] | [sec] | [pae u/u] | [pae/sec] | [pae] | [pae] | [m] | [/u] | [m] | [m] |
| C | 151 | 1710 | 9 | 81 | 56,5 | 2,4 | 0,05 | 4,2 | 1,0 | 999 | 0 | 48 | 48 |
| B | 684 | 1765 | 58 | 56 | 6,1 | 1,2 | 0,08 | 5,2 | 0,0 | 999 | 0 | 60 | 54 |
| B1 | 83 | 400 | 58 | 30 | 4,8 | 0,1 | 0,01 | 0,6 | 0,0 | 999 | 0 | 18 | 18 |
| A | 72 | 1710 | 9 | 39 | 34,4 | 0,7 | 0,02 | 1,5 | 0,0 | 999 | 0 | 30 | 24 |
| D | 993 | 1765 | 58 | 80 | 10,6 | 2,9 | 0,18 | 9,4 | 0,7 | 999 | 0 | 96 | 90 |
| D1 | 11 | 600 | 58 | 3 | 3,8 | 0,0 | 0,00 | 0,1 | 0,0 | 999 | 0 | 12 | 6 |

7.2.5 / Conclusie

Door de groei van het verkeer door de ontwikkelingen rond de N32 zullen de rotonde met de Wijmedalestraat en het kruispunt met de Rolariusweg meer verkeer ondervinden. Het verkeer op dit stuk verloopt traag door de vele linksafbewegingen bij de verschillende winkels. Als eerste kan worden gekozen om niet overal linksafbewegingen toe te laten, maar de toegangen van de winkels op de N32 te bundelen. Daarnaast kunnen de twee T-kruispunten behouden worden aan de Rolariusweg en de Nieuwe Weg. Hier kunnen ook verkeerslichten werken.

Wanneer de middenberm gesloten wordt om de doorstroming op de N32 te optimaliseren, is er een oostelijke weg nodig tussen RUP Dammestraat en Wijmedalestraat die fungeert zoals de Robaardstraat aan de westelijke zijde. Hierdoor zal er meer verkeer via de oostelijke weg en de nieuwe weg gaan. Dit verkeer kan dan niet gemakkelijk meer uitrijden, dus zijn verkeerslichten aangewezen om het verkeer daar optimaal te sturen.

De rotonde aan Wijmedalestraat en Oude Diksmuidestraat blijft onveranderd.

8 / MICROSIMULATIE VOORKEURSCENARIO

8.1 / SIMULATIE BASISITUATIE

8.1.1 / Opbouw simulaties

Er worden simulaties uitgevoerd van het projectgebied tijdens de twee periodes met de hoogste intensiteiten. De simulatie van de drukke shopping namiddag (15u-17u) op zaterdag omvat de drie deelgebieden van het projectgebied. De simulatie van de avondspits (16u30-18u30) op een weekavond omvat enkel deelgebied 1 omdat in de avondspits enkel de afwikkeling ter hoogte van de aansluiting met de R32 een knelpunt is. Voor beide periodes wordt de bestaande toestand gesimuleerd als referentiescenario.

Als input voor de verkeersintensiteiten maken we gebruik van slangtellingen over een langere periode en kruispunttellingen op enkele wegkeuzen momenten. De slangtellingen meten de intensiteiten op de doorgaande wegsegmenten, de kruispunttellingen geven een meer gedetailleerd beeld van de afslagbewegingen op de kruispunten en de parkings van de handelszaken langs de N32. De intensiteiten uit de kruispunttellingen op donderdag 14 april 2016 en de tellingen van het verkeer van en naar de parkings op dinsdag 19 april 2016 worden gebruikt als input voor de basisituatie van de avondspits. De intensiteiten voor de basisituatie op zaterdagmiddag komen uit de kruispunttellingen van zaterdag 16 april 2016 en de tellingen van en naar de parkings van zaterdag 30 april 2016.

Uit de resultaten van de slangtellingen tussen maandag 11 april en woensdag 25 mei blijkt er dat de dagen waarop de kruispunttellingen uitgevoerd zijn een gemiddelde verkeersintensiteit was. De gebruikte kruispunttellingen zijn dus representatief. De basisituatie is gekalibreerd op basis van het waargenomen filebeeld op de N32 (locatie, begin- en einduur, maximale lengte) en reistijdmetingen van De Lijn.

De simulatie heeft een opwarmperiode van 15 minuten, zodat er al een stabiele, representatieve verkeerssituatie op het netwerk staat bij aanvang van de te evalueren periode. Na de meetperiode is er een 'cooling down' periode van een kwartier die nodig is om sommige metingen af te ronden. Elke simulatie wordt meerdere keren doorgerekend met telkens een kleine variatie in het vertrektijdstip van de voertuigen. De gerapporteerde resultaten zijn een gemiddelde van de simulaties.

8.1.2 / Resultaten

In de simulatie van dinsdagavond ontstaat er al snel een wachtrij op de N32 in noordelijke richting tussen de rotonde (Wijmedalestraat) en de ovonde (R32). Deze wachtrij slaat regelmatig terug tot voorbij de rotonde en wordt tijdens de simulatieperiode nooit volledig weggevoerd. Dit komt overeen met wat er tijdens een reguliere avondspits wordt waargenomen.

Op zaterdagmiddag worden er in de simulatie ter hoogte van de ovonde geen problemen waargenomen. Er ontstaat af en toe een kleine wachtrij, maar die neemt dan meteen weer af. Voor de rotonde van de Wijndalestraat ontstaat er door de winkeldrukte geleidelijk een wachtrij op de N32. In zuidelijke richting staat het verkeer op de N32 al snel aan te schuiven voor de rotonde met de Leopold III-laan. Ook deze resultaten komen goed overeen met wat er op een gemiddelde zaterdagmiddag wordt waargenomen.

De resultaten van de basissituatie worden per tijdsperiode vergeleken met de gemeten reistijden van de Lijn. In het referentiescenario op een weekavond benadert de gesimuleerde gemiddelde snelheid op de N32 in beide richtingen de gemeten snelheden van De Lijn. Hierbij dient opgemerkt te worden dat er slechts een beperkt aantal bussen gesimuleerd wordt in deze periode (conform de dienstregeling van De Lijn).

Tabel 4 *Vergelijking snelheid simulatie - meting op dinsdagavond*

| | Aantal bussen | Snelheid simulatie (km/u) | Snelheid De Lijn (km/u) |
|-----------------------|---------------|---------------------------|-------------------------|
| Wijndale --> Sportman | 3 | 17 | 19 |
| Sportman --> Wijndale | 1 | 36 | 34 |

Ook op zaterdagmiddag liggen de snelheden dicht bij de gemeten waarden. Ook nu rijdt er slechts een beperkt aantal bussen door deelgebied 1.

Tabel 5 *Vergelijking snelheid simulatie - meting op zaterdagmiddag*

| | Aantal bussen (15u-17u) | Snelheid simulatie (km/u) | Snelheid De Lijn (km/u) |
|--------------------------|-------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Waterdam--> Mammoet 3 | 5 | 24 | 21 |
| Mammoet3-->Wijndale | 1/5! | 28 | 24 |
| Wijndale --> Sportman | 1 | 33 | 39 |
| Sportman --> Wijndale | - | - | 16 |
| Wijndale --> Leopold III | 5 | 24 | 17 |
| Leopold III --> Waterdam | 5 | 29 | 26 |

8.2 / SIMULATIE VOORKEURSCENARIO

8.2.1 / Voorkeursscenario

ALGEMEEN

Het voorstel dat wordt doorgerekend met het microverkeersmodel bestaat erin om de huidige ovonde om te vormen tot een turbotonde en om tussen de ovonde en de rotonde Wijndale langs beide zijden van de weg een busbaan te voorzien. De huidige middenberm blijft behouden, maar is overrijdbaar ter hoogte van de bedrijven. Voor het wegvak tussen de rotonde Wijndale en de Rolariusweg is geopteerd voor een 2x1 met overrijdbare middenberm. Er worden geen busbanen voorzien. De parkings worden wel beter gekoppeld en de toegangen gegroepeerd. Ter hoogte van Mammoetcenter wordt de centrale toegang opgeheven en ingericht als fiets- en voetgangersoversteek. Het kruispunt Rolariusweg is in de microsimulatie opgenomen als twee T-kruispunten. Het wegvak Rolariusweg - rotonde Leopold III-laan wordt voorzien van een busbaan stadinwaarts. De middenberm is eveneens overrijdbaar met beveiligde voetgangersoversteekplaatsen. Over het volledige traject wordt ingezet op afgescheiden fietspaden.

BUSSTROKEN OP DE N32

In de simulatie van het voorkeursscenario worden er busstroken voorzien op de N32 in beide richtingen tussen de ovonde R32 en de rotonde Diksmuidelaan. In zuidelijke richting wordt er ook tussen de Rolariusweg en de rotonde Leopold III-laan een busstrook voorzien.

ONTSluitING PARKINGS

Door de gewijzigde circulatie op de parking van het Mammoet-center, moet het verkeer deze parking oprijden in het zuiden en afrijden in het noorden. De ontsluiting in het midden is verwijderd. Hier komt de nieuwe bushalte en een voetgangersoversteek. De winkels tussen de Robaardstraat en de R32 hebben een uitgang op de Robaardstraat. In de simulatie van het voorkeursscenario veronderstellen we dat al het verkeer van deze winkels naar de N32 wegrijdt via de Robaardstraat. Verkeer richting Roesselare blijft rechtsaf naar de N32 rijden.

AANSLUITING ROTSESTRAAT

Verkeer vanuit de Rotsestraat kan enkel rechtsaf de N32 oprijden. Wie een bestemming heeft ten zuiden van deze aansluiting, kan via de Leopold III-laan rijden.

NIEUWE ONTWIKKELINGEN

De aansluiting van het nieuwe binnengebied wordt gemodelleerd. De verkeersproductie- en attractie ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen in dit binnengebied zijn opgeteld bij de huidige intensiteiten.

8.2.2 / Gesimuleerde varianten

OVONDE R32

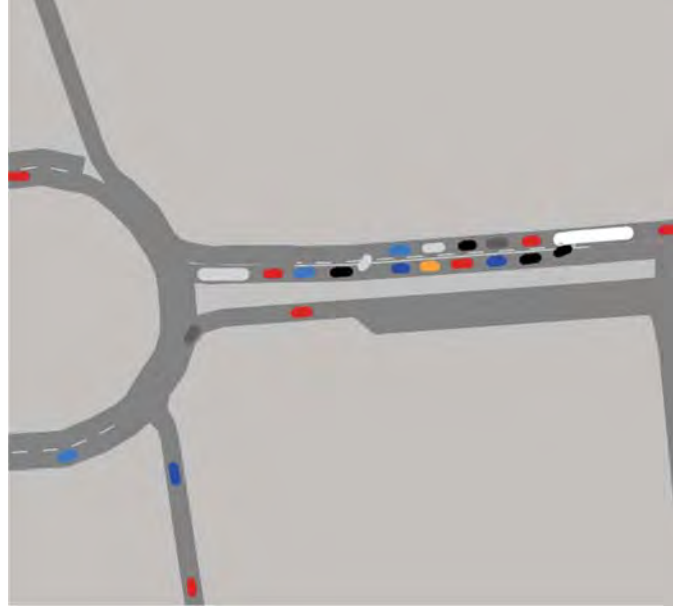
Er zijn verschillende ontwerpen getest om de doorstroming op de ovonde te verbeteren. Aangezien deze ovonde een knelpunt is in de verkeerssituatie op een reguliere weekavond, werd elke versie met de simulatie van deze periode geëvalueerd.

- Variant 1: Turbotonde-principe voor rechtse afslag vanuit het zuiden, zie *Figuur 53*. Op de N32 tussen rotonde Wijnendale en de ovonde wordt rechts van de rijbaan een busstrook aangelegd. Op 80 meter voor de ovonde eindigt de busbaan en komt het verkeer samen. Madien kan het rechts afslaand verkeer uitvoegen. Het verkeer naar het noorden en het links afslaand verkeer moeten op de linkse rijstrook blijven. Deze variant zorgt nauwelijks voor een verbetering van de doorstroming. Het rechts afslaand verkeer uit het zuiden kan vlotter op de ovonde rijden, maar het overige verkeer heeft het moeilijker. Het moet nu altijd met twee conflicterende rijstroken rekening houden. Doordat dit een groot aandeel van het verkeer uit het zuiden betreft, kan het rechts afslaand verkeer al snel niet meer tot aan de uitvoegstrook rijden. Een langere uitvoegstrook zou deze variant kunnen verbeteren, maar dat gaat dan ten koste van de effectiviteit van de busstrook.



Figuur 53 Variant 1 Ovonde R32

- Variant 2: Busstrook naar het midden: De busstrook wordt naar het midden gebracht, zodat de bus in de juiste positie op de ovonde aankomt. Het verkeer naar het noorden en het links afslaand verkeer moeten nu uitvoegen naar de linkse rijstrook. Op de ovonde zelf gelden dezelfde principes als in variant 1. Ook in deze variant blijft de doorstroming op de N32 een probleem. Het verkeer op de linkse uitvoegstrook slaat immers al snel terug tot op de rechtse rijstrook, waardoor het andere verkeer niet meer tot aan de ovonde geraakt.



Figuur 54 Variant 2 Ovonde R32

- Variant 3: By-pass: In deze variant blijft de busstrook van de rotonde naar de ovonde links liggen en loopt ze door tot aan de ovonde. De bus kan op de ovonde uitvoegen naar de rechtse rijstrook. Voor het rechts afslaand verkeer naar de R32 wordt er een by-pass voorzien. Deze variant is een verbetering voor de doorstroming op de ovonde vanuit het zuiden. Het verkeer dat nog over de ovonde moet is gereduceerd en kan (met uitzondering van de bussen) op de rechtse rijstrook invoegen. Doordat het recht door en links afslaand verkeer vanuit het zuiden sneller na elkaar op de ovonde kan rijden, krijgen de stromen op de oostelijke en de noordelijke tak van de ovonde het moeilijker om in te voegen en ontstaan hier wachtrijen. De wachtrij op de oostelijke tak (de afrit vanaf de R32 oost) slaat regelmatig terug tot op de R32.



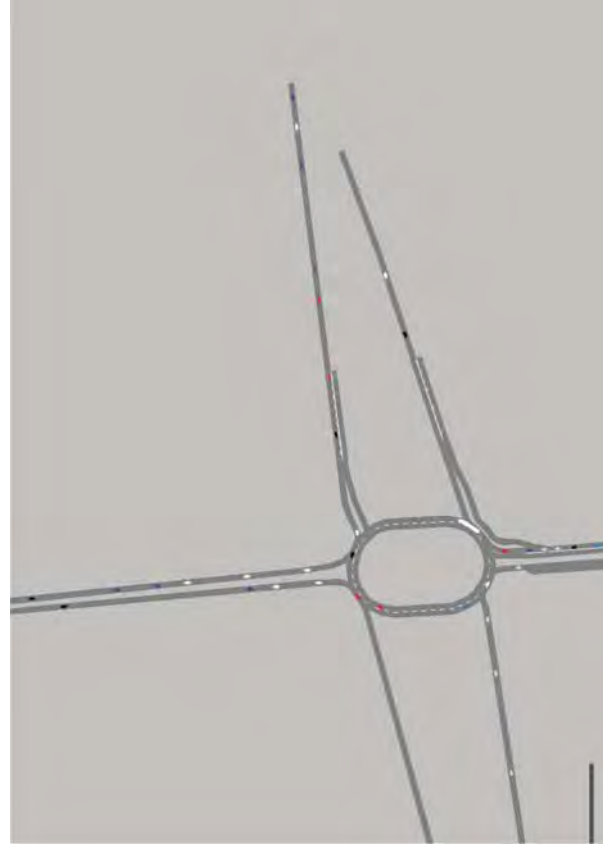
Figuur 55 Variant 3 Ovonde R32

- Variant 4: By-pass op de zuidelijke tak en de oostelijke tak van de ovonde. Aan variant 3 wordt een tweede by-pass toegevoegd op de oostelijke tak van de ovonde (de afrit van af R32 oost). Hierdoor kan het verkeer naar het noorden vlotter afslaan en ontstaan er geen lange wachtrijen meer op deze tak. Ook op de noordelijke tak gaat het vlotter, doordat het verkeer sneller durft in te voegen. Het vlotter invoegend verkeer uit het noorden, maakt het op de zuidelijke tak weer iets minder vlot, waardoor de wachtrij af en toe te ver terugslaat naar de rotonde. Door de oostelijke by-pass wordt het profiel op de N32 boven de ovonde breder, terwijl er slechts beperkte ruimte beschikbaar is.



Figuur 56 Variant 4 Ovonde R32

- Variant 5: By-pass op de zuidelijke tak en turbotonde-principe op de oostelijke tak van de ovonde. In de plaats van een by-pass, wordt er links van de oostelijke tak een uitvoegstrook gelegd, waarop het links afslaand verkeer kan voorsorteren. Dit verkeer komt op de binnenste rijstrook van de ovonde terecht. Hierdoor kan ook het verkeer vanuit het noorden vlotter invoegen. De impact op de doorstroming op de zuidelijke tak is minder groot dan in variant 4. Hoe sneller de by-pass op de zuidelijke tak bereikbaar is, hoe vlotter de doorstroming op deze tak



Figuur 57 Variant 5 Ovonde R32

- Variant 6: Turbo-ovonde: Omwille van de ruimtelijke impact en het risico voor fietsongevallen die met een by-pass gepaard gaan, wordt er een bijkomende variant onderzocht. Hierbij worden de principes van een turborotonde op de hele ovonde toegepast. Op de zuidelijke tak (N32) van de ovonde ligt de busstrook weer aan de rechterkant. Op 80 meter voor de ovonde stopt de busstrook en moet het doorgaand en het rechts afslaand verkeer invoegen op de busstrook. Links afslaand verkeer blijft links. Op de ovonde zelf moet het verkeer op zijn rijstrook blijven en komt het aan de buitenkant terecht wanneer het moet afslaan. In het noorden en in het zuiden wordt het verkeer op de buitenste rijstrook verplicht om af te slaan naar de N32. Deze variant heeft een zeer goede impact op de doorstroming, omdat de beide rijstroken van de ovonde optimaal benut worden en een deel van het verkeer met minder conflicterend verkeer te maken krijgt bij het invoegen op de ovonde. Het voorkeursscenario wordt met deze variant van de ovonde doorgerekend.

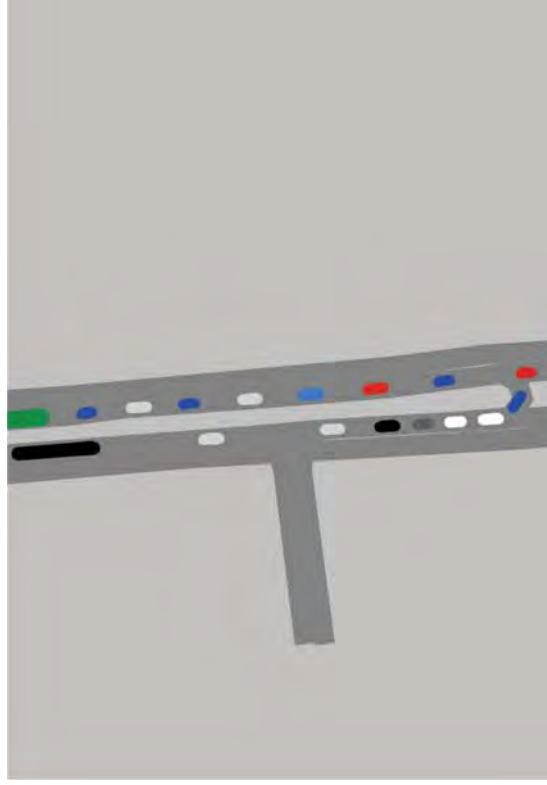


Figuur 58 Variant 6 Ovonde R32

MIDDENBERM N32

Het voorkeursscenario werd getest met en zonder middenberm op de N32.

- Variant 1: met middenberm: Op de N32 wordt een middenberm aangelegd, waardoor het winklend verkeer rechts in/rechts uit de parkings kan rijden. Hierdoor zou de doorstroming op de N32 moeten verbeteren. De restcapaciteit van de rotondes is onvoldoende om al de U-turns van winkelverkeer te verwerken. Daarom zijn op wegkeuzen locaties doorsteken in de middenberm voorzien om te keren. De winkels tussen de N32 en de Robaardstraat sluiten aan op de Robaardstraat zodat het verkeer naar het noorden langs daar kan rijden. De simulaties tonen aan dat deze configuratie erg gevoelig is. Er is niet overal voldoende ruimte om de uitvoegstrook in de middenberm lang genoeg uit te voeren. De wachtrij van het kerend verkeer blokkeert regelmatig het doorgaand verkeer. Dit heeft een erg negatieve impact op de doorstroming.



Figuur 59 Variant met middenberm

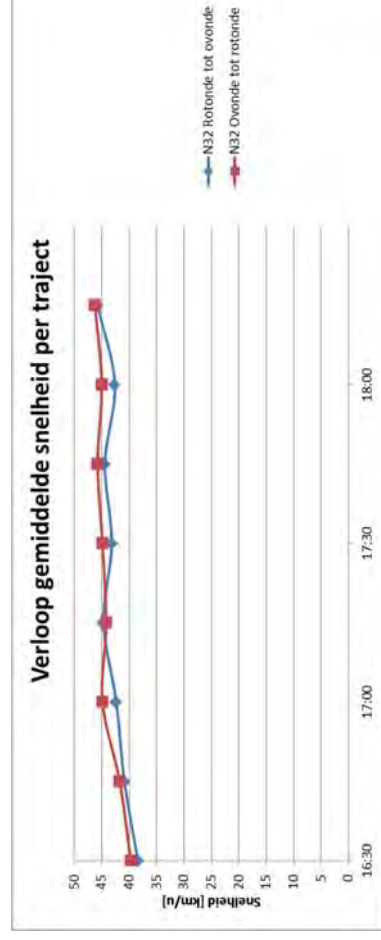
- Variant 2: zonder middenberm: De middenberm op de N32 wordt in deze variant niet aangelegd en het verkeer kan weer in alle richtingen van de parkings rijden. Hierdoor ontstaan er op de parkings soms wachtrijen van verkeer dat niet vlot links kan afslaan. Aangezien men liever heeft dat er een wachtrij staat op de parkings dan op de N32 zelf, wordt het voorkeurscenario in deze variant doorgerekend.

8.2.3 / Resultaten

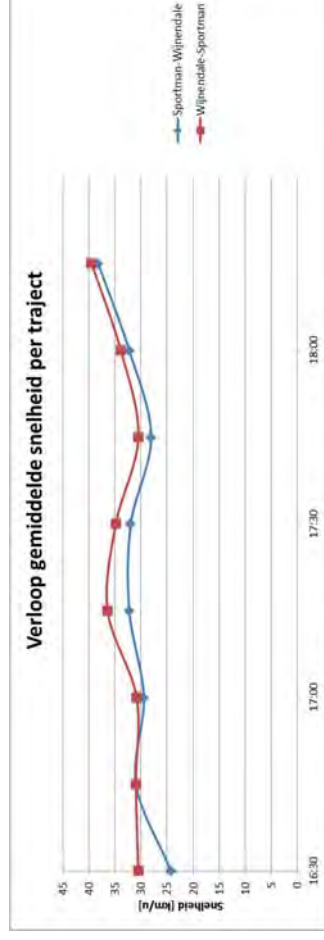
RESULTATEN DINSDAGAVOND

Uit de simulatie van de weekavond blijkt dat de doorstroming op de N32 van de rotonde naar de ovonde verbeterd en er nauwelijks nog wachtrijen ontstaan op dit wegsegment. De gemiddelde snelheid neemt toe van ongeveer 12 km/u in de basistoestand naar 45-50 km/u in het voorkeurscenario. Ook de bus kan een gemiddelde snelheid van meer dan 30 km/u aanhouden tussen de haltes Wijnendale en Sportman (inclusief wachttijden aan de haltes).

Op de rotonde Wijnendale verplaatst een deel van de toekomstige stroom uit het zuiden zich naar de Robaardstraat (het verkeer dat de parkings verlaat). Hierdoor ontstaat er een beperkte wachtrij op de Robaardstraat.



Figuur 60 Gemiddelde snelheid op de N32 tussen de rotonde en de ovonde



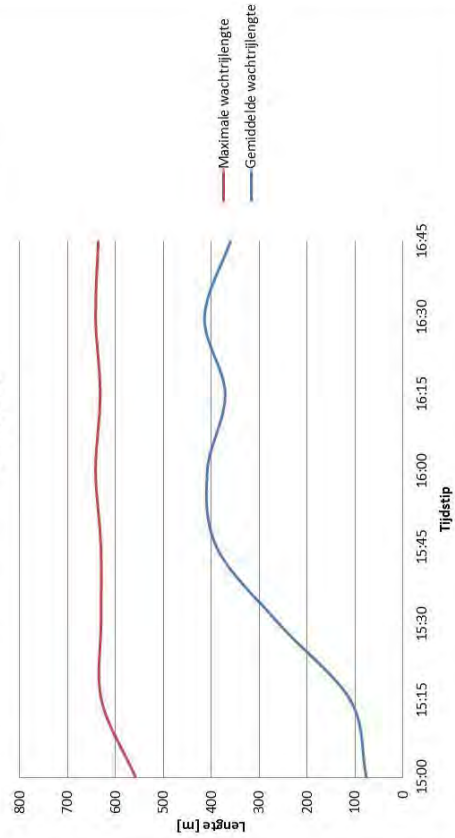
Figuur 61 Gemiddelde snelheid bus op de N32

RESULTATEN ZATERDAGNAMIDDAG

In het voorkeurscenario neemt de hinder op zaterdagmiddag in noordelijke richting af. Er is minder hinder voor de rotonde met de Diksmuideaan. De gemiddelde snelheid op het volledige traject neemt slechts zeer beperkt toe (van 27 km/u naar 29 km/u).

In zuidelijke richting neemt de wachtrij voor de Leopold III-iaan slechts in beperkte mate af. De gemiddelde snelheid van het verkeer is dan ook nauwelijks hoger geworden. De bus kan de wachtrij echter voorbij steken, omdat ze tot aan de busstrook rijdt en dan aan vrije snelheid de rotonde kan bereiken.

Wachtrij voor de rotonde (Leopold III-laan) vanuit het noorden



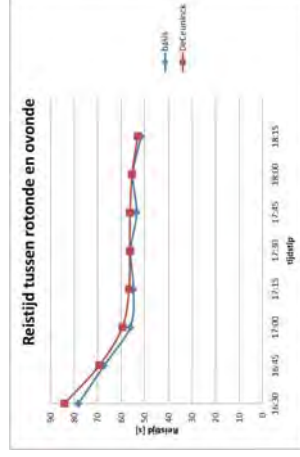
Figuur 62 Verloop wachtrij op de N32 op zaterdagmiddag

EXTRA DOORREKENING MET UITBREIDING DECEUNINCK BRUGSESTEENWEG

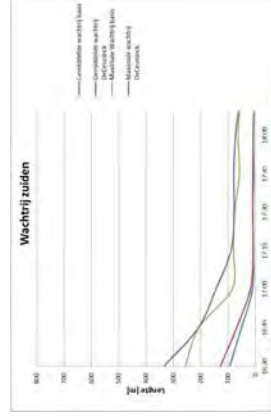
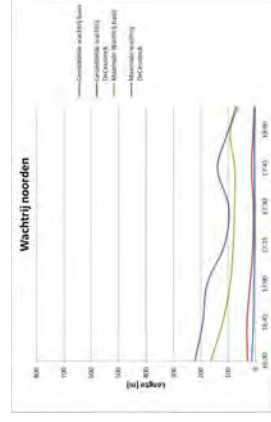
Op basis van de berekening van het mobiliteitsprofiel voor de uitbreiding van een deel van de gebouwen van Deceuninck is een bijkomende doorrekening gebeurd met het verkeersmodel. Hierbij is uitgegaan dat 1/3 van het verkeer vanuit het centrum van Roeselare naar de site zal rijden. 1/3 komt vanuit de ovonde. De zelfde aanname is gebeurd voor het vertrekkende verkeer. Dit betekent dat er ongeveer 300 pae /uur bijkomt op de ovonde. De doorrekening is gebeurd voor de avondspts.



+ - 300 bijkomende pae/u op de ovonde

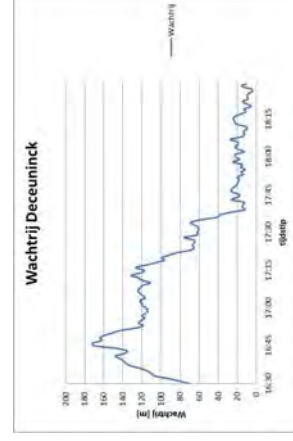
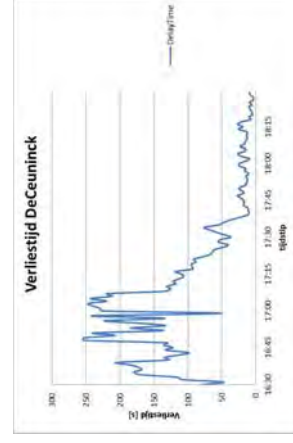


Uit de doorrekening blijkt dat de gemiddelde reistijd (over 10 simulaties) tussen de rotonde aan de Wijnendalestraat en de ovonde een kleine toename kennen en dat de wachttijden op de N32 iets langer worden. De Congestie doet zich vooral voor tijdens de eerste 30 minuten. De wachttijd voor de turbo-ovonde vanuit het zuiden bouwt na het piekmoment ook iets langer af.



Afbeelding wachttijd ovonde

Als we echter gaan kijken naar de resultaten op de site zelf, blijkt dat het gegenereerde verkeer tijdens het piekmoment wordt 'opgeslagen' op de site en slechts met mondjesmaat op het netwerk wordt gelaten. De hinder is dan ook vooral voor die voertuigen groot, ze geraken op drukker momenten niet van hun parking.



Afbeelding verliestijden afrijden parking.

9 / AFWEGING VAN DE OPLOSSINGEN OP BASIS VAN DE DOELSTELLINGEN

9.1 / AFWEGING ONTSLUITINGSSCENARIO'S

Uit de berekeningen die AWW heeft uitgevoerd voor het kruispunt R32-Honzebroekstraat is gebleken dat een volwaardige aansluiting op de R32 mogelijk is. Hierdoor kunnen de toekomstige woonwijken en bedrijvigheid rechtstreeks ontsloten worden naar de R32 zonder het onderliggend wegennet te belasten. Uit de berekeningen en simulatie voor de N32 is gebleken dat de restcapaciteit op de N32 beperkt is. Het is dan ook niet aangewezen om de toekomstige woonwijken in Roeselare en Hoogfede langsheen de Gitsesstraat naar de N32 te ontsluiten. De Gitsesstraat kan eerder een rol opnemen als langzaam verkeersas.

9.2 / AFWEGING INRICHTINGSVARIANTEN N32

9.2.1 / Ventwegen en doorgaande middenberm nefast voor de doorstroming

De aanleg van ventwegen heeft een grote ruimtelijke impact op de directe omgeving. Het principe is dat lokaal verkeer dat naar de winkels rijdt via de ventwegen wordt afgewikkeld en dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de centrale rijweg. Door het ruimtegebrek dient verkeer eerst in te voegen op de centrale rijweg om vervolgens via de rotondes een driekwart keerbeweging te kunnen maken. We hebben op basis van de individuele tellingen van de in- en uitritten van de parkings het verkeer toebedeeld op de rotondes en de capaciteit hiervan berekend. Hieruit bleek dat de rotondes hun verzadigingsgraad overstijgen. Dit is ook het geval bij de aanleg van een gesloten middenberm en rechts- in en rechts-uit bewegingen. De rotondes zijn te klein om het verkeer te kunnen afwikkelen. In het geval van de ventwegen vergroot ook de barrierewerking voor fietsers en voetgangers omdat men én de ventweg én de centrale rijweg moet oversteken. In het streefbeeld waren wel oversteekelanden voorzien op enkele plaatsen.

9.2.2 / Ontsluitingslussen veelbelovend maar nog geen oplossing op korte termijn

In het RUP voor de Brugssesteenweg is voorzien om ontsluitingslussen mogelijk te maken zodat het verkeer niet steeds via de Brugssesteenweg moet wegrijden. Dit is momenteel reeds het geval via de Robaardstraat. Uit de verkeersstellingen is gebleken dat dit systeem goed werkt en het aantal linksafslagen beperkt op de Brugssesteenweg. Op termijn is dit ook voorzien voor het binnengebied tussen spoorweg, Wijnendalestraat en Brugssesteenweg. Het Mammoetcenter kan dan via de achterzijde ontsloten worden. Een doorgroei met een centrale middenberm om de oversteekbaarheid en veiligheid te verbeteren behoort dan op termijn tot de

mogelijkheden. Een combinatie van de ventwegen en ontsluitingslussen is ook niet zinvol omdat beide systemen dezelfde functie hebben. Bijkomend nadeel is dat het concept van de ventwegen niet realiseerbaar is met beperkte ingrepen. Voor deelgebied 3 is die mogelijkheid er niet en blijft men aangewezen op de N32. Uit de microsimulatie is duidelijk gebleken dat het niet mogelijk is om het verkeer dan eerst te laten rondrijden via de rotonde Leopold III laan. Ook voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Liebeekstraat is dit kansrijk, maar stelt het probleem zich minder.

9.2.3 / Middenberm met gebundelde linksafslagstroken te weinig flexibel

Een variant op het inrichtingsvoorstel met een middenberm bestond erin om het aantal toegangen tot de parkings eerder te groeperen en om vanuit de middenberm linksafslagstroken te voorzien. De overige ruimte van de middenberm zou dan als groenstrook en oversteekplaats voor voetgangers fungeren. Het nadeel van dit systeem is dat het niet flexibel genoeg is om bij piekmomenten te fungeren. Auto's gaan dan uit de linksafslagstrook en blokkeren het doorgaande verkeer. Uit de microsimulatie is gebleken dat het beter is om de middenberm over de volledige lengte overrijdbaar te houden. Ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen is het wel zinvol om te werken met een gesloten middenberm.

Voor deelgebied 1 kan het principe van de gesloten middenberm wel worden toegepast omdat het aantal afslaande bewegingen er beperkter zijn. In een eerste voorstel was voorzien om het verkeer afkomstig van Deceuninck een U-turn te laten maken in de middenberm. Hiervoor dient een aparte linksafslagstrook te worden gemaakt. Grote voertuigen kunnen echter die bocht niet maken. Om die reden voorzien we toch de mogelijkheid om rechtstreeks vanuit de parking van Deceuninck de N32 op te rijden richting ovonde.

Om de leesbaarheid van de parkings te vergroten en het in- en uitrijden ordentelijker te laten verlopen wordt wel voorgesteld om te werken met een aparte in- en uitrit. De inrit ligt dan voor de uitrit zodat beide verkeersstromen elkaar niet moeten kruisen op de N32.

9.2.4 / Doorstroming bus op korte termijn te verbeteren

Uit de simulatie is duidelijk gebleken dat de aanleg van de busbanen tussen ovonde R32-N32 en rotonde Wijndaleestraat de doorstroming van de bus sterk verbetert. Dit is ook zo het geval voor de busbaan stadinwaarts tussen de Rotsestraat en de rotonde Leopold III laan. Voor het wegvak N32 tussen ovonde R32-N32 en rotonde Wijndaleestraat kan dit worden gerealiseerd met beperkte ingrepen. Voor de busbaan stadinwaarts zijn er wellicht grotere ingrepen nodig.

9.2.5 / Verbeteren fiets- en voetgangerscomfort

De huidige inrichting van de weg oogt chaotisch. De verkeersruimte is dominant. Voor deelgebied 2 en 3 zijn er kansen om binnen de huidige contouren van de weg het fietspad en voetpad te vernieuwen en een groenstrook aan te brengen. Hiervoor komt de huidige parkeerstrook te vervallen. Dit is te verantwoorden aangezien er op de winkelparkings nog restcapaciteit bestaat. Het wegnemen van de parking is ook een manier om het in- en uitrijden van de parkings overzichtelijker te maken. Ter hoogte van Mammoetcenter kan de in- en uitrit worden herschikt en wordt een centrale bushalte met fiets- en voetgangersoversteek voorzien.

9.3 / AFWEGING KRUISPUNTLOSSINGEN

9.3.1 / Omvormen rotonde tot turbotronde

Voor de ovonde R32-N32 werden verschillende inrichtingsvoorstellen uitgewerkt en onderzocht met het microverkeersmodel. De combinatie van een bypass vanuit de N32 op de ovonde en het uitsplitsen van de oostelijke afrit R32 in een rechtsaf en rechtdoorgaande tak oogt zeer robuust en heeft zeker gunstige effecten op de doorstroming. Het nadeel is dat de bypass over privéterrein moet lopen en dat dit gevolgen kan hebben voor de planologische haalbaarheid. Een tweede oplossing die voor goede resultaten zorgt, bestaat erin om de huidige ovonde gedeeltelijk om te vormen tot een turbotronde. Daarbij wordt het grootste effect verwacht van het uitsplitsen van de oostelijke afrit van de R32 in een rechtsaf en rechtdoorgaande beweging. Verkeer afkomstig van de N32 moet vooraf een duidelijke keuze maken bij het oprijden van de ovonde. In tegenstelling tot het model met de bypass kan men al vroeger voorsorteren. De voorkeur gaat dan ook uit naar het omvormen van de ovonde tot een turbotronde.

9.3.2 / Kruispunt Liebeekstraat met linksafslagstroken

Het kruispunt Liebeekstraat kan blijven functioneren zonder verkeerslichten. In de brede middenberm wordt gewerkt met linksafslagstroken. Op termijn, wanneer de doorsteek vanuit de Liebeekstraat naar de Wijndaleestraat is gerealiseerd, kan het verkeer richting Roeselare centrum langs hier wegrijden.

9.3.3 / Rotonde Wijnendalestraat te behouden

De rotonde Wijnendalestraat kan in zijn huidige vorm behouden blijven. We zien wel uit de simulaties dat het verkeer in de Robaardstraat toeneemt, zonder dat dit voor grote problemen zorgt. De Oude Diksmuidsestraat kan worden losgekoppeld van de site Decuminnck wanneer het binnengebied rond de Gitsestraat is ontwikkeld en er een volwaardige aansluiting op de R32 is voorzien.

9.3.4 / Kruispunten Rolariusweg - nieuwe toegangsweg binnengebied Dammestraat

Uit de berekeningen is niet gebleken dat hier problemen te verwachten zijn. Het voorstel bestaat erin om te werken met twee T-kruispunten. De linksafslagbewegingen worden georganiseerd in de middenberm. Vanuit het perspectief dat later de interne ontsluitingsweg tussen Wijnendalestraat en Rolariusweg wordt gerealiseerd is het toch aangewezen om beide kruispunten te groeperen tot een kruispunt.

9.3.5 / Rotsestraat rechts-in en rechts-uit maar met behoud linksafslag vanuit het noorden

Voor het kruispunt Rotsestraat hebben we geopteerd voor een kruispunt rechts-in en rechts-uit maar wel met behoud van de linksafslag vanuit het noorden. Deze linksafslagbewegingen laten doorrijden naar de rotonde Wijnendalestraat zou de capaciteit van de rotonde in het gedrang brengen. Het kruispunt kan wel compacter worden ingericht met aandacht voor veilige fiets- en voetgangersoversteekplaatsen.

9.3.6 / Rotonde Leopold III laan te behouden, bypass voor bus niet nodig

De rotonde aan de Leopold III laan blijft behouden in zijn huidige vorm. De aanleg van een bypass voor de bus heeft te weinig effect op de doorstroming. Bovendien rijdt de streeklijn via de Leopold III laan naar het station.

10 / BESPREKING ONTWERP

10.1 / DEELGEBIED 1

10.1.1 / Kruispuntoplossing ovonde

De bestaande tweestrookovonde wordt omgevormd om het gebruik ervan te verbeteren. De zuidelijke (N32) en oostelijke (afrit R32) toeritten worden ontduubeld. Op basis van de verkeersstromen worden de rijvakken van de ovonde toebedeeld en aangepast.

Zo wordt vanaf de zuidelijke N32 de buitenste rijstrook exclusief aangesloten op de oostelijke oprit naar de R32. Verkeer uit het zuiden dat richting noorden of westen wil neemt bijgevolg de binnenste rijstrook, waarna ze onder de brug kunnen voorsorteren.

Hetzelfde wordt toegepast op de uitrit van de R32 komende uit het oosten. De rechtse rijstrook sluit alleen op de buitenste rijstrook aan, die op zijn beurt op de noordelijke uitrit aansluit. De binnenste rijstrook verschuift naar de buitenzijde om aansluiting te bieden op de westelijke uitrit naar de R32. Hierdoor hoeft het voor verkeer komende uit het noorden slechts aan 1 rijstrook voorrang te verlenen. Een variant die verder wordt onderzocht is het voorstel om het verkeer komende van de richting Hoogleden niet rechtstreeks de R32 laten oprijden richting E403, maar om deze via de rotonde Wijnendale te laten rijden.

10.1.2 / typedwarsprofiel



Figuur 63: snede bestaande toestand deelgebied 1



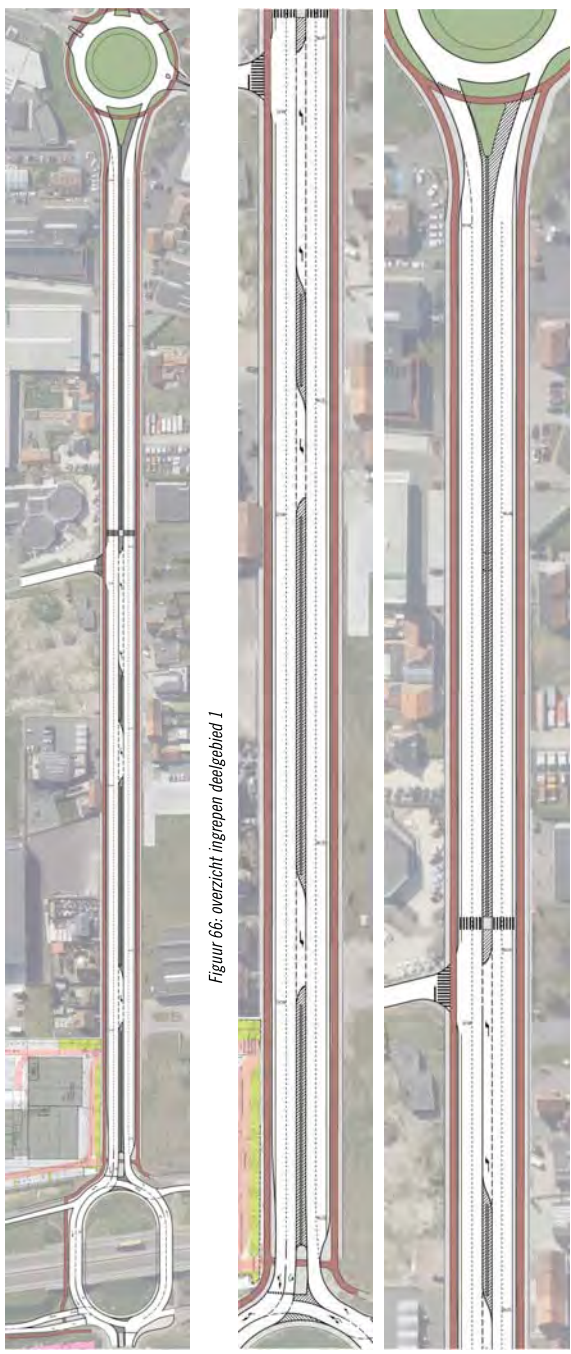
Figuur 64: snede voorkeursscenario deelgebied 1

Het wensbeeld bestaat erin om de huidige brede middenberm te versmallen naar 3.00m. Dit laat nog steeds toe dat in de middenberm linksafslagstroken worden voorzien naar de bedrijven. De rijweg heeft een breedte van 3.05m. De busbaan heeft een breedte van 3.05m. Er worden geen parkeerstroken meer voorzien. Achter de busbaan wordt een fietspad van 2.00m voorzien en een voetpad van 2.00m.

Ter hoogte van de bushalte buigt het fietspad uit en wordt een verhoogd perron voorzien van 2.00m. Het voetpad op die plaats heeft dan wel maar een breedte van 1.00m. Zowel het fietspad als het voetpad worden mee verhoogd aangelegd. Tussen fietspad en busstrook wordt een schuifstrook voorzien van 1m.



Figuur 65: Wensbeeld deelgebied 1



Figuur 66: overzicht ingrepen deelgebied 1

10.2 / DEELGEBIED 2

10.2.1 / typedwaarsprofiel



Figuur 67: snede bestaande toestand deelgebied 2

Figuur 68: snede voorkeurscenario deelgebied 2

In dit deelgebied is een aparte busstrook niet noodzakelijk. De rijweg wordt heringedeeld naar twee rijstroken van elk 3,05 m breed. De middenberm heeft een breedte van 3,50m. Binnen dit wegvak wordt niet gewerkt met vrije busbanen. Langs de rijweg wordt een groenstrook voorzien van 3,00m waarin parkeerplaatsen worden voorzien met een breedte van 2,00m. Op de plaatsen waar er niet wordt geparkeerd (op voldoende afstand van de in- en uitritten van de parkings) loopt de groenstrook door. In de breedte van 3,00m zit ook de schuifzone tussen de parkeerstrook.



Figuur 69: Wensbeeld deelgebied 2

10.2.2 / Kruispunten en oversteekplaatsen

BUSHALTE EN VOETGANGERSOVERSTEEKPLAATS MAMMOETCENTER

In de middenberm kunnen stukken verhoogd worden aangelegd en ingericht als voetgangersoversteekplaatsen.

Ter hoogte van het Mammoet Center wordt de rijweg op een plateau gelegd en wordt de centrale toegang tot het Mammoetcenter ingericht als fiets- en voetgangersoversteekplaats. De bus halteert op het verkeersplateau. Via het middeneiland steken voetgangers de rijweg over. De parkeerstrook/groenstrook wordt hier omgezet naar een verhoogd halteperron.

KRUISPUNT ROLARIUSWEG

Ter hoogte van het kruispunt met de Rolariusweg wordt een nieuwe toegangsweg voor het binnengebied van RUP Dammestraat aangesloten. De naastgelegen parking kan aangesloten worden op deze nieuwe toegangsweg. Via een linksafslagstrook in de middenberm wordt de toegangsweg bereikt voor het verkeer komende van de R32. Voor de Rolariusweg wordt er eveneens een linksafslagstrook voorzien voor het verkeer komende van de richting Roeselare centrum. Linksafslaand verkeer vanuit de Rolariusweg richting R32 wordt niet toegestaan. Dit verkeer rijdt via de Robaardstraat. Hierdoor wordt het kruispunt eenvoudiger en kan er een veilige fiets- en voetgangersoversteekplaats worden voorzien. Rechts-in en rechts-uit bewegingen blijven wel mogelijk.

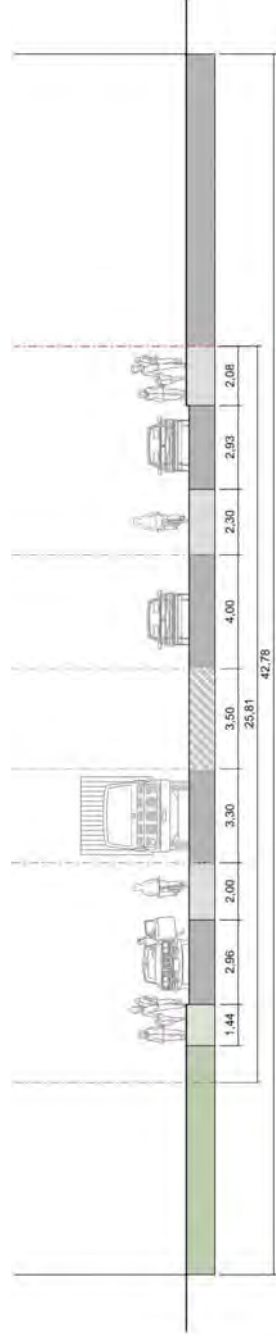


Figuur 70: overzicht ingegren deelgebied 2

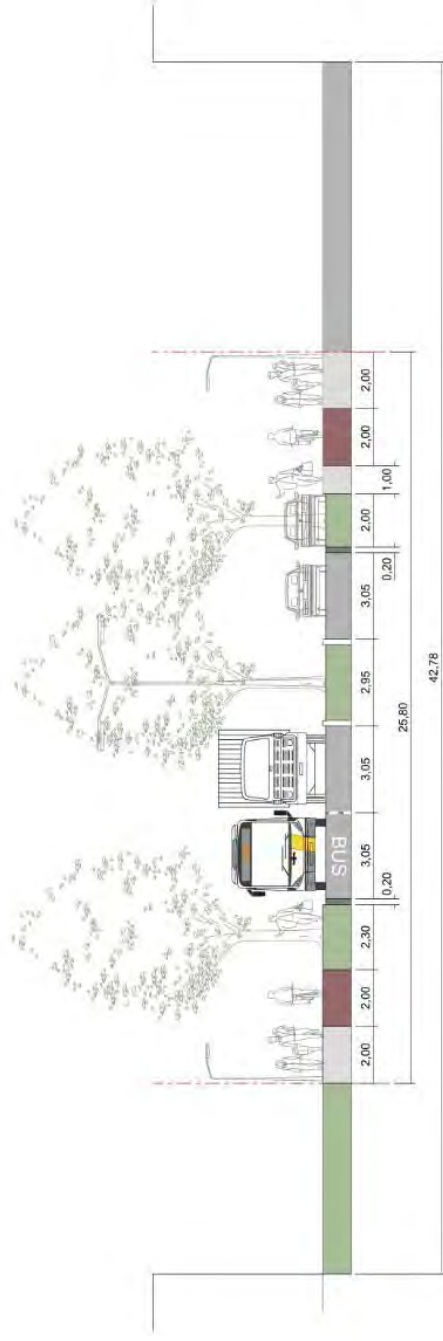


10.3 / DEELGEBIED 3

10.3.1 / typedwarsprofiel



Figuur 71: snede bestaande toestand deelgebied 3



Figuur 72: snede voorkeurscenario deelgebied 3

In dit deelgebied wordt er vanaf de Rotsestraat naar de rotonde met de Koning Leopold III-aan een busstrook voorzien met een breedte van 3,05m. Aan de zijde van de busbaan wordt een groenstrook aangelegd van 2,30m. Ter hoogte van de bushalte wordt een verhoogd perron aangelegd in de groenstrook. Achter de groenstrook is een vrijliggend fietspad voorzien van 2m breed en een voetpad van 2m. Aan de andere zijde van de weg wordt eveneens een groenstrook/parkeerstrook voorzien van 2m breed. Achter de parkeerstrook is een schuwzone van 1m breed voorzien. Vervolgens sluit het fietspad van 2m breed aan en wordt een voetpad van 2m breed voorzien.

Centraal behouden we een overrijdbare middenberm van 2,95 waarin de oversteekbewegingen gebeuren en linksafslagbewegingen mogelijk worden gemaakt.

Om het in- en uitrijden van de handelszaken te verbeteren wordt gekeken om, waar mogelijk, de in- en uitritten van de parkings te splitsen.



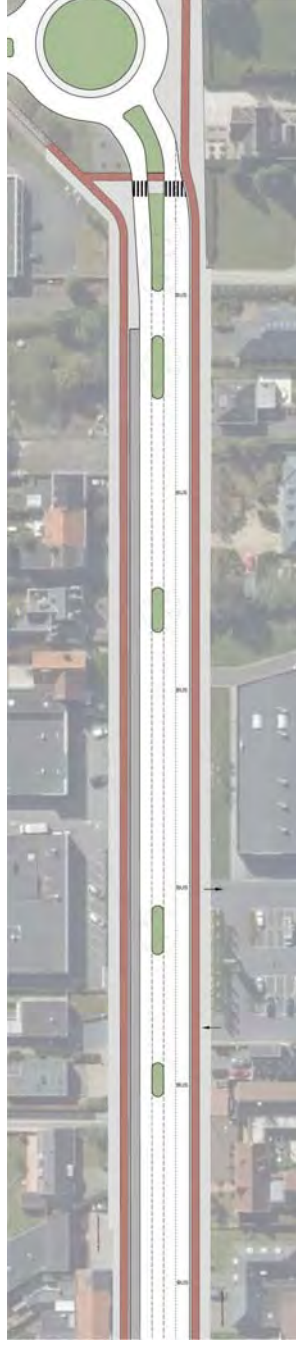
Figuur 73: Wensbeeld deelgebied 3

10.3.2 / Kruispuntoplossingen

Het kruispunt Rotsestraat wordt beveiligd met een linksafslagstrook in de middenberm. Vanuit de Rotsestraat is enkel rechts-in en rechts-uit mogelijk, alsook linksaf vanuit de richting R32. Linksafslaand verkeer vanuit de Rotsestraat is niet meer mogelijk. Hierdoor kan er een veilige fiets- en voetgangersoversteekplaats worden aangelegd.



Figuur 74: overzicht ingrepen deelgebied 3

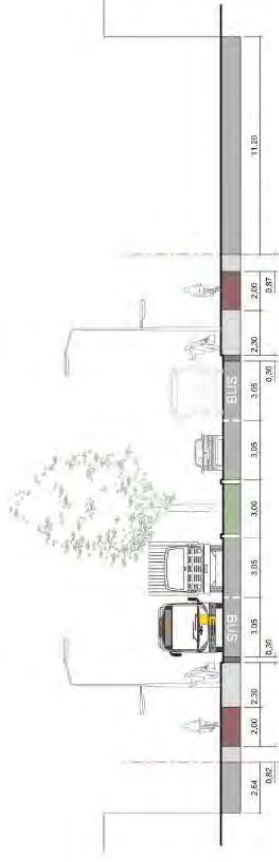


11 / GEWENSTE GROENSTRUCTUUR, VERLICHTING EN MATERIAALGEBRUIK

11.1 / GEWENSTE GROENSTRUCTUUR

De middenbermen worden waar mogelijk vergroend. Hierbij kan worden gedacht aan bodembedekkers of gras. In de middenbermen worden ook de bomen aangebracht zodat er een gesloten perspectief ontstaat van de weg.

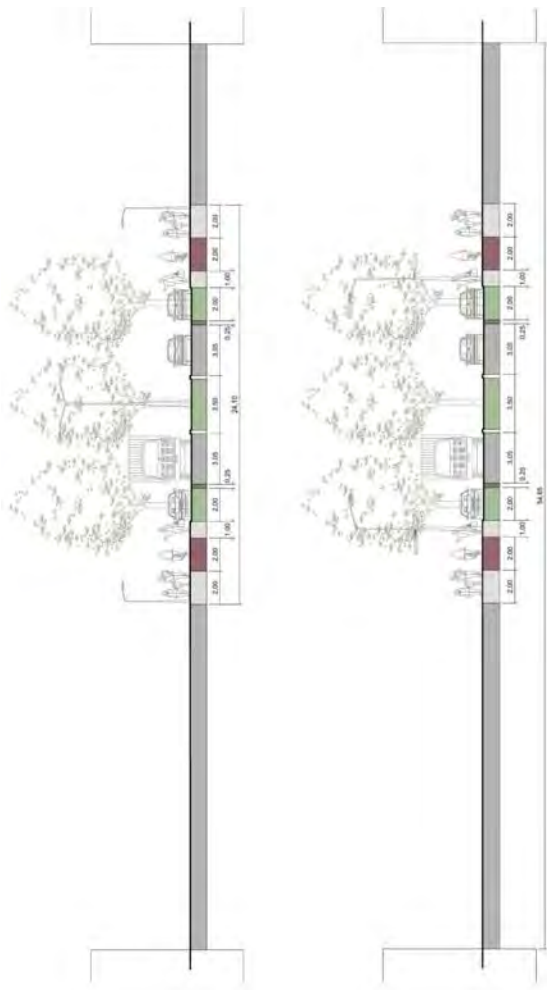
De bermen en parkeerstroken worden eveneens vergroend. In de parkeerstroken wordt een ritme uitgezet met bomen. De berm tussen de rijweg en het fietspad wordt vergroend met grasstrook.



Figuur 75: Variant deelgebied 1 ter hoogte van een bushalte – versmalling voetpad

11.2 / GEWENSTE VERLICHTING

Voor de verlichting zijn twee opties mogelijk. In de eerste optie wordt gekozen voor een centrale verlichtingsarmatuur in de middenberm met tweezijdige armen die rijweg en busbaan verlichten. Aan de verlichting kunnen ook banniers en vlaggen worden aangebracht. Aan de perceelsgrens wordt in de obstakelzone van het voetpad een lagere verlichting aangebracht die het fietspad en voetpad verlicht. Een tweede optie voorziet een verlichtingsarmatuur in de schuwzone tussen busbaan en fietspad en/of in de schuwzone tussen parkeerstrook en fietspad. De verlichtingspaal draagt dan een hoger armatuur dat de rijweg verlicht en een verlichtingsarm die naar het fietspad is gericht.



Figuur 76: Verlichtingsvariant deelgebied 2



Figuur 77: Verlichtingsvariant deelgebied 3

11.3 / MATERIAALGEBRUIK

Bij een volledige heraanleg wordt volgend materiaalgebruik naar voor geschoven:

- Rijweg in asfalt
- Parkeerstrook in herbruik kassei
- Fietspad in roodbruine asfalt
- Voetpaden in grijze betonstraatstenen
- Busbaan in beton.

12 / RAMING

Er is geen raming uitgewerkt voor het geheel. Op dit moment is er nog geen zicht op een volledige uitvoering van de werken.

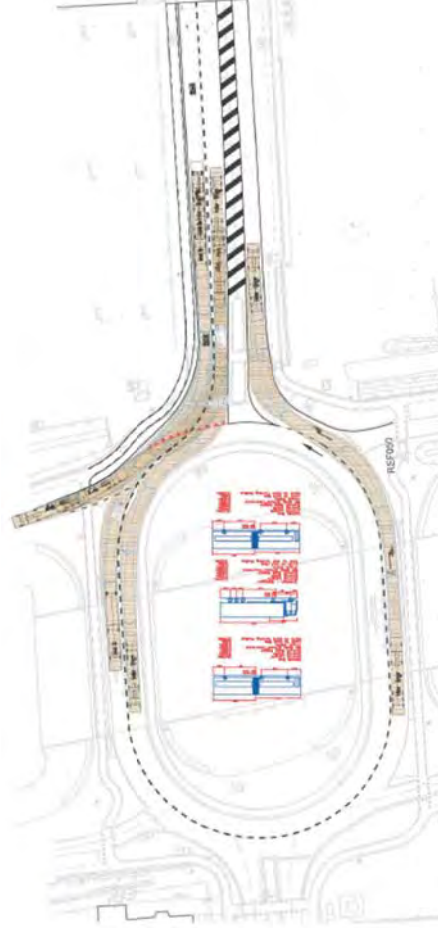
13 / PROCEDURES, TIMING

In de startnota is het wensbeeld voor inrichting van de N32 beschreven. Dit gaat uit van een volledige heraanleg van de weg en wordt gekoppeld aan de rioleringswerken voor de N32. Er is momenteel nog geen zicht op de uitvoeringstermijn van deze werken. Vandaar dat in de startnota ook dwarsprofielen zijn uitgewerkt waarbij voetpad, boardsteen en gaten blijven liggen en de beschikbare ruimte wordt herschikt. Voor het wegvak tussen de ovonde en de rotonde Wijnendale is dit mogelijk aangezien de weg hier breed is geasfalteerd en ook de onderbouw van de weg voldoende stabiel is om op de huidige parkeerstroken een busbaan en afgescheiden fietspad te schilderen.

Deze maatregel wordt gecombineerd met het aanpassen van de ovonde. Het Vlaams gewest werkt dit idee momenteel verder uit. Het voorstel bestaat erin om de busbaan en de oprit naar de R32 samen te nemen en een aparte rechte door naar Hoogstade te voorzien op de ovonde. Uit de microsimulatie is gebleken dat dit zowel de doorstroming voor het autoverkeer als voor de bus kan verbeteren. Hier zou via een PCV-dossier een uitvoering kunnen worden opgestart.

Voor het centrale deel van de N32 ter hoogte van het Mammoetcenter kan de randzone worden aangepakt door het herschikken van de toegangen tot de parkings, de aanleg van een fiets- en voetpad en groenstrook/parkeerstrook. Tegelijk wordt het niveauverschil naar de parkings weggewerkt. Hier zijn de ingrepen groter. Dit zou via een samenwerkingsovereenkomst kunnen worden uitgewerkt voor de heraanleg van fietspaden.

Voor deelgebied 3 is een tijdelijke ingreep met een busbaan niet mogelijk. De parkeerstrook is hiervoor onvoldoende gefundeerd. Hier is ook een structurele oplossing nodig.

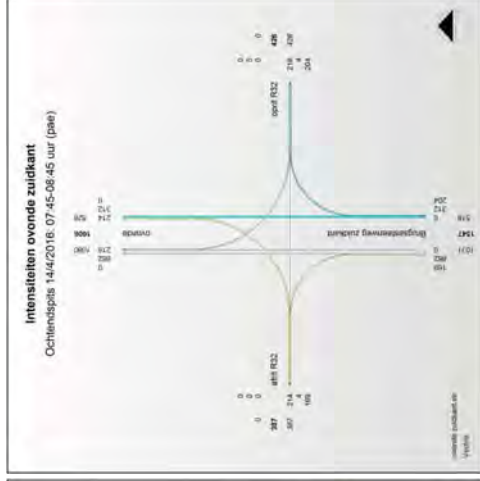
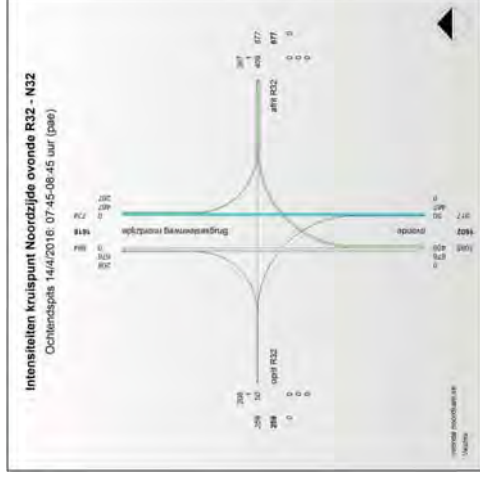


Figuur 78: Voorstel aanpassing ovonde op korte termijn.

14 / BIJLAGEN

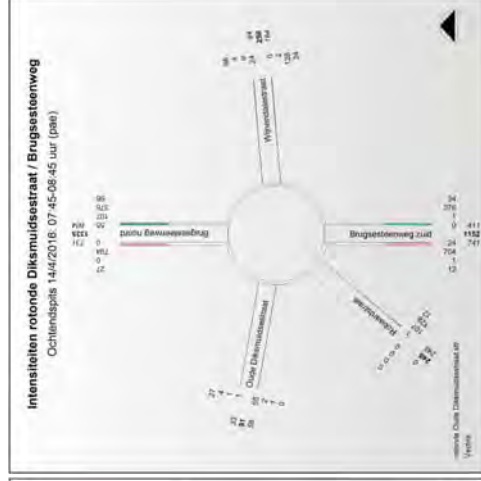
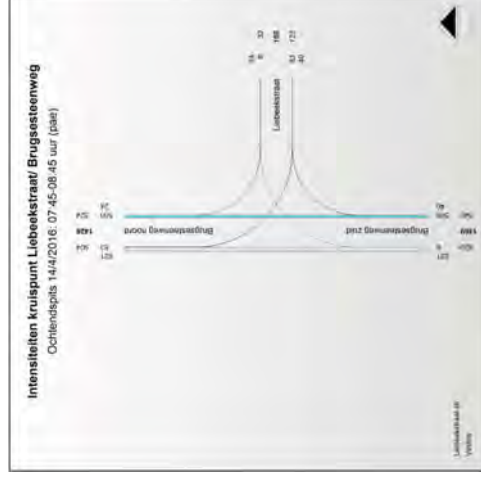
14.1 / STRODIODIAGRAMMEN KRUISPUNTTELLINGEN

DONDERDAG 14 APRIL



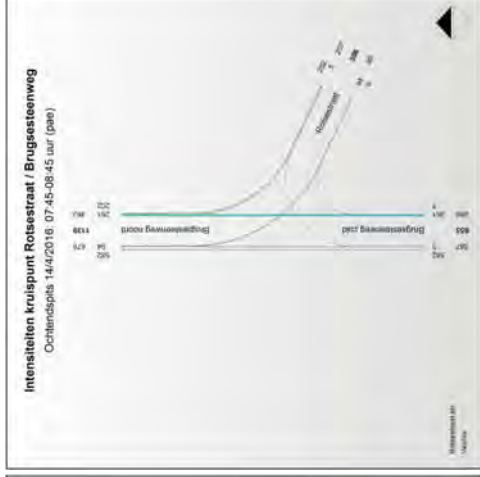
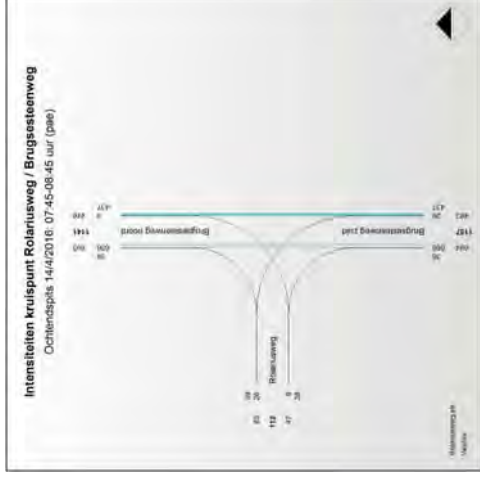
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 211



VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 212



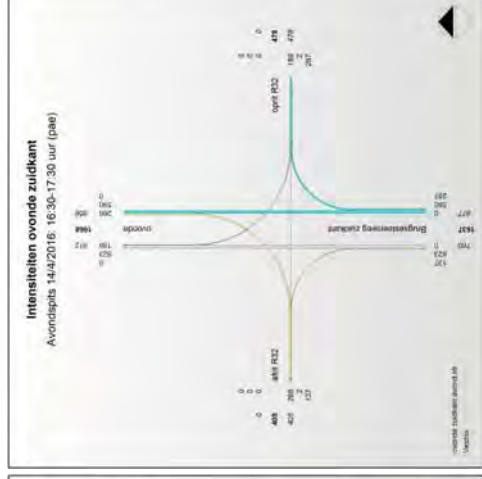
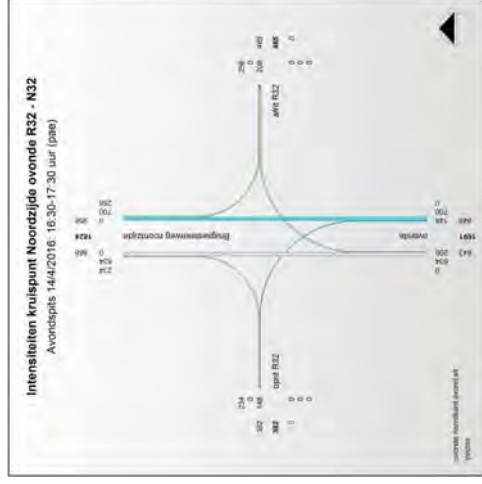
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 213



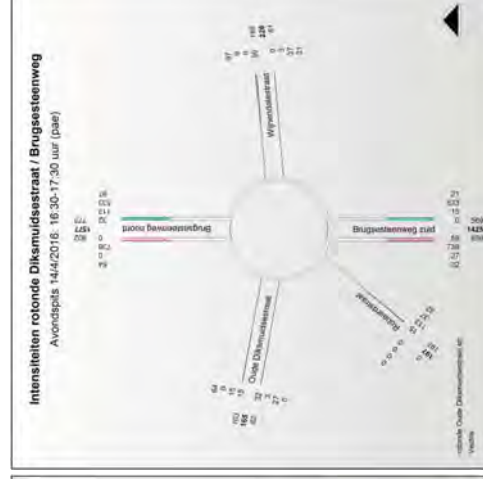
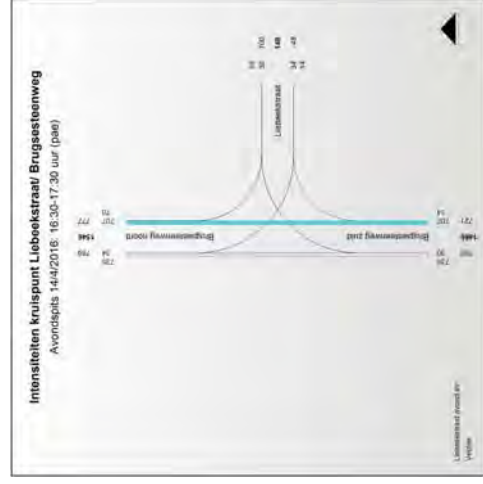
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 214



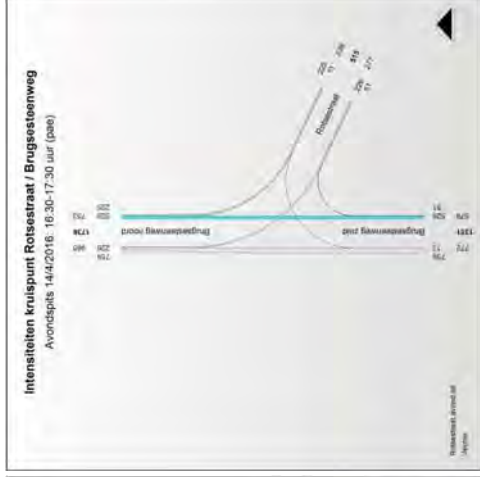
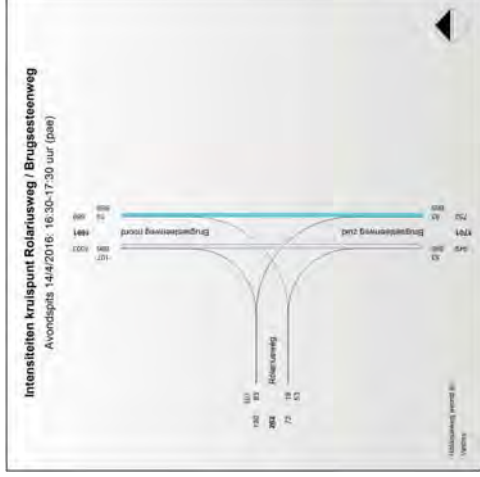
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 215



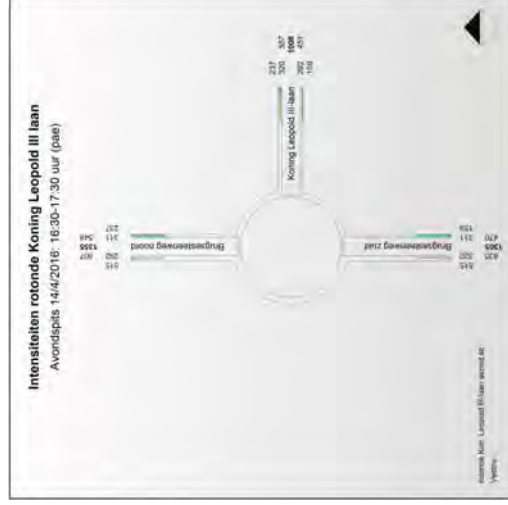
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 216



VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

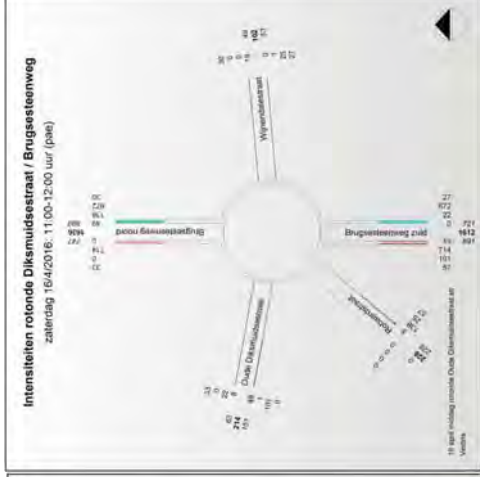
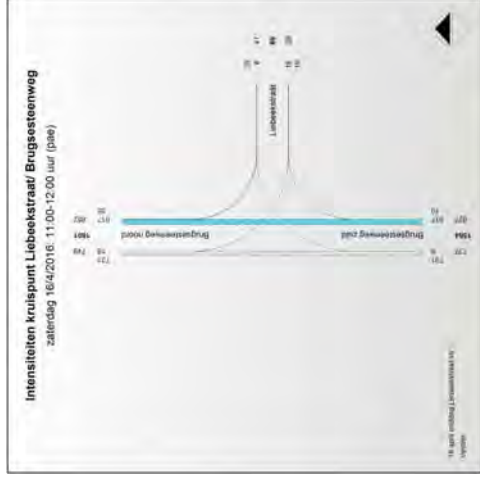
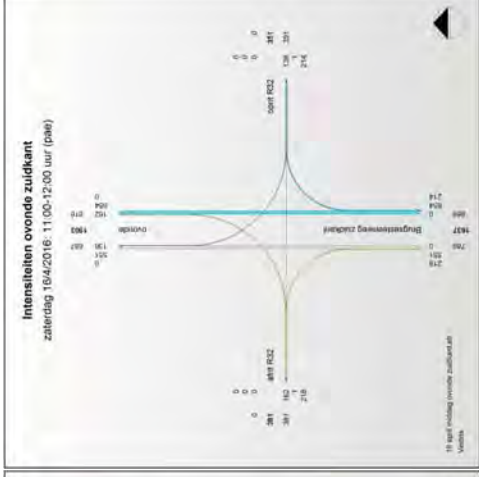
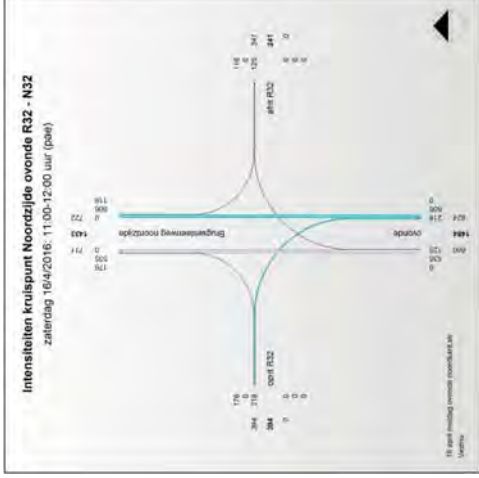
STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 217

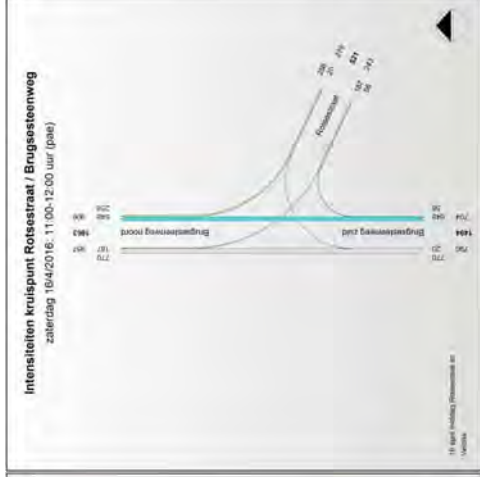
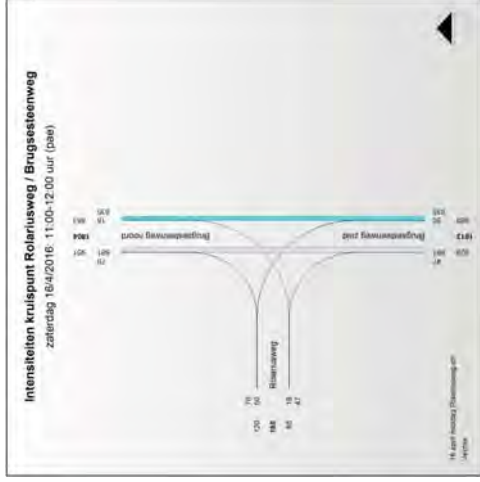


VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 218

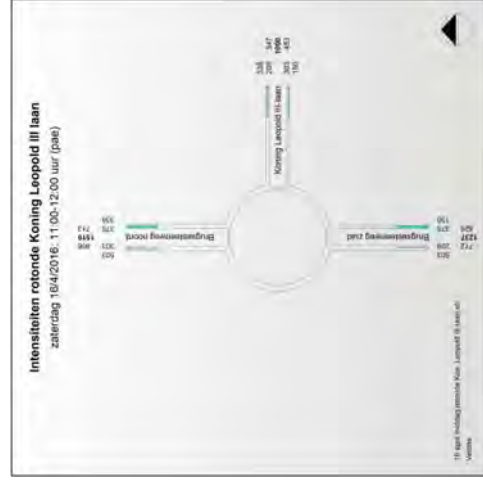
ZATERDAG 16 APRIL





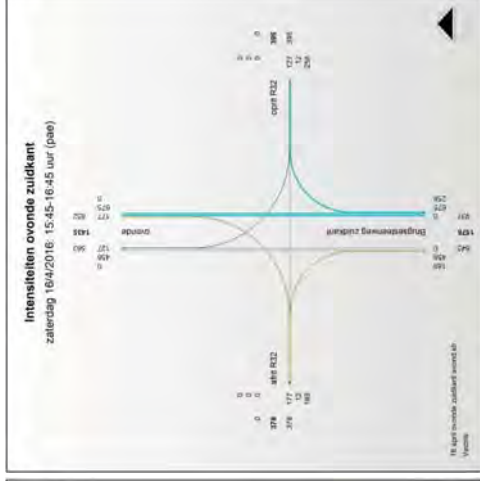
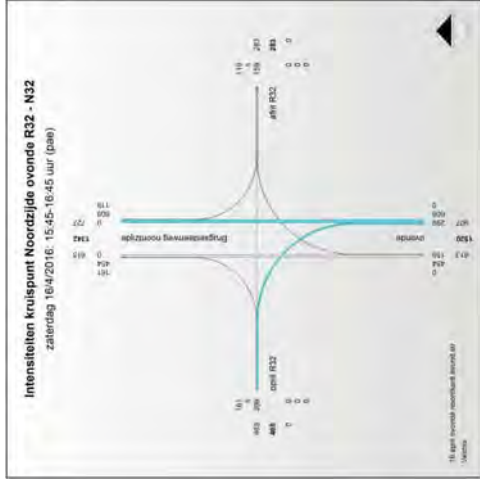
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 221



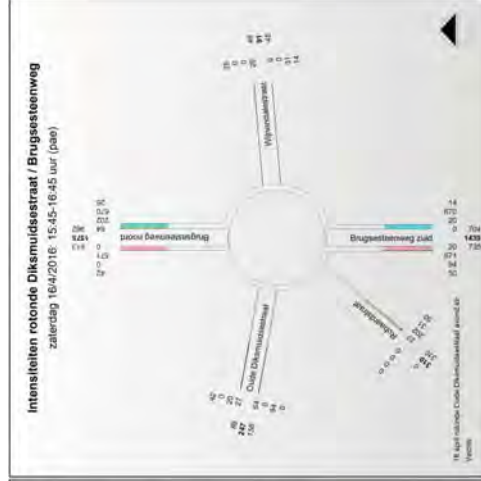
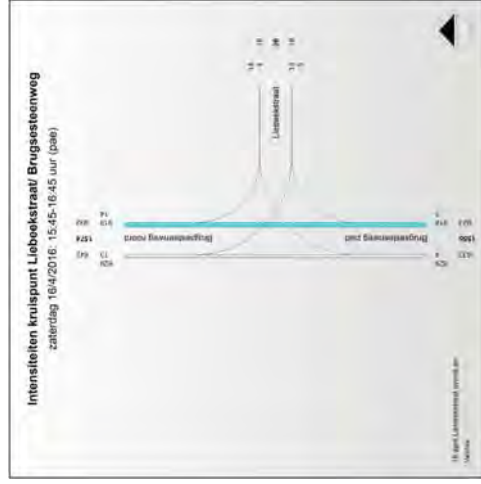
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 222



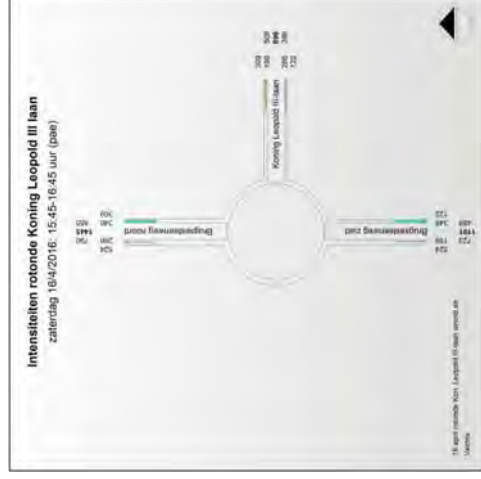
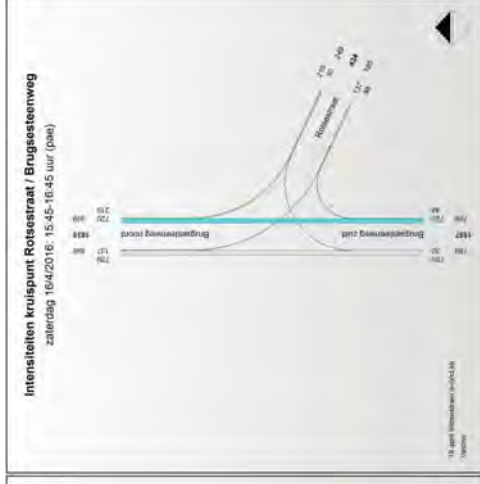
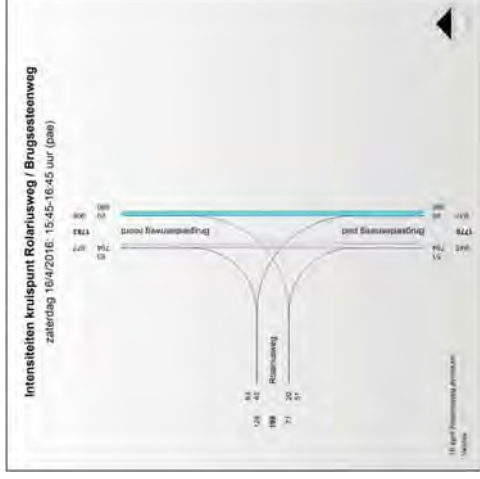
VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 223



VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 224



14.2 / PARKEERONDERZOEK

ZATERDAG 16 APRIL

| | capaciteit | ZATERDAG MIDDAG (12.15u) | bezettings- graad s'middags | ZATERDAG NAMIDDAG (15u) | bezettings- graad namiddag |
|---|------------|--------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| tussen rotonde Leopold III en Rolariusweg | | | | | |
| rechts | | | | | |
| langsparkeren aan rechterkant | 56 | 29 | 52% | 30 | 54% |
| Berca - heytens | 28 | 8 | 29% | 25 | 89% |
| Nr 4 | 5 | 2 | 40% | 2 | 40% |
| Koekoe | 7 | 6 | 86% | 1 | 14% |
| Battery Street | 5 | 1 | 20% | 0 | 0% |
| Colora | 20 | 6 | 30% | 7 | 35% |
| DSM | 28 | 3 | 11% | 8 | 29% |
| Fabory-Livarta | 8 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Oxygen | 16 | 6 | 38% | 5 | 31% |
| Carglass | 12 | 2 | 17% | 2 | 17% |
| Brasserie Flores | 5 | 3 | 60% | 4 | 80% |
| Hubo - Seats&Sofas | 363 | 52 | 14% | 85 | 23% |
| links | | | | | |
| langsparkeren | 68 | 37 | 54% | 47 | 69% |
| nieuwe functie (Gamma...) | 335 | 84 | 25% | 116 | 35% |
| Brico | 50 | 15 | 30% | 22 | 44% |
| Thuiszorg | 83 | 23 | 28% | 23 | 28% |
| Panos - Boo | 15 | 8 | 53% | 8 | 53% |
| JBC | 145 | 56 | 39% | 65 | 45% |
| Fun | 117 | 46 | 39% | 71 | 61% |
| Apple | 3 | 1 | 33% | 3 | 100% |
| KVIK | 281 | 264 | 94% | 281 | 100% |

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 227

| tussen Rolariusweg en rotonde Wijnendale | | | | | |
|--|-----|-----|------|-----|------|
| rechts | | | | | |
| Examen Centrum | 6 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Fraja Poorten | 4 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| langsparkeren aan rechterkant | 30 | 18 | 60% | 21 | 70% |
| de Keukenbouwer | 12 | 2 | 17% | 2 | 17% |
| Lecot | 35 | 20 | 57% | 25 | 71% |
| Sercu | 12 | 5 | 42% | 5 | 42% |
| Mammoet (Auto5) | 263 | 128 | 49% | 175 | 67% |
| Ergoline - broodjes Ignace | 9 | 9 | 100% | 9 | 100% |
| Tom&Co | 9 | 2 | 22% | 0 | 0% |
| Verdupack | 18 | 3 | 17% | 7 | 39% |
| Eggo keukens | 20 | 3 | 15% | 6 | 30% |
| kapper en broodjes | 7 | 0 | 0% | 1 | 14% |
| Gifi shop | 15 | 7 | 47% | 15 | 100% |
| langsparkeren aan linkerkant | 29 | 19 | 66% | 25 | 86% |
| McDonalds | 56 | 53 | 95% | 33 | 59% |
| Ava | 17 | 17 | 100% | 15 | 88% |
| Matrasenkoning | 85 | 81 | 95% | 85 | 100% |
| Creatos | 4 | 4 | 100% | 5 | 125% |
| MaxiZoo Primo | 54 | 39 | 72% | 49 | 91% |
| Aldi (staat leeg) | 68 | 3 | 4% | 11 | 16% |
| Lola&Liza | 7 | 5 | 71% | 6 | 86% |
| MediaMarkt | 237 | 75 | 32% | 117 | 49% |
| Grando keukens/Pabo | 10 | 4 | 40% | 5 | 50% |
| Motraco | 5 | 1 | 20% | 2 | 40% |
| Proximus | 9 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| garage | 10 | 8 | 80% | 8 | 80% |
| links | | | | | |

VECTIRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 228

| tussen rotonde Wijnendale en ovonde Ring | | | | | | |
|--|-------------------------------|----|----|-----|----|------|
| rechts | De Leye | 43 | 16 | 37% | 43 | 100% |
| | Skoda garage | 14 | 5 | 36% | 0 | 0% |
| | Bekult | 26 | 16 | 62% | ? | |
| | Facq | 60 | 7 | 12% | 9 | 15% |
| | langsparkeren aan rechterkant | 56 | 13 | 23% | 17 | 30% |
| links | brasserie Epsom | 6 | 1 | 17% | 0 | 0% |
| | langsparkeren aan linkerkant | 53 | 9 | 17% | 10 | 19% |
| | Telenet | 2 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| | FTC Tyre center (staat leeg) | 3 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| | Wurth | 4 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| | Servio | 10 | 0 | 0% | 2 | 20% |
| | Pralineur Van Coillie | 10 | 1 | 10% | 2 | 20% |
| | | | | | | |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 229

DINSDAG 19 APRIL

| | capaciteit | DINSDAG VOORMIDDAG (10.15u) | | bezettings- graad voormiddag | DINSDAG NAMIDDAG (14u) | | bezettings- graad namiddag |
|---|-------------------------------|------------------------------|-----|------------------------------------|------------------------|-----|----------------------------------|
| | | | | | | | |
| tussen rotonde Leopold III en Rolariusweg | | | | | | | |
| rechts | langsparkeren aan rechterkant | 56 | 25 | 45% | 29 | 52% | |
| | Berca - heytens | 28 | 6 | 21% | 2 | 7% | |
| | Nr 4 | 5 | 1 | 20% | 3 | 60% | |
| | Koekoe | 7 | 0 | 0% | 1 | 14% | |
| | Battery Street | 5 | 1 | 20% | 3 | 60% | |
| | Colora | 20 | 6 | 30% | 4 | 20% | |
| | DSM | 28 | 4 | 14% | 5 | 18% | |
| | Fabory-Livarta | 8 | 1 | 13% | 0 | 0% | |
| | Oxygen | 16 | 5 | 31% | 8 | 50% | |
| | Carglass | 12 | 0 | 0% | 1 | 8% | |
| | Brasserie Flores | 5 | 1 | 20% | 1 | 20% | |
| | Hubo - Seats&Sofas | 363 | 30 | 8% | 47 | 13% | |
| | links | langsparkeren aan linkerkant | 68 | 28 | 41% | 26 | 38% |
| | | nieuwe functie (Gamma...) | 335 | 47 | 14% | 48 | 14% |
| Brico | | 50 | 11 | 22% | 9 | 18% | |
| Thuiszorg - CM | | 83 | 59 | 71% | 49 | 59% | |
| Paros - Boo | | 15 | 7 | 47% | 6 | 40% | |
| JBC | | 145 | 86 | 59% | 94 | 65% | |
| Fun | | 117 | 26 | 22% | 35 | 30% | |
| Apple | | 3 | 2 | 67% | 1 | 33% | |
| KVIK | | 281 | 158 | 56% | 255 | 91% | |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 230

| tussen Rolariusweg en rotonde Wijndendale | | | | | | | |
|---|-------------------------------|-----|-----|-----|------|------|--|
| rechts | Examen Centrum | 6 | 3 | 50% | 7 | 117% | |
| | Fraja Poorten | 4 | 2 | 50% | 1 | 25% | |
| | langsparkeren aan rechterkant | 30 | 10 | 33% | 19 | 63% | |
| | de Keukenbouwer | 12 | 6 | 50% | 2 | 17% | |
| | Lecot | 35 | 34 | 97% | 26 | 74% | |
| | Sercu | 12 | 1 | 8% | 4 | 33% | |
| | Mammoet (Autof5) | 263 | 71 | 27% | 99 | 38% | |
| | Ergoline - broodjes Ignace | 9 | 8 | 89% | 6 | 67% | |
| | Tom&Co | 9 | 1 | 11% | 3 | 33% | |
| | Verdupack | 18 | 8 | 44% | 9 | 50% | |
| | Eggo keukens | 20 | 1 | 5% | 2 | 10% | |
| | kapper en broodjeszaak | 7 | 1 | 14% | 1 | 14% | |
| | Gifi shop | 15 | 7 | 47% | 11 | 73% | |
| | langsparkeren aan linkerkant | 29 | 22 | 76% | 22 | 76% | |
| | McDonalds | 56 | 12 | 21% | 13 | 23% | |
| | Ava | 17 | 4 | 24% | 2 | 12% | |
| | Matrasenkoning | 85 | 38 | 45% | 66 | 78% | |
| Creatos | 4 | 3 | 75% | 4 | 100% | | |
| MaxiZoo Primo | 54 | 16 | 30% | 34 | 63% | | |
| Aldi (staat leeg) | 68 | 0 | 0% | 0 | 0% | | |
| Lola&Liza | 7 | 0 | 0% | 5 | 71% | | |
| MediaMarkt | 237 | 47 | 20% | 61 | 26% | | |
| Grando keukens/Pabo | 10 | 6 | 60% | 4 | 40% | | |
| Motraco | 5 | 1 | 20% | 3 | 60% | | |
| Proximus garage | 9 | 1 | 11% | 0 | 0% | | |
| | 10 | 4 | 40% | 5 | 50% | | |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 231

| tussen rotonde Wijndendale en ovonde Ring | | | | | | | |
|---|-------------------------------|----|------|-----|------|-----|--|
| rechts | De Leye | 43 | 9 | 21% | 11 | 26% | |
| | Skoda garage | 14 | 5 | 36% | 4 | 29% | |
| | Bekult | 26 | 20 | 77% | 22 | 85% | |
| | Facq | 60 | 6 | 10% | 7 | 12% | |
| | langsparkeren aan rechterkant | 56 | 20 | 36% | 26 | 46% | |
| | brasserie Epsom | 6 | 0 | 0% | 5 | 83% | |
| | langsparkeren aan linkerkant | 53 | 23 | 43% | 27 | 51% | |
| | Telenet | 2 | 0 | 0% | 1 | 50% | |
| | FTC Tyre center (staat leeg) | 3 | 0 | 0% | 0 | 0% | |
| | Wurth | 4 | 1 | 25% | 1 | 25% | |
| Servio | 10 | 7 | 70% | 5 | 50% | | |
| Pralineur Van Collie | 10 | 10 | 100% | 11 | 110% | | |

VECTRIS CVBA – TML / AWW WEST-VLAANDEREN

STARTNOTA DOORSTROMINGSONDERZOEKEN N32 ROESELARE / DECEMBER 2017 / 232



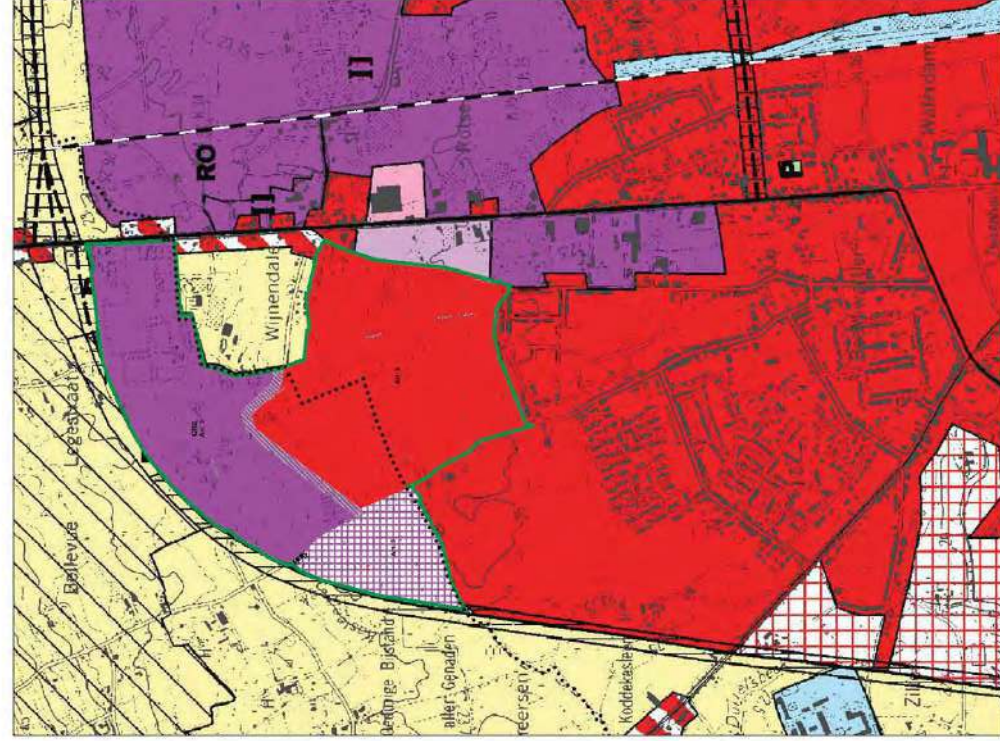
- projectgebied
 - onderzoeksgebied
 - gemeentegrens
-
- deelgebied 1
 - deelgebied 2
 - deelgebied 3

Bron: Geopunt



SITUERING

AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
kaart 1



LEGENDE

— RUP afbakening regionaalstedelijk gebied Roeselare

..... gemeentegrens

Bron: Geopunt



GEWESTPLAN & RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED ROESELARE

AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
kaart 2

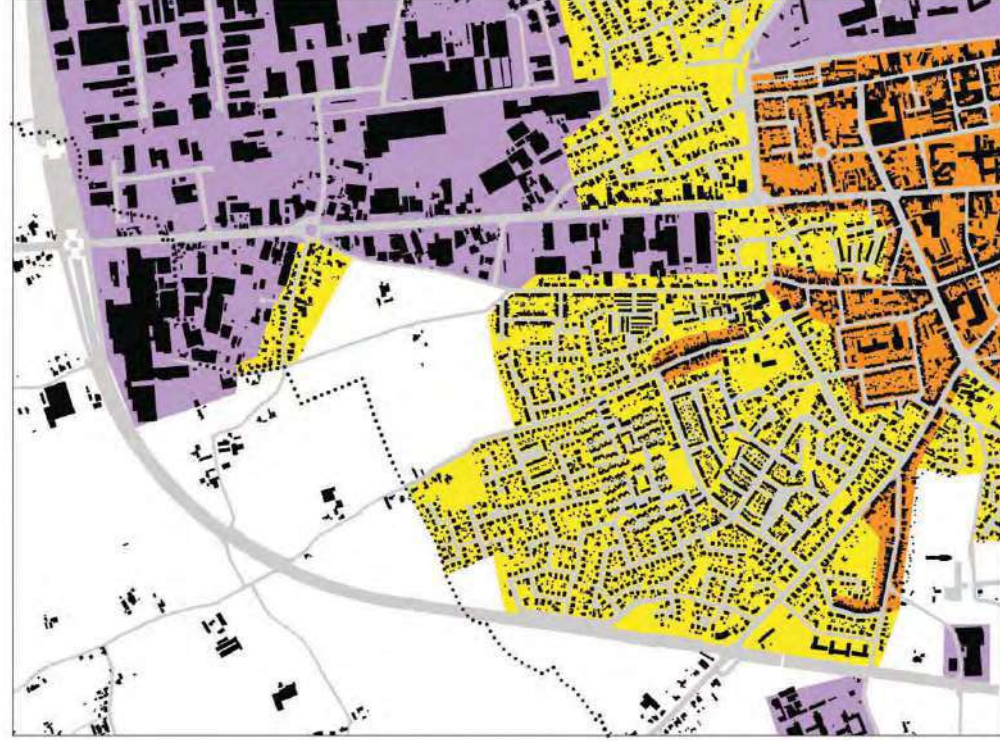


A N
500 m

SYNTHESE GEPLANDE ONTWIKKELINGEN

AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede

kaart 3



LEGENDE

- gebouwen
- weginfrastructuur
- aangesloten bebouwing / centrum
- woonwijk
- industriebouw / grootschalige panden / baanwinkels

Gemeentegrens

Bron: Geopunt



A N
500 m

MORFOLOGIE

AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede

kaart 4

LEGENDE

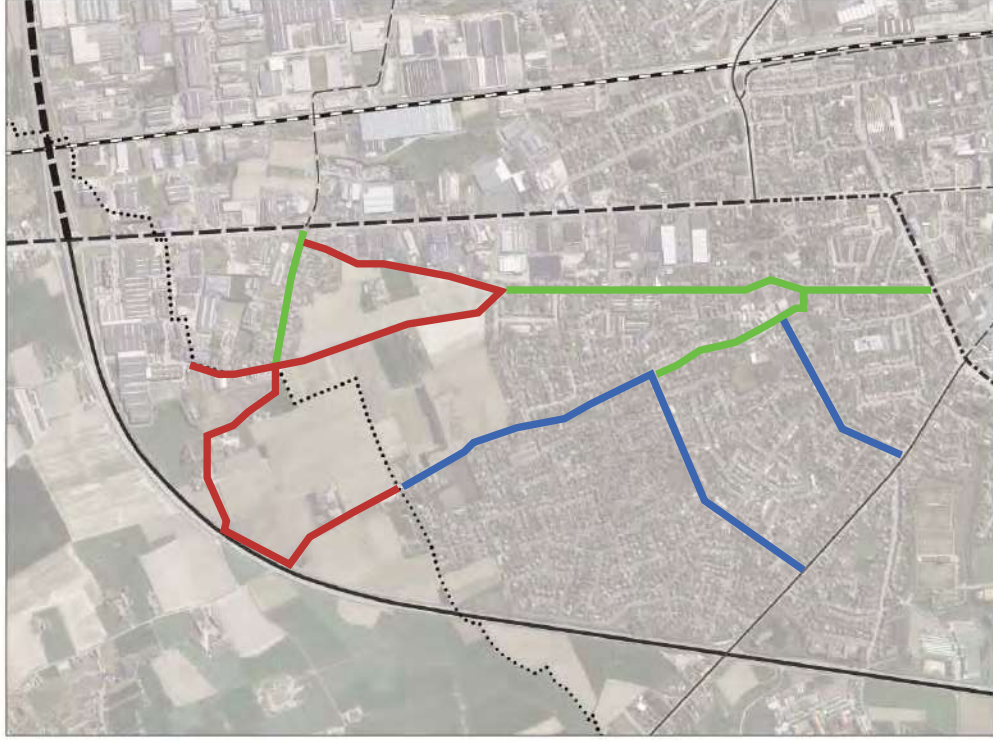
- hoofdweg
- primaire weg I
- primaire weg II
- secundaire weg I
- secundaire weg II
- secundaire weg III
- lokale weg I
- lokale weg II
- spoorweg
- gemeentegrens
- zeer smal profiel <4m
- 5-6m breed wegprofiel
- breed wegprofiel > 7m

Bron: Mobilis Vlaanderen



WEGENCATEGORISERING

AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32, Roesselaere - Hooglede
kaart 5



LEGENDE

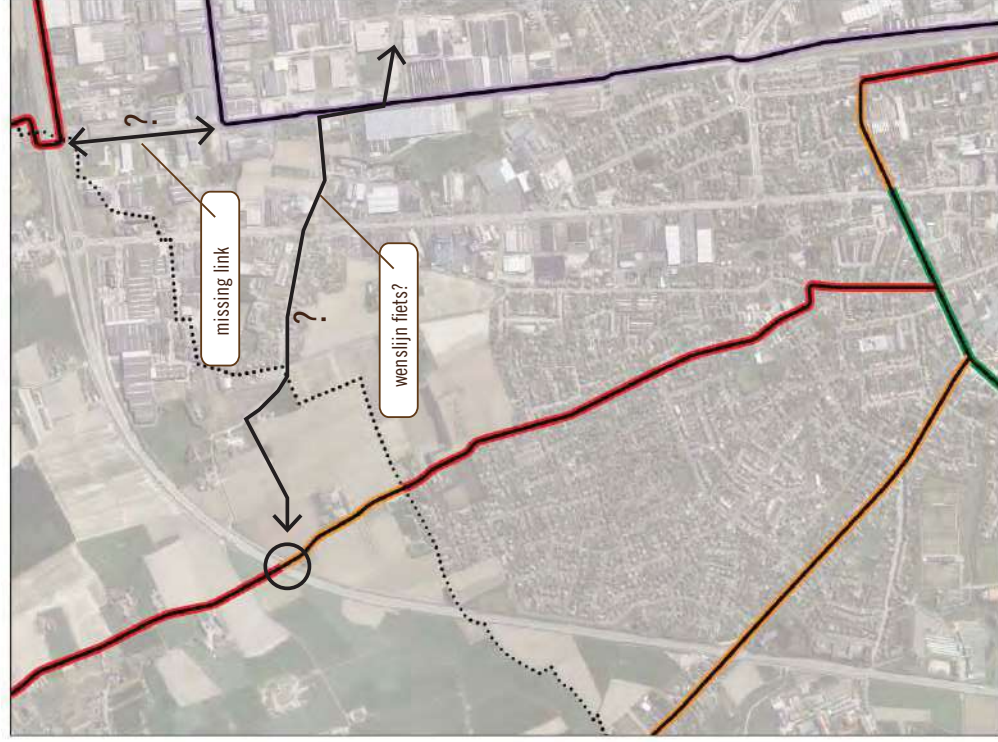
- hooftroute / fietssnelweg
- functionele fietsroute
- alternatieve functionele fietsroute
- lokale fietsroute
- conform richtlijnen Vademecum
- niet conform richtlijnen Vademecum
- geen fietsinfrastructuur aanwezig
- niet geïnventariseerd
- gemeentegrens

Bron: Mobilis Vlaanderen



BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32, Roesselaere - Hooglede
kaart 6



LEGENDE

- fietsknooppuntennetwerk
- recreatieve fietsroute



..... gemeentegrens

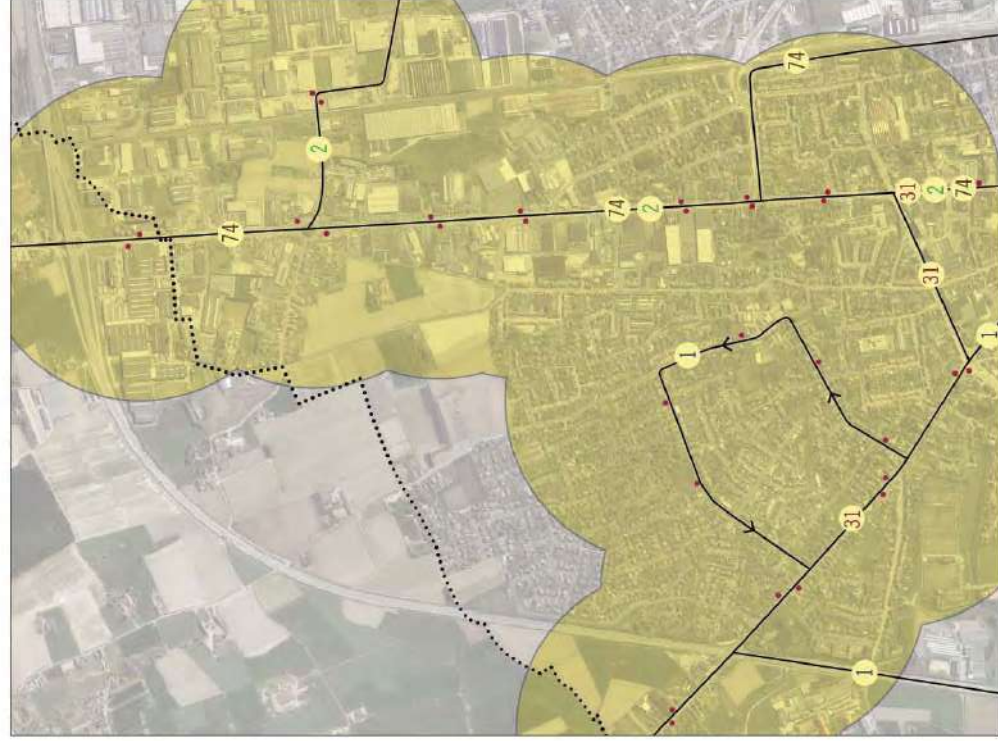
Bron: www.fietsnet.be



RECREATIEF FIETSROUTENETWERK
AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
kaart 7

LEGENDE

- buslijn
- haltebereik 500m



..... gemeentegrens

Bron: De Lijn



OPENBAARVERVOERNETWERK
AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
kaart 8



1. ovonde noord
2. ovonde zuid
3. Liebeekstraat
4. Robaardstraat - Oude Diksmuidsestraat - Wijnendalestraat
5. Rolariusweg
6. Rotsestraat
7. Kon. Leopold III-laan

zie studio's in bijlage voor detailweergave van de verkeersstromen op de kruispunten.

Bron: Geopunt



▲ N

KRUISPUNTELLINGEN: 14/04/2016 OCHTENDSPITS
 AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
 kaart 9



1. ovonde noord
2. ovonde zuid
3. Liebeekstraat
4. Robaardstraat - Oude Diksmuidsestraat - Wijnendalestraat
5. Rolariusweg
6. Rotsestraat
7. Kon. Leopold III-laan

zie studio's in bijlage voor detailweergave van de verkeersstromen op de kruispunten.

Bron: Geopunt



▲ N

KRUISPUNTELLINGEN: 14/04/2016 AVONDSPITS
 AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
 kaart 10



1. ovonde noord
2. ovonde zuid
3. Liebeekstraat
4. Robaardstraat - Oude Diksmuidsestraat - Wijnendaelstraat
5. Rolariusweg
6. Rotsestraat
7. Kon. Leopold III-laan

zie studio's in bijlage voor detailweergave van de verkeersstromen op de kruispunten.

Bron: Geopunt



▲ N

KRUISPUNTELLINGEN: 16/04/2016 MIDDAGPIEK
 AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede kaart 11



1. ovonde noord
2. ovonde zuid
3. Liebeekstraat
4. Robaardstraat - Oude Diksmuidsestraat - Wijnendaelstraat
5. Rolariusweg
6. Rotsestraat
7. Kon. Leopold III-laan

zie studio's in bijlage voor detailweergave van de verkeersstromen op de kruispunten.

Bron: Geopunt



▲ N

KRUISPUNTELLINGEN: 16/04/2016 NAMIDDAGPIEK
 AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede kaart 12



- ① Personeelsparking 1 De Ceuninck
- ② Personeelsparking 2 De Ceuninck
- ③ Mariasteen
- ④ Servo gordijnen / Pralineur
- ⑤ FACQ / Bekult / Skoda
- ↑ inrijdend verkeer
- ↓ uitrijdend verkeer

Bron: Luchtfoto Geopunt



▲ N

TOEGANGEN TELLING DEELGEBIED 1
 dinsdag 19/04/2016: drukste uur 16.30 - 17.30
 AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
 kaart 13



- ① Eggo keukens / Verdupak
- ② Broodjes / kapper / GIF / McDonald's
- ③ Tom & Co / Mammoet Center
- ④ Casa / Ava / Matrassenkoning
- ⑤ AS Adventure / Bibitor
- ⑥ Primo / Maxi Zoo
- ⑦ Auto 5 / Calipage Sercu
- ⑧ Lola & Lisa / Mediamarkt / Grando keukens
- ⑨ Lecot / Keukenbouwer
- ⑩ Fraja / Examen centrum / garage
- ⑪ Motraco / garage Kindt / Proximus
- ⑫ Hubo
- ↑ inrijdend verkeer
- ↓ uitrijdend verkeer

Bron: Luchtfoto Geopunt



▲ N

TOEGANGEN TELLING DEELGEBIED 2
 dinsdag 19/04/2016: drukste uur 16.30 - 17.30
 AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
 kaart 14

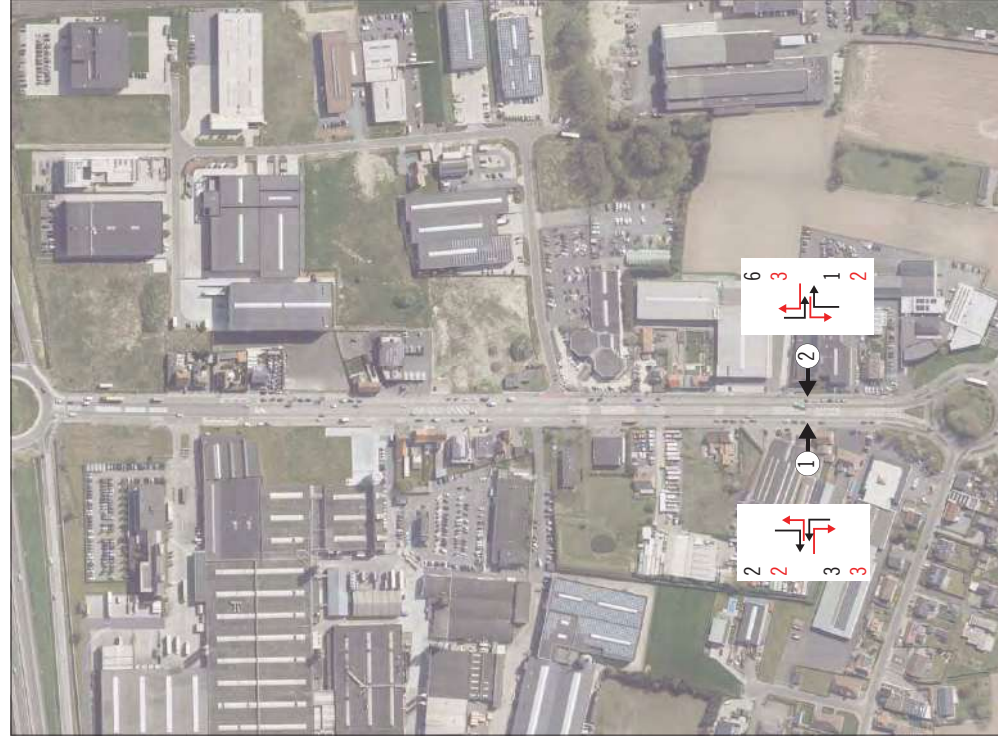


Bron: Luchtfoto Geopunt



▲ N

TOEGANGEN TELLING DEELGEBIED 3
 dinsdag 19/04/2016: drukste uur 16.30 - 17.30
 AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
 kaart 15

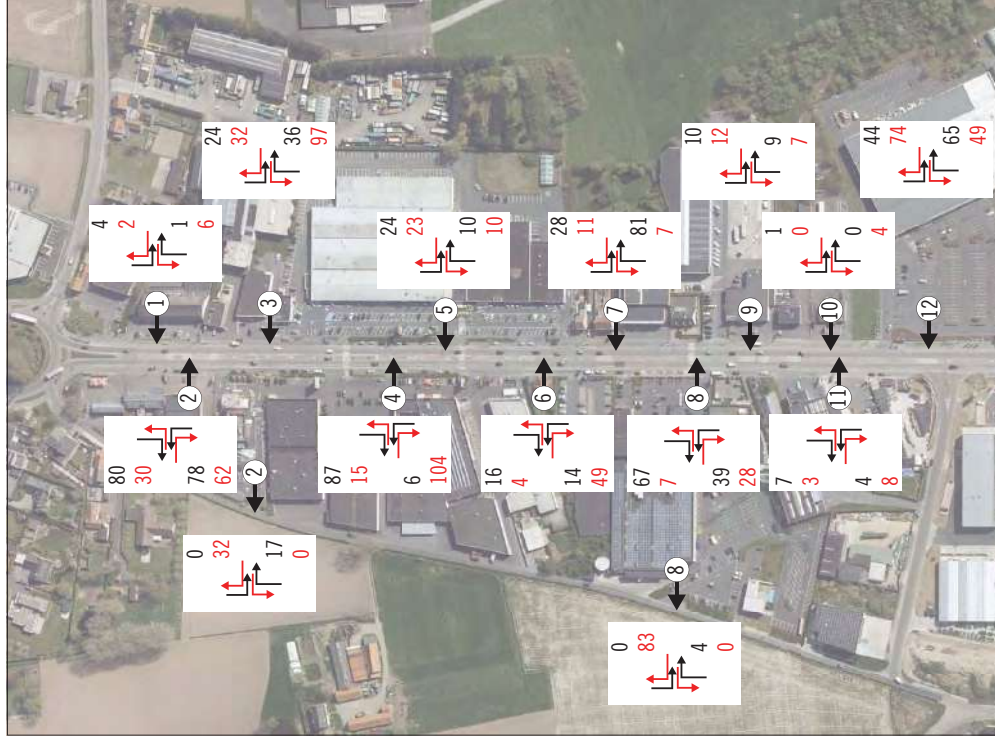


Bron: Luchtfoto Geopunt



▲ N

TOEGANGEN TELLING DEELGEBIED 1
 zaterdag 16/04/2016: drukste uur 11.30 - 12.30
 AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
 kaart 16



- ① Eggo keukens / Verdupak
 - ② Broodjes / kapper / GIF / McDonald's
 - ③ Tom & Co / Mammoot Center
 - ④ Casa / Ava / Matrassenkoning
 - ⑤ AS Adventure / Bibitor
 - ⑥ Primo / Maxi Zoo
 - ⑦ Auto 5 / Calpage Sercu
 - ⑧ Lola & Lisa / Mediamarkt / Grandio keukens
 - ⑨ Lecot / Keukenbouwer
 - ⑩ Fraja / Examen centrum / garage
 - ⑪ Motraco / garage Kindt / Proximus
 - ⑫ Hubo
- inrijdend verkeer
 ← uitrijdend verkeer

Bron: *luchtfoto Geopunt*



AN

TOEGANGEN TELLING DEELGEBIED 2
 zaterdag 16/04/2016: drukste uur 11.30 - 12.30
 AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
 kaart 17



- ① Gamma / Eldi
 - ② Brasserie Flores / Carglass
 - ③ Brico / Thuiszorg / Panos
 - ④ Oxygen / Faborg Livarti
 - ⑤ JBC
 - ⑥ Colora / Battery Street
 - ⑦ Fun / Apple
 - ⑧ Nr 4 / Berca / Heyfens
 - ⑨ KVIK
- inrijdend verkeer
 ← uitrijdend verkeer

Bron: *luchtfoto Geopunt*



AN

TOEGANGEN TELLING DEELGEBIED 3
 zaterdag 16/04/2016: drukste uur 11.30 - 12.30
 AWW West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
 kaart 18



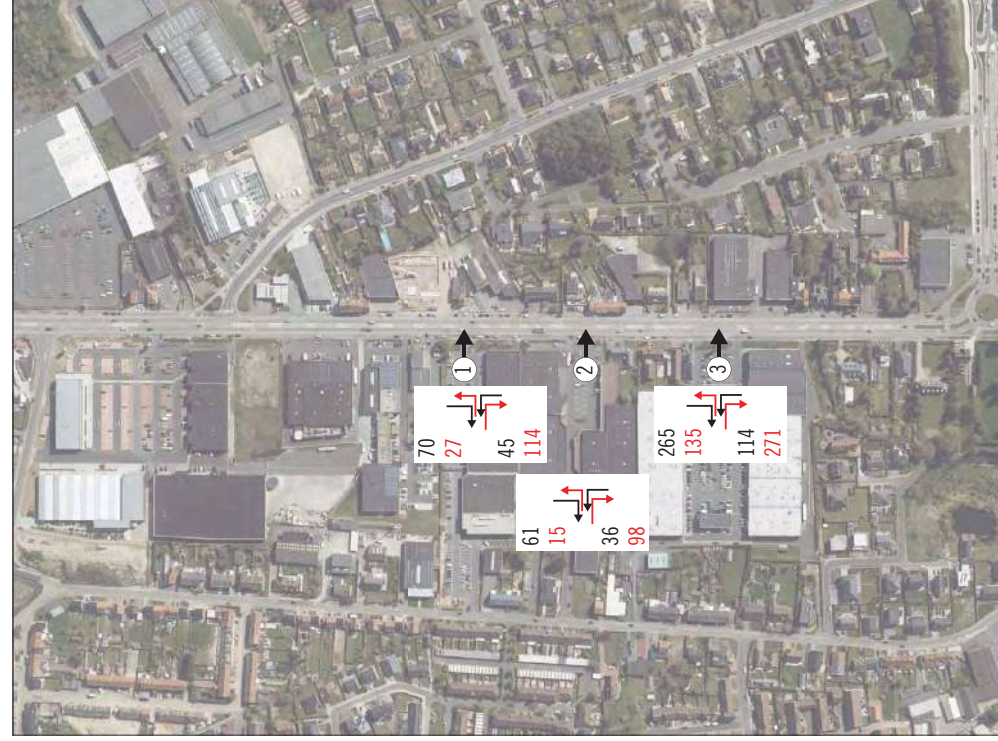
- ① Tom & Co / Mammoet Center
- ② Casa / Ava / Matrassenkoning
- ③ AS Adventure / Bibitor
- ④ Primo / Maxi Zoo
- ⑤ Auto 5 / Calipage Sercu
- ⑥ Lola & Lisa / Mediemarkt / Grando keutkens
- ↑ inrijdend verkeer
- ↓ uitrijdend verkeer

Bron: Luchtfoto Geopunt



AN

TOEGANGEN TELLING DEELGEBIED 2
zaterdag 30/04/2016: drukste uur 15.45 - 16.45
AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
kaart 19



- ① JBC
- ② Fun / Apple
- ③ KVIK
- ↑ inrijdend verkeer
- ↓ uitrijdend verkeer

Bron: Luchtfoto Geopunt



AN

TOEGANGEN TELLING DEELGEBIED 3
zaterdag 30/04/2016: drukste uur 15.45 - 16.45
AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
kaart 20



- 80 - 100 %
- 50 - 80 %
- 0 - 50 %

1. Servio gordijnen / Pralineur
2. Faxcq / Bekult / Skoda / De Leye
3. McDonald's
4. Mammoet Center
5. Ava / Matrassenkoning
6. Primo / Maxi zoo
7. Mediamarkt
8. Hubo
9. Gamma / Eldi
10. Brico / Thuiszorg
11. JBC
12. Fun
13. Berca / Heytens
14. KVIK

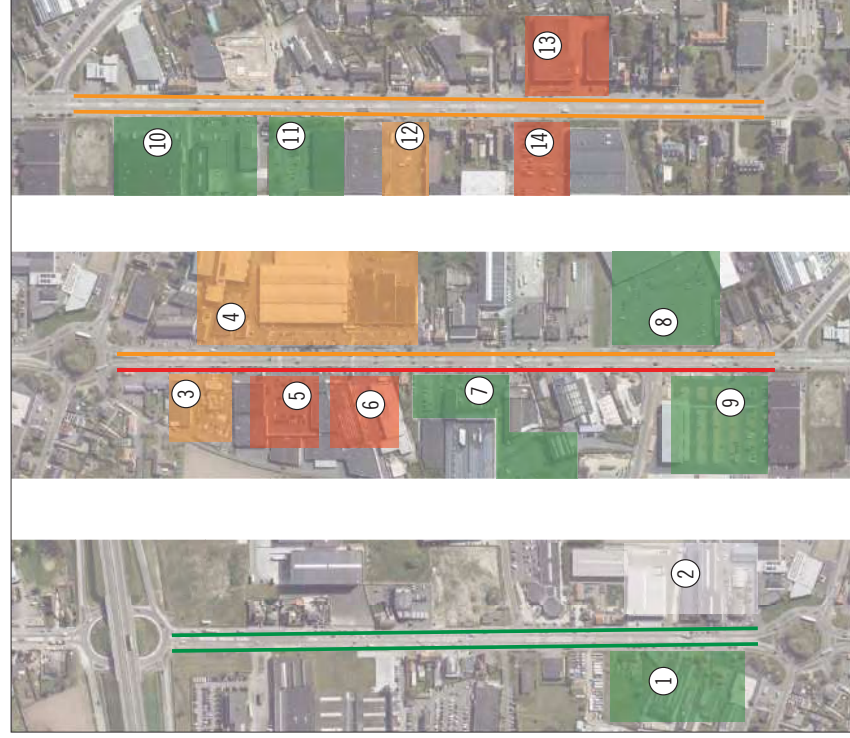


DEELGEBIED 1
NOORD

DEELGEBIED 2
CENTRAAL

DEELGEBIED 3
ZUID

PARKEERBEZETTING 16/04/2016 12U
AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
kaart 21



- 80 - 100 %
- 50 - 80 %
- 0 - 50 %

1. Servio gordijnen / Pralineur
2. Faxcq / Bekult / Skoda / De Leye
3. McDonald's
4. Mammoet Center
5. Ava / Matrassenkoning
6. Primo / Maxi zoo
7. Mediamarkt
8. Hubo
9. Gamma / Eldi
10. Brico / Thuiszorg
11. JBC
12. Fun
13. Berca / Heytens
14. KVIK



DEELGEBIED 1
NOORD

DEELGEBIED 2
CENTRAAL

DEELGEBIED 3
ZUID

PARKEERBEZETTING 16/04/2016 15U
AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
kaart 22



- 80 - 100 %
- 50 - 80 %
- 0 - 50 %

1. Servio gordijnen / Pralineur
2. Faxcq / Bekult / Skoda / De Leye
3. McDonald's
4. Mammoet Center
5. Ava / Matrassenkoning
6. Primo / Maxi zoo
7. Mediamarkt
8. Hubo
9. Gamma / Eldi
10. Brico / Thuiszorg
11. JBC
12. Fun
13. Berca / Heytens
14. KVIK



DEELGEBIED 1
NOORD

DEELGEBIED 2
CENTRAAL

DEELGEBIED 3
ZUID

PARKEERBEZETTING 19/04/2016 10U
AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
kaart 23



- 80 - 100 %
- 50 - 80 %
- 0 - 50 %

1. Servio gordijnen / Pralineur
2. Faxcq / Bekult / Skoda / De Leye
3. McDonald's
4. Mammoet Center
5. Ava / Matrassenkoning
6. Primo / Maxi zoo
7. Mediamarkt
8. Hubo
9. Gamma / Eldi
10. Brico / Thuiszorg
11. JBC
12. Fun
13. Berca / Heytens
14. KVIK

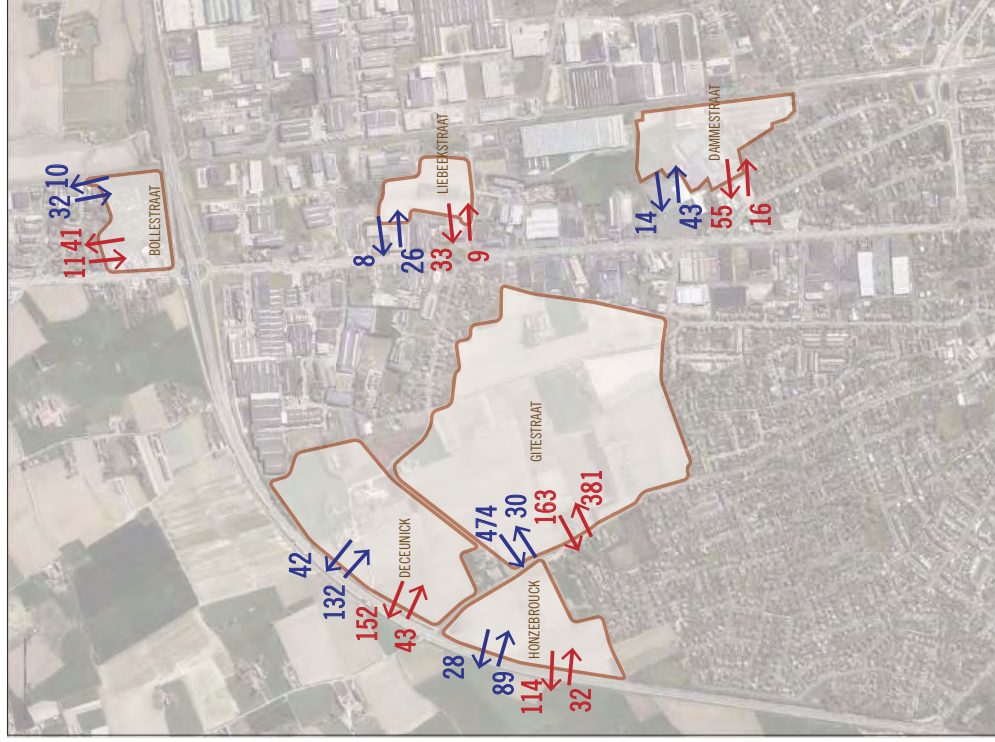


DEELGEBIED 1
NOORD

DEELGEBIED 2
CENTRAAL

DEELGEBIED 3
ZUID

PARKEERBEZETTING 19/04/2016 14U
AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede
kaart 24



← ochtendspits
 → avondspits



▲ N
 500 m

BIJKOMEND VERKEER GEPLANDE PROJECTEN

AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede

kaart 25



← ochtendspits



▲ N
 500 m

TOEDELING BIJKOMENDE VERKEERSBEWEGINGEN OCHTENDSPITS

AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselare - Hooglede

kaart 26

→ avondspits



A N
500 m

TOEDELING BIJKOMENDE VERKEERSWEGINGEN AVONDSPITS
AWV West-Vlaanderen | Doorstromingsonderzoek N32 Roeselaere - Hooglede
kaart 27

23 2017_GR_00045 **Ontwerp Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP)**
Brugsesteenweg - Voorlopige vaststelling

Samenstelling:

Aanwezig:

mevrouw Ria Vanzieleghem, voorzitter gemeenteraad; de heer Kris Declercq, burgemeester; mevrouw Griet Coppé, schepen; mevrouw Nathalie Muylle, schepen; de heer José Debels, schepen; de heer Marc Vanwalleghem, schepen; de heer Dirk Lievens, schepen; de heer Luc Martens, gemeenteraadslid; de heer Geert Huyghe, gemeenteraadslid; de heer Stefaan Van Coillie, gemeenteraadslid; mevrouw Caroline Martens, gemeenteraadslid; mevrouw Greet Verhelle, gemeenteraadslid; mevrouw Michèle Hostekint, schepen; de heer Henk Kindt, schepen; de heer Gerdi Casier, gemeenteraadslid; de heer Frederik Nuytten, gemeenteraadslid; mevrouw Tania Feys, gemeenteraadslid; de heer Filiep Bouckennooghe, schepen; de heer Steven Dewitte, gemeenteraadslid; de heer Maarten Vinckier, gemeenteraadslid; de heer Francis Reynaert, gemeenteraadslid; de heer Filip Deforche, gemeenteraadslid; de heer Immanuel De Reuse, gemeenteraadslid; de heer Cyriel Ameye, gemeenteraadslid; de heer Filiep Manhaeve, gemeenteraadslid; mevrouw Siska Rommel, gemeenteraadslid; de heer Frederik Declercq, gemeenteraadslid; mevrouw Mieke Van Hootegem, gemeenteraadslid; de heer Daniel Vanden Berghe, gemeenteraadslid; de heer Bart De Meulenaer, gemeenteraadslid; mevrouw Trees Coffyn, gemeenteraadslid; mevrouw Justine Pillaert, gemeenteraadslid; de heer Maxim Deweerdt, gemeenteraadslid; mevrouw Lien Vuylsteke, gemeenteraadslid; de heer Geert Sintobin, secretaris

Zijn eveneens aanwezig:

de heer Bart Wenes, voorzitter OCMW

Verontschuldigd:

mevrouw Leen Sercu, gemeenteraadslid; de heer Brecht Vermeulen, gemeenteraadslid; mevrouw Lieve Lombaert, gemeenteraadslid

Beschrijving

Regelgeving bevoegd orgaan

Artikel 2.2.14 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO)

Juridische grond

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) d.d. 15.05.2009 en latere wijzigingen: T2. Planning – H2. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – Afdeling 4 Gemeentelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen.

Art. 4.6.5: Een niet-vervallen verkavelingsvergunning kan worden herzien of opgeheven ingevolge de definitieve vaststelling van een ruimtelijk uitvoeringsplan, op voorwaarde dat dit bij de voorlopige en de definitieve vaststelling van het plan uitdrukkelijk aangegeven is, ten minste op het grafisch plan.

Art. 2.4.3. – 2.4.9: Elke verwerving van onroerende goederen, vereist voor de verwezenlijking van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, kan door onteigening ten algemene nutte tot stand worden gebracht.

Bijlagen

1. D0 RUP Brugsesteenweg met aanduidingen wijzigingen sedert hernomen plenaire vergadering deel 1
2. D1-A Overzichtskaart bestemmingsplannen op elkaar
3. D1-B BPA nr. 14 Noord (MB 30.07.1992) bestemmingsplan
4. D1-C BPA nr. 14 Noord (MB 30.07.1992) voorschriften
5. D1-D BPA nr. 14A Noord (MB 22.03.2004) bestemmingsplan
6. D1-E BPA nr. 14A Noord (MB 22.03.2004) voorschriften
7. D1-F BPA Rotsestraat (MB 22.03.2004) bestemmingsplan + voorschriften
8. D1-G APA Roeselare bestemmingsplan
9. D1-H APA Roeselare voorschriften
10. D1-I Gewestplanswijziging bestemmingsplan
11. D1-J Gewestplanswijziging voorschriften
12. D2 MER-screeningsnota (onderzoek tot milieueffectrapportage) + beslissing dienst MER tot onheffing plan MER-plicht d.d. 19.06.2015
13. D3 Adviezen op voorontwerp RUP Brugsesteenweg
14. D4 Verslag plenaire vergadering d.d. 25.04.2016
15. D5 Adviezen op voorontwerp RUP bij hernomen adviesronde
16. D6 Verslag plenaire vergadering d.d. 05.12.2016 na hernomen adviesronde
17. D7-A RUP Brugsesteenweg toelichtingsnota en stedenbouwkundige voorschriften deel 2
18. D7-A RUP Brugsesteenweg toelichtingsnota en stedenbouwkundige voorschriften deel 1
19. D7-B RUP Brugsesteenweg Bestaande Toestand
20. D7-C RUP Brugsesteenweg Bestemmingsplan
21. D7-D RUP Brugsesteenweg onteigeningsplan

Voorgeschiedenis

- 12.03.2010: goedkeuring college van burgemeester en schepenen (CBS) van het moratoriumbesluit met o.a. het weren van nieuwe grootschalige kleinhandelsvestigingen uit de stadsrand omwille van de bescherming van het stedelijk milieu
- 02.08.2012: GRS: De concentratie aan handelsactiviteiten ter hoogte van de Brugsesteenweg dient in z'n totaliteit in een RUP vertaald te worden zodat een concrete visie kan bepaald worden in het kader van het voeren van een kernversterkend beleid
- 05.11.2012: besluit van het college van burgemeester en schepenen: beslissing tot opmaak RUP Brugsesteenweg via algemene offerteaanvraag
- 20.01.2014: besluit van het college van burgemeester en schepenen: gunning opdracht via overheidsopdracht aan WVI
- 12.05.2015: besluit van het college van burgemeester en schepenen: goedkeuring bestelbon aan WVI uitbreiding contour
- 26.01.2015: besluit van het college van burgemeester en schepenen: principieel akkoord met bestemmingszones
- 02.03.2015: besluit van het college van burgemeester en schepenen : goedkeuring voorontwerp

- 19.06.2015: beslissing door dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie tot ontheffing van de planmer-plicht.
- 04.03.2016: toelichting door WVI aan college van burgemeester en schepenen
- 14.03.2016: besluit van het college van burgemeester en schepenen : goedkeuring voorontwerp
- 12.04.2016: GECORO
- 25.04.2016: plenaire vergadering met de adviesinstanties
- 27.06.2016: besluit van het college van burgemeester en schepenen: goedkeuring aanpassingen
- 22.11.2016: herneming GECORO
- 05.12.2016: herneming plenaire vergadering met de adviesinstanties

Context en argumentatie

Het college van burgemeester en schepenen keurde in zitting van 12.03.2010 het moratoriumbesluit goed met als doel het weren van nieuwe grootschalige kleinhandelsvestigingen uit de stadsrand omwille van de bescherming van het stedelijk milieu.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Roeselare, goedgekeurd door de deputatie op 02.08.2012 (p. 131, 199, 260, 290) bepaalt: De concentratie aan handelsactiviteiten ter hoogte van de Brugsesteenweg dient in z'n totaliteit in een RUP vertaald te worden zodat een concrete visie kan bepaald worden in het kader van het voeren van een kernversterkend beleid.

Het college van burgemeester en schepenen besliste bijgevolg in zitting van 05.11.2012 om het RUP Brugsesteenweg op te maken.

De opmaak van het RUP Brugsesteenweg is eveneens opgenomen als actie in het kernplan (ACT. 10006).

Het ontwerp RUP Brugsesteenweg is opgemaakt overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en bestaat uit een toelichtingsnota met stedenbouwkundige voorschriften, een plan bestaande toestand, een bestemmingsplan en een onteigeningsplan.

De motivatie voor de opmaak van het RUP Brugsesteenweg is het afbakenen van de ontwikkelingsmogelijkheden van de activiteiten. Voor 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 de activiteiten al dan niet beperkt zullen moeten worden.

In het RUP worden de handelsactiviteiten opgedeeld in 4 categorieën. Het nieuwe RUP gaat uit van een consolidatie van de bestaande toestand wat betreft handelsactiviteiten die in principe thuishoren in de kern (categorie 1 en categorie 2: bijvoorbeeld verkoop kleding), verbodsbepalingen buiten de geconsolideerde m² detailhandelsoppervlakte en het opleggen van minimale handelsoppervlaktes voor de andere categorieën van handelsactiviteiten (categorie 3 en categorie 4: bijvoorbeeld verkoop witgoed).

Het RUP geeft daarmee uitvoering aan de economische visie van het GRS, namelijk het voeren van een kernversterkend beleid en de actie: BLP/GRUP in functie van de herstructurering van de Brugsesteenweg waarbij onder meer de principes voor KMO en wonen vertaald worden.

Bij de opmaak van dit RUP werd ook rekening gehouden met de ontwikkeling van het woongebied Gitsestraat dat in het westen aan het plangebied paakt.

Het RUP voorziet eveneens bepalingen met betrekking tot de beeldkwaliteit van de Brugsesteenweg en de mobiliteitsaanpak. De bepalingen inzake mobiliteit zijn beperkt daar momenteel ook een streefbeeldstudie voor de N32

in opmaak is, waarin meer concrete uitspraken zullen gedaan worden over de verkeerskundige herinrichting van de Brugsesteenweg.

In het kader van de ontwikkelingen in het aanpalende RUP Dammestraat dient er een ontsluiting te worden voorzien tussen:

- de Brugsesteenweg en het plangebied van het RUP Dammestraat. Op het bestemmingsplan betreft het de verbinding 'Ontsluitingsweg' onder art. 2 - Gebied met concentratie aan kleinhandelszones
- Wijnendaelestraat en het plangebied van het RUP Dammestraat. Op het bestemmingsplan betreft het de verbinding 'Mogelijke interne ontsluitingsweg' onder Art. 1 - Zone voor lokale bedrijvigheid

Omwille hiervan wordt er een onteigeningsplan opgemaakt en toegevoegd. De motivering ter onteigening i.f.v. algemeen nut, onteigening noodzakelijk voor de realisatie en onteigening bij hoogdringendheid wordt opgenomen in de toelichtingsnota van het RUP Brugsesteenweg.

Het RUP geeft daarmee uitvoering aan de verkeerskundige visie van het GRS onder de actie: Onderzoek moet uitwijzen of een interne ontsluitingsweg voor de achterliggende gronden van Decathlon (Brugsesteenweg) haalbaar is.

Binnen de contour van het RUP liggen verschillende verkavelingen. Met het RUP worden sommige verkavelingen opgeheven: VK263, VK272, VK79, VK234, VK246, VK145 en VK499. De verkavelingen die worden opgeheven bij vaststelling van het RUP worden grafisch aangeduid door middel van een plannummer op het plan bestaande toestand en onder de algemene bepalingen punt 4 in de stedenbouwkundige voorschriften.

RUP Brugsesteenweg kwam in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectenrapportage.

Volgens het decreet van 27 april 2007 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectenrapportage over plannen en programma's werd een screeningsnota opgemaakt en met een verzoek tot raadpleging aan de dienst MER voorgelegd.

In de brief van 19 juni 2015 besliste de dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie dat het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Brugsesteenweg' geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

Het voorontwerp werd voor advies voorgelegd aan de GECORO (12.04.2016 en 22.11.2016) en aan de bevoegde instanties overgemaakt.

Naar aanleiding van de uitgebrachte adviezen en de bespreking ervan op de plenaire vergadering (25.04.2016 en 05.12.2016) werd RUP Brugsesteenweg aangepast.

Overeenkomstig art 2.2.14 §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening stelt de gemeenteraad het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voorlopig vast.

Fasering

Volgende stappen in de procedure van het RUP zijn:

- het openbaar onderzoek (60 dagen)
- de behandeling van de resultaten van het openbaar onderzoek door de GECORO
- de definitieve vaststelling door de Gemeenteraad

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

Er zijn geen financiële gevolgen aan dit besluit.

Beleidsinformatie

- Strategisch meerjarenplan 2014-2019,
Actieplan 01-02-02 : Versterken van de instrumenten voor de beeld- en woonkwaliteit.
Actie 01-02-02-01 : Implementeren en prioriteren van diverse RUP's.
- Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
Richtinggevend deel :
 - p. 131, imagoversterking van de invalswegen
 - p. 199 4.6.1. voeren van kernversterkend beleid
 - p. 260, 9. Noordelijke activiteitenstripBindend deel: p. 290, 4.2. te nemen maatregelen en actie

Besluit

Stemming volgens fractie

- 21 stem(men) voor: Kris Declercq; Griet Coppé; Nathalie Muylle; José Debels; Marc Vanwalleghem; Dirk Lievens; Luc Martens; Geert Huyghe; Stefaan Van Coillie; Caroline Martens; Greet Verhelle; Michèle Hostekint; Henk Kindt; Gerdi Casier; Frederik Nuytten; Tania Feys; Filiep Bouckenoooghe; Steven Dewitte; Maarten Vinckier; Francis Reynaert; Ria Vanzieleghem

- 13 onthouding(en): Filip Deforche; Immanuel De Reuse; Cyriel Ameye; Filiep Manhaeve; Siska Rommel; Frederik Declercq; Mieke Van Hootegem; Daniel Vanden Berghe; Bart De Meulenaer; Trees Coffyn; Justine Pillaert; Maxim Deweerdt; Lien Vuylsteke

Artikel 1

De gemeenteraad stelt het ontwerp RUP Brugsesteenweg voorlopig vast, bestaande uit een:

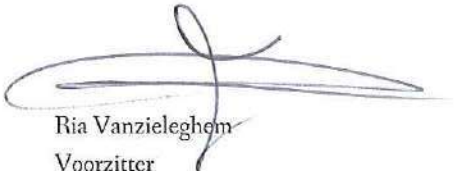
- bundel met toelichtingsnota, lijst van op te heffen verkavelingen, stedenbouwkundige voorschriften en een register planbaten, planschade en compensatie
- plan bestaande toestand
- bestemmingsplan
- onteigeningsplan met motivering tot onteigening

Aldus gedaan in open zitting van 27 maart 2017

Namens de gemeenteraad



Geert Sintobin
Stadssecretaris



Ria Vanzieleghem
Voorzitter

2 2018_GR_00032 RUP Brugsesteenweg - Definitieve vaststelling

Samenstelling:

Aanwezig:

mevrouw Ria Vanzieleghem, voorzitter gemeenteraad; de heer Kris Declercq, burgemeester; mevrouw Griet Coppé, schepen; mevrouw Nathalie Muylle, schepen; de heer José Debels, schepen; de heer Marc Vanwalleghem, schepen; de heer Dirk Lievens, schepen; de heer Luc Martens, gemeenteraadslid; de heer Geert Huyghe, gemeenteraadslid; de heer Stefaan Van Coillie, gemeenteraadslid; mevrouw Caroline Martens, gemeenteraadslid; mevrouw Greet Verhelle, gemeenteraadslid; mevrouw Michèle Hostekint, schepen; de heer Henk Kindt, schepen; de heer Gerdi Casier, gemeenteraadslid; de heer Frederik Nuytten, gemeenteraadslid; mevrouw Tania Feys, gemeenteraadslid; de heer Filiep Bouckennooghe, schepen; mevrouw Leen Sercu, gemeenteraadslid; de heer Steven Dewitte, gemeenteraadslid; de heer Maarten Vinckier, gemeenteraadslid; de heer Francis Reynaert, gemeenteraadslid; de heer Filip Deforche, gemeenteraadslid; de heer Immanuel De Reuse, gemeenteraadslid; de heer Cyriel Ameye, gemeenteraadslid; de heer Filiep Manhaeve, gemeenteraadslid; mevrouw Siska Rommel, gemeenteraadslid; de heer Frederik Declercq, gemeenteraadslid; de heer Brecht Vermeulen, gemeenteraadslid; mevrouw Mieke Van Hootegem, gemeenteraadslid; de heer Daniel Vanden Berghe, gemeenteraadslid; de heer Bart De Meulenaer, gemeenteraadslid; mevrouw Trees Coffyn, gemeenteraadslid; mevrouw Lieve Lombaert, gemeenteraadslid; mevrouw Justine Pillaert, gemeenteraadslid; mevrouw Lien Vuylsteke, gemeenteraadslid; de heer Kurt Geldhof; de heer Geert Sintobin, Algemeen directeur

Zijn eveneens aanwezig:

de heer Bart Wenes, voorzitter OCMW

Beschrijving

Regelgeving bevoegd orgaan

Artikel 2.2.14 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) - historische versie

Juridische grond

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) d.d. 15.05.2009 en latere wijzigingen: T2. Planning – H2. Ruimtelijke Uitvoeringsplannen – Afdeling 4 Gemeentelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen - artikel 2.2.14, betreffende het feit dat de gemeenteraad het RUP definitief vaststelt. Opmerking: het betreft een artikel van de vorige versie van de Vlaamse Codex RO. Met de gewijzigde Vlaamse Codex RO op 1 juli 2016 werd aan het artikel betreffende de definitieve vaststelling door de gemeenteraad een ander artikelnummer toegekend (artikelnummer 2.2.21.).

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) d.d. 15.05.2009 en latere wijzigingen: T4. Vergunningenbeleid – H6. Geldingsduur en wijzigbaarheid – Afdeling 2

Verkavelingsvergunningen - artikel 4.6.5. : "Een niet-vervallen verkavelingsvergunning kan worden herzien of opgeheven ingevolge de definitieve vaststelling van een ruimtelijk uitvoeringsplan, op voorwaarde dat dit bij de voorlopige en de definitieve vaststelling van het plan uitdrukkelijk aangegeven is, ten minste op het grafisch plan.". Opmerking: met het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunningen werd dit artikel uit de Vlaamse Codex RO opgeheven. De bepaling van dit artikel werd in het decreet van de omgevingsvergunningen opgenomen onder hoofdstuk 6: Het bijstellen van de omgevingsvergunning - Afdeling 3 Bijstellen van de omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden - artikel 84.

Bijlagen

1. D1A_overzichtskaart_bestemmingsplannen_op_elkaar
2. D1B_BPA_14_Noord_bestemmingsplan
3. D1C_BPA_14_Noord_voorschriften
4. D1D_BPA_14A_Noord_bestemmingsplan
5. D1E_BPA_14A_Noord_voorschriften
6. D1F_BPA_Rotsestraat_bestemmingsplan+voorschriften
7. D1G_APA_bestemmingsplan
8. D1H_APA_voorschriften
9. D1I_Gewestplanswijziging_bestemmingsplan
10. D1J_Gewestplanswijziging_voorschriften
11. D2_screeningsnota_beslissing_dienstMER_19062015(SCRPL15047)
12. D3 20170613 Advies provincie RUP Brugsesteenweg
13. D4 20170718 Advies omgeving Brugsesteenweg
14. D5 20170718 Advies Elia Brugsesteenweg
15. D6 Grafisch overzicht bezwaren
16. D7 Overzicht ingediende stukken tijdens OO
17. D8 20171003 Verslag gecoro
18. D9 Behandeling bezwaren
19. D10 RUP Brugsesteenweg_Toelichtingsnota en voorschriften_MET WIJZIGINGEN_deel 1
20. D10 RUP Brugsesteenweg_Toelichtingsnota en voorschriften_MET WIJZIGINGEN_deel 2
21. D10 RUP Brugsesteenweg_Toelichtingsnota en voorschriften_MET WIJZIGINGEN_deel 3
22. D10 RUP Brugsesteenweg_Toelichtingsnota en voorschriften_MET WIJZIGINGEN_deel 4
23. D11 RUP Brugsesteenweg_Toelichtingsnota en voorschriften_deel 1
24. D11 RUP Brugsesteenweg_Toelichtingsnota en voorschriften_deel 2
25. D11 RUP Brugsesteenweg_Toelichtingsnota en voorschriften_deel 3
26. D11 RUP Brugsesteenweg_Toelichtingsnota en voorschriften_deel 4
27. D12 RUP Brugsesteenweg Bestemmingsplan
28. D13 RUP Brugsesteenweg Bestaande Toestand
29. D14 2017_12_18 GR Verlenging ondertekend
30. Bezwaren B1_B2_B3_B5_B6_B7_B9
31. Bezwaren B10_B11_B12_B13_B14_B15_B16_B17_B18_B19
32. Bezwaren B20_B21_B22_B23_B24
33. Bezwaren B25_B26
34. Bezwaren B27_B28_B29
35. Bezwaren B30_B31_B32_B36_B37_B38_B39
36. Bezwaren B40_B41_B42_B43_B44_B45_B46_B47_B48

Voorgeschiedenis

12.03.2010: goedkeuring college van burgemeester en schepenen (CBS) van het moratoriumbesluit met o.a. het weren van nieuwe grootschalige kleinhandelsvestigingen uit de stadsrand omwille van de bescherming van het stedelijk milieu

02.08.2012: GRS: De concentratie aan handelsactiviteiten ter hoogte van de Brugsesteenweg dient in z'n totaliteit in een RUP vertaald te worden zodat een concrete visie kan bepaald worden in het kader van het voeren van een kernversterkend beleid

05.11.2012: besluit van het college van burgemeester en schepenen: beslissing tot opmaak RUP Brugsesteenweg via algemene offerteaanvraag

20.01.2014: besluit van het college van burgemeester en schepenen: gunning opdracht via overheidsopdracht aan WVI

12.05.2015: besluit van het college van burgemeester en schepenen: goedkeuring bestelbon aan WVI uitbreiding contour

26.01.2015: besluit van het college van burgemeester en schepenen: principiële akkoord met bestemmingszones

02.03.2015: besluit van het college van burgemeester en schepenen: goedkeuring voorontwerp

19.06.2015: beslissing door dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie tot ontheffing van de planmer-plicht.

04.03.2016: toelichting door WVI aan college van burgemeester en schepenen

14.03.2016: besluit van het college van burgemeester en schepenen: goedkeuring voorontwerp

12.04.2016: GECORO

25.04.2016: plenaire vergadering met de adviesinstanties

27.06.2016: besluit van het college van burgemeester en schepenen: goedkeuring aanpassingen

22.11.2016: herneming GECORO

05.12.2016: herneming plenaire vergadering met de adviesinstanties

27.03.2017: voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP Brugsesteenweg door de gemeenteraad

24.05.2017 - 22.07.2017: openbaar onderzoek RUP Brugsesteenweg

28.08.2017: besluit van het college van burgemeester en schepenen: RUP Brugsesteenweg - RUP Dammestraat - sluiten openbaar onderzoek - vaststelling (met alle bezwaren van het openbaar onderzoek in bijlage)

03.10.2017: GECORO

18.12.2017: goedkeuring in de gemeenteraad van het gemotiveerd verzoek tot verlenging termijn definitieve vaststelling

Context en argumentatie

Het ontwerp RUP Brugsesteenweg is opgemaakt overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en bestaat uit een toelichtingsnota met stedenbouwkundige voorschriften, een plan bestaande toestand en een bestemmingsplan.

Het college van burgemeester en schepenen keurde in zitting van 12.03.2010 het moratoriumbesluit goed met als doel het weren van nieuwe grootschalige kleinhandelsvestigingen uit de stadsrand omwille van de bescherming van het stedelijk milieu.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Roeselare, goedgekeurd door de deputatie op 02.08.2012 (p.131, 199, 260, 290) bepaalt: De concentratie aan handelsactiviteiten ter hoogte van de Brugsesteenweg dient in z'n totaliteit in een RUP vertaald te worden zodat een concrete visie kan bepaald worden in het kader van het voeren van een kernversterkend beleid.

De motivatie voor de opmaak van het RUP Brugsesteenweg is het afbakenen van de ontwikkelingsmogelijkheden van de activiteiten. Voor de activiteitenstrip langs de N32 is een RUP noodzakelijk om de ontwikkelingsmogelijkheden langs deze as concreet te bepalen en te verduidelijken.

Het college van burgemeester en schepenen besliste in zitting van 05.11.2012 om het RUP Brugsesteenweg op te maken.

In de brief van 19 juni 2015 besliste de dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie dat het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Brugsesteenweg' geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

De GECORO bracht op 12.04.2016 en 22.11.2016 hun advies uit en op 25.04.2016 en 05.12.2016 werden plenaire vergaderingen gehouden met de hogere overheid.

De gemeenteraad stelde het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voorlopig vast op 27.03.2017.

Het openbaar onderzoek van het RUP liep van 24.05.2017 tot en met 22.07.2017. Tijdens deze periode kwamen 43 bezwaren binnen voor RUP Brugsesteenweg.

De ontvangen bezwaren en adviezen werden in zitting van de GECORO behandeld op 03.10.2017.

De behandeling van de bezwaren en voorstel tot aanpassing van het dossier, de aangepaste toelichtingsnota en stedenbouwkundige voorschriften, het bestemmingsplan en het plan bestaande toestand zijn terug te vinden in bijlage.

De belangrijkste aanpassingen zijn:

- Studie streefbeeld N32 vervangen door de startnota doorstromingsonderzoeken N32.
- Update en aanpassingen aan de inventarisatie van de handelszaken
- Schrappen van onteigeningsplan

Het gemotiveerd verzoek tot verlenging met zestig dagen van de termijn waarbinnen het plan moet worden vastgesteld werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 18.12.2017.

Het RUP vervangt voor de delen van het plangebied het gewestplan, het Algemeen Plan van Aanleg van Roeselare (goedgekeurd bij MB van 29.04.1991), het BPA Rotsestraat (goedgekeurd bij MB van 10.09.1985), het BPA nr.14 Noord (goedgekeurd bij MB van 30.07.1992) met een gedeeltelijke herziening BPA nr.14 A Noord (goedgekeurd bij MB van 22.03.2004)

De volgende verkavelingen binnen dit plangebied zullen worden opgeheven bij goedkeuring van onderhavig RUP: V263, V272, V79, V234, V246, V145 en V499.

Het RUP kan worden voorgelegd aan de gemeenteraad voor definitieve vaststelling.

Fasering

Definitieve vaststelling in gemeenteraad op 19 maart 2018.

Overmaken RUP, verslag GECORO en besluit gemeenteraad aan hogere overheid: eind maart 2018.

Schorsingstermijn hogere overheid (30 dagen na betekening zending): eind april 2018.

Publicatie in Belgisch Staatsblad: begin mei 2018.

Vankrachtwording (14 dagen na bekendmaking in Belgisch Staatsblad): midden mei 2018.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

Dit besluit heeft geen financiële gevolgen.

Beleidsinformatie

Strategisch meerjarenplan 2014-2019:

- Actieplan 01-02-02 : Versterken van de instrumenten voor de beeld- en woonkwaliteit
- Actie 01-02-02-01 : Implementeren en prioriteren van diverse RUP's.

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Richtinggevend deel :

- p. 131, imagoversterking van de invalswegen
- p. 199 4.6.1. voeren van kernversterkend beleid
- p. 260, 9. Noordelijke activiteitenstrip

Bindend deel: p. 290, 4.2. te nemen maatregelen en actie

Besluit

Fractiestemming

- 20 stem(men) voor: Filiep Bouckennooghe; Gerdi Casier; Griet Coppé; José Debels; Kris Declercq; Steven Dewitte; Tania Feys; Michèle Hostekint; Geert Huyghe; Henk Kindt; Dirk Lievens; Luc Martens; Caroline Martens; Nathalie Muylle; Frederik Nuytten; Leen Sercu; Stefaan Van Coillie; Marc Vanwalleghem; Ria Vanzieleghem; Greet Verhelle
- 17 onthouding(en): Cyriel Ameye; Trees Coffyn; Bart De Meulenaer; Immanuel De Reuse; Frederik Declercq; Filip Deforche; Kurt Geldhof; Lieve Lombaert; Filiep Manhaeve; Justine Pillaert; Francis Reynaert; Siska Rommel; Mieke Van Hootegem; Daniel Vanden Berghe; Brecht Vermeulen; Maarten Vinckier; Lien Vuylsteke

Artikel 1

Het RUP Brugsesteenweg aangepast naar aanleiding van het advies van de GECORO, wordt definitief vastgesteld en bestaat uit:

- bundel met toelichtingsnota, stedenbouwkundige voorschriften en een register planbaten, planschade en compensatie
- plan bestaande toestand
- bestemmingsplan

Aldus gedaan in open zitting van 19 maart 2018

Namens de gemeenteraad

Geert Sintobin
Algemeen directeur



Ria Vanzieleghem
Voorzitter

BEHANDELING BEZWAREN RUP BRUGSESTEENWEG

1. RUP Brugsesteenweg – behandeling van de bezwaarschriften

Procedure

Het ontwerp RUP Brugsesteenweg lag in openbaar onderzoek van 24 mei 2017 tot en met 22 juli 2017. Het RUP Dammestraat lag gelijktijdig in openbaar onderzoek. Dit werd definitief vastgesteld door de Gemeenteraad op 18 december 2017. Wat betreft RUP Brugsesteenweg werd in de Gemeenteraad van 18 december 2017 het gemotiveerd verzoek tot verlenging van termijn tot definitieve vaststelling met 60 dagen goedgekeurd.

De resultaten van het openbaar onderzoek dienen door de GECORO te worden behandeld, dit gebeurde tijdens de zitting van 3 oktober 2017.

De behandeling van de bezwaren – met hierin opgenomen het advies van de GECORO – wordt vervolgens overgemaakt aan de gemeenteraad, zodat het RUP Brugsesteenweg definitief kan worden vastgesteld.

Beschikbare documenten

- Het ontwerp RUP Brugsesteenweg, bestaand uit
 - toelichtende nota - stedenbouwkundige voorschriften
 - plan bestaande toestand
 - bestemmingsplan

- Adviezen:
 - Provincie West-Vlaanderen: gunstig en formuleert opmerkingen en aandachtspunten.
 - Departement Omgeving: gunstig zonder bijkomende opmerkingen.
 - Elia: gunstig mits rekening te houden met de bemerkingen.

- Bezwaren: 48:
 - Bezwaarschriften RUP Brugsesteenweg: B01, B02, B03, B05, B06, B07, B11, B12, B13, B14, B15, B16, B17, B18, B19, B20, B21, B22, B24, B26 B27, B28, B29, B30, B31, B32, B36, B37, B39, B40, B41, B42, B43, B44, B45, B46, B47, B48
 - Bezwaarschriften RUP Dammestraat: B04, B08, B33, B34, B35
 - Bezwaarschriften RUP's Brugsesteenweg / Dammestraat: B09, B10, B23, B25, B38

In dit document worden de adviezen en de bezwaarelementen met betrekking op RUP Brugsesteenweg samengevat. Per bezwaarelement wordt een behandeling voorgesteld. (De bezwaarelementen specifiek met betrekking op RUP Dammestraat worden in dit document niet behandeld)

1 Adviezen RUP Brugsesteenweg

1.1 Advies provincie West-Vlaanderen

Advies

- Streefbeeld N32: indien streefbeeldstudie voor de N32 zou bekrachtigd zijn in de intergemeentelijke mobiliteitscommissie kan deze beter opgenomen worden.
- Bij Art. 5 verduidelijken dat het overal om bestaande 'vergunde' activiteiten gaat (nu enkel vermeld voor cat. 1 en 2).

- Het mobiliteitsluik dient voor de eenduidigheid in de SV opgenomen te worden in de algemene bepalingen.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *De startnota doorstromingsonderzoek werd besproken in de IGBC (intergemeentelijke mobiliteitscommissie tussen Hooglede en Roeselare) van 28 augustus 2017. Indien het voorstel inderdaad bekrachtigd wordt (wordt op 7 oktober nog voorgelegd aan de regionale mobiliteitscommissie), opnemen in RUP. In het voorstel wordt geen verbreding voorgesteld van de wegenis. De voorstellen beperken zich tot een verfraaiing van het huidige wegbeeld (afstand tussen rooilijnen). (a)*
- *RUP aanpassen zodat bij toegelaten activiteiten het steeds om vergunde activiteiten moet handelen. Onder omschrijving 'bestaande handelsactiviteiten' volgende tekst weglaten: 'activiteiten die reeds vergund zijn, maar nog niet actief zijn', dit kan voor verwarring zorgen.*
- *RUP niet aanpassen, is reeds zo opgenomen. Dit dan ook zo motiveren. (b)*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
 - Ter verduidelijking betreft (a): zoals aangegeven in het advies van de GECORO stelt de nieuwe studie enkele infrastructurele maatregelen voor die de doorstroming en leefbaarheid van de Brugsesteenweg moeten verhogen. Het zijn in feite net deze 'verfraaiingswerken' die volgens het nieuwe onderzoek de beste oplossing vormen om de verkeersveiligheid en zo ook de conflicten op de Brugsesteenweg aan te pakken. Dit 'doorstromingsonderzoek N32' werd ondertussen reeds afgerond waarbij de startnota reeds aan de Intergemeentelijke Mobiliteitscommissie en ondertussen ook aan de Regionale mobiliteitscommissie werd gepresenteerd (9 oktober 2017).
 - Ter verduidelijking betreft (b): in de algemene bepalingen zijn de aspecten die bekeken moeten worden in het mobiliteitsluik reeds opgenomen. De specifieke voorschriften betreffende het mobiliteitsluik worden in de bepalingen per artikel meegegeven.

▪ Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:

- *TN: Het voorstel uit de studie 'doorstromingsonderzoeken N32' betreft de herinrichting van de Brugsesteenweg zal kort opgenomen worden in de toelichtingsnota van het RUP. Dit onderzoek wordt toegevoegd als bijlage van het RUP.*
- *In artikel 5 'kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing' worden de stedenbouwkundige voorschriften aangepast zodat bij toegelaten activiteiten het steeds om vergunde activiteiten moet handelen. Onder de omschrijving 'bestaande handelsactiviteiten' wordt voor ieder artikel volgende tekst weglaten: 'activiteiten die reeds vergund zijn, maar nog niet actief zijn'. Dit zou voor verwarring kunnen zorgen.*

1.2 Advies Elia

Advies

- Opnemen van hoogspanningsinstallaties in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA,...).

Advies GECORO (3/10/2017)

- *RUP niet aanpassen, is reeds zo opgenomen. Dit dan ook zo motiveren.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**

- **Besluit aanpassing RUP: geen aanpassingen**

1.3 Advies Omgeving

Advies

- Dit document zal een belangrijk werkinstrument worden voor de stad om op langere termijn structurerend op te treden in het gebied langsheen de N32. Daarom wordt aangeraden om de stedenbouwkundige voorschriften zo ondubbelzinnig mogelijk te maken. Hiertoe zijn reeds heel wat inspanningen geleverd, maar een finale screening kan nog nuttige inzichten opleveren.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *RUP niet aanpassen, is reeds zo opgenomen. Dit dan ook zo motiveren.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Nee, zie onderstaande motivering:**
- Een finale nalezing van het RUP zorgt voor nog enkele aanpassingen omwille van dubbelzinnigheid in de tekst:

- **Beesluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
- *SV Art. 2 - 2 Inrichting: passage in toelichting 'Bij iedere aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor een percelen (percelen) binnen een handelsgeheel, die een wijziging teweeg brengt in de inrichting van een handelsgeheel, (aanvulling), dient een globaal inrichtingsplan voor het volledige handelsgeheel en een gedetailleerd inrichtingsplan voor het desbetreffende perceel (percelen) opgemaakt te worden. Er wordt verwezen naar alg. bep. 3.9, maar dit moet alg. bep. 3.10 zijn.*
- *SV Art. 5 - 1 Bestemming: 'bijkomende handelsact. uit de cat. 1 en 2 niet toegelaten' (versie WV). Echter worden deze op de voorgaande pagina onder bepaalde voorwaarden wel toegelaten : deze tegenstrijdigheid in RUP weglaten.*
- *SV Art. 6 - 2.7 Bijgebouwen: wordt aangepast zodat oppervlakte overal 40m² bedraagt.*
- *SV Art. 2 - 1.2 , Art. 3 - 1.1, Handelsgeheel en Art. 4 - 1. Bestemming: Er is ook, zij het beperkt, de mogelijkheid tot uitbreiding (wettelijke regelgeving). De zin "De stad zal de info transparant ter beschikking te stellen aan de hand van een inlichtingenformulier dat door de aanvrager dient ingevuld te worden en binnen een redelijke termijn (er wordt een termijn van 10 werkdagen voorgesteld) beantwoord zal worden" wordt volledig weggelaten uit de toelichting, alsook het concreet voorbeeld eronder (opsomming). De wettelijke regelgeving wordt gevolgd wat betreft de vereenvoudigde procedure tot uitbreiding/voor het behandelen van een dossier, dit dient niet opgenomen te worden in het RUP. Adviesvragen kunnen gewoon voorafgaand aan een dossier aan de dienst economie gesteld worden zoals ook nu het geval is.*
- *SV Alg Bep. 3.7 Bepalingen omtrent waterhuishouding, 3.10 Inrichtingsplan : In de toelichting wordt de tekst als volgt aangepast: De opvang van hemelwater dient te gebeuren conform de meest recente verordeningen. (Er wordt niet specifiek verwezen naar een bepaalde verordening) Ook volgende aanvulling wordt hierbij opgenomen in de toelichting: 'de vereisten omtrent waterbeheersing maken deel uit van de aanvraag tot omgevingsvergunning'*
- *SV art. 5 - 1 Bestemming: Parkeren moet op eigen terrein voor bestaande : weglaten, dit kan bij bestaande niet afgedwongen worden*
- *SV art. 6 - 2.1 Algemeen, 2.2 Inplanting, 2.7 Bijgebouwen: Bepaling dat bij afbraak en wederopbouw de bestaande regelmatig vergunde oppervlakte het maximum is wordt geschrapt, daar dit tegenstrijdig is met de doelstellingen van de voorschriften opgenomen in het RUP.*
- *SV Art. 2 -*
- *Er werd naar aanleiding van het openbaar onderzoek een bijkomend plaatsbezoek (17.07.2017) uitgevoerd. De algemene/verordenende inventarislijsten van de activiteiten langsheen de Brugsesteenweg worden aangevuld (geüpdate: bv. naamsveranderingen, nieuwe handelszaken, herinvullingen ... die dateren van na 30.06.2014 - eerste inventarisatiemoment) volgens de recente/correcte gegevens.*

(Netto handelsoppervlaktes (cat. 1 en 2) en recazaken die verordend werden opgenomen in het voorlopig vastgesteld RUP, blijven opgenomen, ongeacht wijzigingen.)

2 Bezwaren RUP Brugsesteenweg

BO1: RUP Brugsesteenweg - betreft art. 1 – zone voor lokale bedrijvigheid

Bezwaar

- Wenst meer mogelijkheden voor de woonfunctie: in voorontwerp RUP kan wonen enkel ondergeschikt aan bedrijfsactiviteit (max. 40%) , dwz. een verlies woonoppervlakte van 60%, er wordt voorgesteld om 60% meer woonoppervlakte te voorzien)

Verkoopswaarde van het huis is gedaald omdat er een beperking op de bouwgrond wordt gelegd - er is sprake van een waardeverlies van 60%. Extra kosten indien men het huis wil renoveren, in sommige gevallen is afbreken en heropbouwen goedkoper dan renoveren. Wenst een schadevergoeding van 60% voor de aankondiging van het RUP

Wijst op de mogelijkheid om te onteigenen.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *De bestaande woningen worden zonevreemd gedoogd, maar de doelstelling blijft om ook deze percelen op termijn effectief in functie van lokale bedrijvigheid te ontwikkelen.*

Omdat in het RUP niks wordt vermeld ivm. zonevreemde constructies is automatisch de Vlaamse wetgeving van toepassing (vro artikel 4.4.10 – 4.4.23). Deze wetgeving maakt het mogelijk uit te breiden tot 1000m³ en vormt voor dergelijke kleine percelen geen beperking (soms zelfs in tegendeel). Aangezien er dus nog voldoende mogelijkheden zijn is een financiële compensatie hier dus niet aan de orde.

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- Indien deze percelen op termijn herontwikkeld zouden worden in functie van lokale bedrijvigheid zal dit gaan om een privaat initiatief: onteigenen is hier dus niet aan de orde.

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg: geen aanpassingen**

BO2: RUP Brugsesteenweg - betreft art. 1 – zone voor lokale bedrijvigheid

Bezwaar

- In Art. 1 – Zone voor lokale bedrijvigheid is de bestemming te beperkend voor de toekomstmogelijkheden van de bestaande woning: oa. vrije beroepen en diensten zijn uitgesloten
- Er is geen duidelijkheid (opnieuw heel beperkend) ivm. mogelijkheden herbouwen, uitbreidingen (RUP vs. Vlaamse regelgeving). Is er bv. de mogelijkheid om op te splitsen?
- Bovenstaande brengt een duidelijke minderwaarde met zich mee. (industriegrond is minder waard dan bouwgrond + beperkingen).

Advies GECORO (3/10/2017)

- *De bestaande woningen worden zonevreemd gedoogd, maar de doelstelling blijft om deze zones effectief als een zone voor lokale bedrijvigheid te ontwikkelen.*

Omdat in het RUP niks wordt vermeld ivm. zonevreemde constructies is automatisch de Vlaamse wetgeving van toepassing (vcro artikel 4.4.10 – 4.4.23). Deze wetgeving maakt het mogelijk uit te breiden tot 1000m² en vormt voor dergelijke kleine percelen geen beperking (soms zelfs in tegendeel). Aangezien er nog voldoende mogelijkheden zijn is een financiële compensatie hier dus niet aan de orde. Door middel van een zonevreemde functiewijziging kan tot 100m² ingericht worden als kantoor, dienst, vrij beroep ... (vcro artikel 4.4.23). Opsplitsen in meerdere wooneenheden is bij zonevreemde woningen niet mogelijk (vcro).

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**
- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg: geen aanpassingen**

B03: RUP Brugsesteenweg - betreft art. 3 -- gebied voor gemengde functies

Bezwaar

- Op deze locatie werd in 2015 een vergunning afgeleverd voor het bouwen van 2 commerciële ruimtes (met de bedoeling om samen te voegen) en een conciërgewoning. In handelsgeheel F is momenteel 1 voedingszaak cat. 1 opgenomen (ex-aldi/bioplanet) met NHO 783m² wat achterhaald is. Er moet nog een handelszaak in gespecialiseerde voeding met NHO van 333m² bijkomen (Asian Super Market, 2017, geen SE-vergunning, zowel groot als kleinhandel). Bovendien wil deze uitbreiden tot een groothandelszaak tot 1.000m² (zelfde verhouding groot- en kleinhandel). Er wordt gevraagd om het verbod op uitbreiding op te heffen voor groot- en kleinhandelszaken in cat. 1 waarvan de groothandelsactiviteit overwegend is. (Moratoriumbesluit had enkel betrekking op kleinhandel)
- Ook wordt de opheffing gevraagd van de minimale NHO van 400m² voor handelsactiviteiten in de categorieën 3 en 4, dit gezien de eerder beperkte oppervlakte van huidige commerciële cellen 1 en 2 om zo geen bijkomende beperkingen te leggen op toekomstige invullingen.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Gelet op het feit dat er een stedenbouwkundige vergunning is verleend voor het handelsgeheel dat groter is dan 400 m² (waar ASM deel van uitmaakt) wordt bovenstaande bezwaar als volgt behandeld:*
Dit pand behoort tot het handelsgeheel F. Er is na het sluiten van het openbaar onderzoek een aanvraag ingediend voor een socio-economische vergunning voor een NHO van 509 m² (vervanging en uitbreiding NHO Asian Super Market). Deze oppervlakte kan worden opgenomen in de algemene en verordenende inventaris in categorie 1.
Wat betreft de opmerking met betrekking tot de groothandel is het zo dat een groothandel op deze locatie geen probleem vormt (bv. op vlak van mobiliteit). In artikel 3 kan dan ook vermeld worden dat groothandel wordt toegelaten. Wel moet gewaakt worden dat de mogelijkheid tot groothandel geen achterpoortje vormt om bv. een supermarkt te kunnen oprichten.
- *Bijkomende handelsactiviteiten cat. 3 en 4 < 400m² worden met het RUP uitgesloten om bijkomende concurrentie ten aanzien van het centrum te vermijden (volgens visie GRS + Moratoriumbesluit). (b)*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- **Betreft (a):** De vergunde 509m² in cat. 1 wordt opgenomen in de verordenende inventaris waarbij toelichtend wordt aangevuld dat dit moet gaan om een koppeling van

diepvriesvoeding en groothandel. Er werd naar aanleiding van het openbaar onderzoek een bijkomend plaatsbezoek (17.07.2017) uitgevoerd. De algemene/verordenende inventarislijsten van de activiteiten langsheen de Brugsesteenweg worden aangevuld (geüpdate: bv. nieuwe handelszaken die dateren van na 30.06.2014 – eerste inventarisatiemoment) volgens de recente/correcte gegevens. (Netto handelsoppervlaktas (cat. 1 en 2) en recazaken die verordend werden opgenomen in het voorlopig vastgesteld RUP, blijven opgenomen, ongeacht wijzigingen.)

De gerealiseerde units (bouwvergunning verleend), worden ter volledigheid ook ingetekend op het plan bestaande toestand. Ook de andere ontbrekende gebouwen binnen het plangebied zullen ingetekend worden op het plan bestaande toestand.

- o Betreft (b): er kan op het verzoek om de minimale oppervlakte van 400 m² te laten vallen niet worden ingegaan. Vooreerst laat het decreet Integraal handelsvestigingsbeleid toe dat er een beperking wordt opgelegd voor bepaalde categorieën, meer in het bijzonder voor wat betreft de oppervlakte. Bovendien is het van belang dat voor de categorieën 3 en 4 een toegankelijk aanbod voor de consument gewaarborgd wordt. Door te voorzien in een minimale oppervlakte van 400 m² betekent dit meteen ook dat een nieuwe vestiging aan een vergunning dient onderworpen te worden, wat aan de vergunningverlenende overheid meteen ook toelaat de concrete aanvraag op haar inpasbaarheid ter plekke en aan de conformiteit met de principes van het RUP te toetsen.

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
- *SV art. 3 – 1.1 Handelsgehelen, TN: In de algemene en verordenende inventaris wordt in categorie 1 de voedingszaak opgenomen met een nettohandelsopp. van 509m² (Aronde); toelichtend wordt opgenomen dat dit moet gaan om een koppeling van diepvriesvoeding en groothandel.*
- o *SV art. 3 – 1 Bestemming: In artikel 3 wordt de vermelding opgenomen dat groothandel wordt toegelaten.*
- o *De gerealiseerde units (bouwvergunning verleend), worden ter volledigheid ook ingetekend op het plan bestaande toestand. Ook de andere ontbrekende gebouwen binnen het plangebied zullen ingetekend worden op het plan bestaande toestand.*
- o *De algemene/verordenende inventarislijsten van de activiteiten langsheen de Brugsesteenweg worden bijgewerkt (geüpdate) volgens de recente/correcte gegevens.*

B05: RUP Brugsesteenweg - betreft art. 3 – gebied voor gemengde functies

Bezwaar

- In handelsgeheel F moet er als bestaande nog 1 unit (L&L, 2009, geen SE) in categorie 2 met NHO 326m² opgenomen worden daar deze nu opgenomen is als een pand uit categorie 4.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Omdat de NHO van L&L kleiner is dan 400m² en deze handelsactiviteit geen SE-vergunning heeft (maakt geen deel uit van een handelsgeheel) zal L&L niet worden opgenomen in de verordenende inventaris. Bestaande activiteiten kunnen sowieso behouden blijven.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- o In de algemene inventaris in de toelichtingsnota is L&L reeds opgenomen als een cat. 2.

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg: geen aanpassingen**

B06: RUP Brugsasteenweg - betreft art. 10 –aansluitingspunt ontsluitingswegen achterliggende gebieden

Bezwaar

- Vraag om Art. 10 – ‘Aansluitingspunt ontsluitingswegen achterliggende gebied’ volledig te schrappen omdat het rechtsonzekerheid zou creëren en financiële schade met zich meebrengt (percelen worden onbebouwbaar, moeilijker verhuurbaar en dus ook onverkoopbaar).

Advies GECORO (3/10/2017)

- *In de startnota doorstromingsonderzoeken N32 (= update streefbeeld, IGCB 28/08/2017)) wordt geen nieuw rond punt aangelegd ter hoogte van de Folariusweg. Dit blijkt in functie van de doorstroming van de Brugsasteenweg namelijk toch niet aangewezen. Er wordt daarom voorgesteld om mogelijk het artikel 10 uit het RUP te schrappen. (Tijdens de GECORO wordt wel de opmerking gemaakt of deze visie dan ook op lange termijn volledig is uitgesloten)*

De GECORO-leden die ‘voor’ (13) hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat het moeilijk/niet evident is om een advies te formuleren omdat het RUP geen volledige oplossing biedt aan de mobiliteitsproblematiek.

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- Uit het advies van AWW blijkt dat er, ook op lange termijn geen noodzaak meer is om in deze zone bijzondere infrastructuurwerken zoals oorspronkelijk voorzien uit te voeren zodat het art. 10 uit het RUP kan geschrapt worden.

Besluit aanpassing RUP:

- Artikel 10 ‘aansluitingspunt ontsluitingswegen achterliggende gebieden’ wordt uit het RUP geschrapt.

B07: RUP Brugsasteenweg - betreft art. 2 – gebied met concentratie aan kleinhandelszones

Bezwaar

- In handelsgeheel B dient de totale NHO voor cat. 2 gewijzigd te worden van 3.979m² naar 5.349m². Dit komt omdat ten eerste de werkelijke oppervlakte niet 3.979m² is maar 4.168m² voor cat. 2 en ten tweede Hunkemöller (actief sinds 2013, als uitbreiding opgegeven in SE-vergunning) en Action opgenomen staan als cat. 4 op het plan bestaande toestand, maar ze tot cat. 2 behoren. Dit mag blijken uit het feit dat de TN zelf op p. 7 Action indeelt in cat. 2. Zo gaat het aantal winkels in categorie 2 voor de verordenende tabel (SV p.30 van handelsgeheel B ook van 5 naar 7.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Totale NHO voor cat. 2 wijzigen in de verordenende inventaris zodat dit overeenkomt met de SE-vergunning. Hunkemöller is <400m² NHO, maar heeft wel een SE-vergunning (ligt binnen een handelsgeheel), daarom wordt Hunkemöller ook opgenomen in de verordenende inventaris.. Ook de andere handelszaken met SE-vergunning kleiner dan 400m² werden opgenomen in de verordenende inventaris... Volgens de definitie van de verschillende categorieën valt Action onder categorie 4, dus ook zo opnemen in de*

algemene inventaris. Aantal winkels in categorie 2 is dus gelijk aan 6 voor handelsgeheel B.

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- Dit brengt de totale NHO voor handelsgeheel B voor cat. 2 op $4168\text{m}^2 + 198\text{m}^2$ (Hunkemöller) = 4.336m^2 NHO, deze verduidelijking naar aanleiding van technische fout in verslag GECORO

Ook passage toevoegen aan het RUP ter veiligheid: *'in geval van tegenstrijdigheid primeren de oppervlaktas van de werkelijk afgeleverde SE-vergunningen die gerealiseerd worden door de aanvrager op de verordenend vastgelegde cijfers in de tabellen.'*

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
- *SV art. 2 – 1.2 Handelsgehelen: In de verordenende inventaris moet de NHO in handelsgeheel B voor cat. 2 gewijzigd worden van 3.979m^2 naar 4.336m^2 , dit wil zeggen:*
- *SV art. 2 – 1.2 Handelsgehelen: Hunkemöller opnemen in de verordenende inventaris;*
- *TN: 'Action' opnemen in de algemene inventaris onder categorie 4.*
- *SV Art. 2 – 1.2, Art. 3 – 1.1, Art. 4 – 1.1 Handelsgehelen: in de toelichting wordt volgende passage opgenomen: 'in geval van tegenstrijdigheid primeren de oppervlaktas van de werkelijk afgeleverde SE-vergunningen die gerealiseerd worden door de aanvrager op de verordenend vastgelegde cijfers in de tabellen.'*

BO9: RUP Brugsesteenweg + RUP Dammestraat – algemene opmerkingen

Bezwaar

- RUP Brugsesteenweg: Volgens de beleidsdoelstellingen Brugsesteenweg (Dammestraat) is het doel om harmonie te krijgen tussen wonen – economische activiteiten en handel. Als dit echt het doel is, dan had men al de 'bouwers' van die winkelcomplexen moeten verplichten om boven hun gebouwen nog één of meerdere verdiepingen te voorzien voor kantoren of appartementen (zie zaak Van Marcke nabij N32- en ook verplichting van zonnepanelen en kleine windmolens op dak)
- RUP Brugsesteenweg: Wat betreft het verkeer vind ik dat men eerst de situatie op de Brugsesteenweg moet aanpakken vooraleer men hier al begint te plannen (met nieuwe woningen en bedrijven). De Brugsesteenweg vormt nu al een verkeersinfarct dat al jaren een oplossing verdient als men de stad als handelscentrum een blijvende toekomst wil geven

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Dit is niet aangewezen in kader van de extra mobiliteit (en parkeerbehoefte) die dit met zich mee zal brengen. Een bedrijfswoning oprichten is, mits voldaan aan de voorwaarden in het RUP opgenomen, wel toegelaten. RUP niet aanpassen.*
- *De startnota doorstromingsonderzoeken van de N32 (= update streefbeeld) werd besproken in de IGBC (intergemeentelijke mobiliteitscommissie tussen Hooglede en Rosselere) van 28 augustus 2017. In hoofdzaak komt het streefbeeld neer op een verfraaiing van de huidige inrichting: de in- en uitritten van de handelsgehelen worden beperkt in aantal, de parkeerstroken langsheen Brugsesteenweg maken plaats voor fiets- en voetpad, vergroening van wegbeeld, ruimte voor bus en oversteekplaatsen. De visie van de ventwegen wordt verlaten en ook de rotonde/ovonde aan de Rolariusweg wordt niet meer weerhouden. Er wordt geopteerd voor 2 T-kruispunten.*

De problematiek m.b.t. de Gitsestraat (sluipverkeer, verzadiging door winkelverkeer) en de ontsluiting naar de site Dammestraat werd meegenomen in de startnota. In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.

Indien de startnota bekrachtigd wordt, wordt dit voorstel opgenomen in de toelichtingsnota van het RUP. (b)

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' hebben gestemd (13) formuleren de bijkomende opmerking dat het moeilijk/niet evident is om een advies te formuleren omdat het RUP geen volledige oplossing biedt aan de mobiliteitsproblematiek.

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- Betreft (b): Als antwoord op de algemene opmerking van de GECORO wordt meegegeven dat het RUP Brugsesteenweg geen mobiliteitsplan is. Wel dragen het structureel aanpakken van welke handelszaken in de toekomst nog aanvaard kunnen worden en de inrichtingsprincipes bij in het beheersen van de mobiliteitsdruk. Het RUP ordent de ruimte op planniveau, de concrete uitwerking van de maatregelen om de mobiliteit te organiseren wordt op het niveau van de vergunningen aangepakt.

Ter verduidelijking wat betreft de startnota: zoals aangegeven in het advies van de GECORO stelt de nieuwe studie enkele infrastructurele maatregelen voor die de doorstroming en leefbaarheid van de Brugsesteenweg moeten verhogen. Het zijn in feite net deze 'verfraaiingswerken' die volgens het nieuwe onderzoek de beste oplossing vormen om de verkeersveiligheid en zo ook de conflicten op de Brugsesteenweg aan te pakken. Dit 'doorstromingsonderzoek N32' werd ondertussen reeds afgerand waarbij de startnota reeds aan de Intergemeentelijke Mobiliteitscommissie en ondertussen ook aan de Regionale mobiliteitscommissie werd gepresenteerd (9 oktober 2017). Het RUP houdt rekening met deze inzichten en neemt ook de weg richting de Wijnendalestraat (die in de startnota wordt aangebracht als aanbeveling op 'langere termijn') op in het RUP. In de startnota werden ook tellingen en berekeningen uitgevoerd betreffende de bestaande en toekomstige verkeersgeneratie.

De behandeling van de overige bezwaarelementen werd reeds meegenomen in de behandeling van de bezwaren van RUP Dammestraat.

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
- *TN - Het voorstel uit de studie 'doorstromingsonderzoeken N32' betreft de herinrichting van de Brugsesteenweg zal kort opgenomen worden in de toelichtingsnota van het RUP. Dit onderzoek wordt toegevoegd als bijlage van het RUP*

B10: RUP BRUGSESTWEG - betreft art. 2 – Gebied met concentratie aan kleinhandelszones

Bezwaar

- Het perceel naast AVEVE is met het voorontwerp RUP opgenomen in art. 2 (handelszone) Deze zone vervangt deels de door het BPA Rotsestraat voorziene zone waar naast het wonen als hoofdbestemming ook handel, diensten, horeca en in nevenbestemming mogelijk zijn. Vraag om het vrij liggende perceel naast AVEVE ook te bestemmen als een overgangszone (conform 'spie' driehoek Brugsesteenweg-Robaardstraat-Rolariusweg, zijnde art. 3) voor wonen in een groen kader. Motivatie: dit buffert Aveve tov. de naastgelegen woonwijk, verhindert de realisatie van nieuwe handelsactiviteiten (in het moratoriumbesluit staat dat uitbreiding van commerciële activiteiten buiten de handelsact. te vermijden is), Client heeft geen intentie om bestaande handelsactiviteit uit te breiden, houdt potenties in voor nieuwe vormen van mobiliteitsontwikkeling waarbij het

aantal conflictpunten op de gewestweg gereduceerd wordt; mogelijkheid om in- en uitrit AVEVE en ontsluiting achterliggend woongebied samen te nemen, werd opgenomen als uitbreidingsgrond in het Brownfieldproject, kadert binnen de woningbehoefte opgenomen in het GRS, die volgens de prognose 921 bijkomende woonegelegenheden bedraagt voor de periode 2015-2020/noden inzake woningtypes, kadert binnen het beleidsplan ruimte vlaanderen: kleinschalige woonontwikkeling binnen het bestaand ruimtebeslag.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Bijkomend wonen is hier niet gewenst, het wonen en de handelszaken moeten tov. elkaar gebufferd worden, dit wordt gerealiseerd dmv. de zone voor fiets- en voetgangersdoorsteek (art. 9). Op vlak van mobiliteit brengt het ontsluiten via de Rotsestraat geen voordeel met zich mee (integendeel, er wordt een extra kruispunt gecreëerd ter hoogte van AVEVE). Daarom wordt geadviseerd niet mee te gaan in dit voorstel.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- Ter verduidelijking:

Wat betreft de bestemming van het vrijliggende perceel naast AVEVE (RUP Brugsesteenweg): Er wordt in het advies van de GECORO verkeerdelijk verwezen naar art. 9 in RUP Brugsesteenweg terwijl het hier art. 7 – Bufferzone betreft. De provincie gaf in het advies voor de tweede plenaire vergadering aan dat de bufferfunctie niet mag worden uitgehold.

Zoals aangegeven in het bezwaar is volgens de huidige bestemming (BPA Rotsestraat) slechts een gedeelte van het perceel in zone 3 gelegen. Daarenboven wordt met het BPA een onderscheid gemaakt in zone 3A(hoofdbestemming wonen)/3B (hoofdbestemming gemengde zone). In het bouwdoossier betreft de aanvraag tot uitbreiding van het tuincentrum (B2014/252) werd de zone 3B (hoofdbestemming gemengde zone) toegepast. Vanuit deze overweging en gezien de huidige activiteiten op de site van AVEVE wordt daarom in het RUP Brugsesteenweg de kaart getrokken worden voor de ontwikkeling van dit terrein in het kader van handel om zo de handelszone af te werken (zie ook besluit CBS 27/06/2016). Het RUP Brugsesteenweg legt principes op welke categorieën van bijkomende handelsactiviteiten (handels)activiteiten toegelaten zijn in 'Artikel 2 – gebied met concentratie aan kleinhandelszones'.

Er wordt in het bezwaar verwezen naar de 'overgangzone' zoals bepaald met artikel 3: gebied voor gemengde functies. Echter laat het RUP geen wonen toe in artikel 3 (wel ruimte voor complementaire activiteiten aan het wonen.)

Gezien het AVEVE-perceel niet tijdig is verworven vervalt de status potentieel uitbreidingsgebied binnen de brownfieldconvenant (stuurgroep brownfieldconvenant 30 oktober 2017).

De woonbehoefte wordt berekend door de Provincie (sinds goedkeuring PRS in 2014), de gegevens die worden aangehaald uit het GRS zijn achterhaald. Wat betreft de verwijzing naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen moet opgemerkt worden dat het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen nog niet van kracht is.

Vanuit bovenstaande motivatie wordt beslist om niet mee te gaan in het voorstel om het vrijliggende perceel naast AVEVE te bestemmen voor wonen.

Wat betreft de ontsluiting van de site in relatie met de ontsluiting van het RUP Dammestraat: het standpunt van de stad hieromtrent is duidelijk en werd dan ook opgenomen in het voorontwerp van RUP Dammestraat (VV 27.03.2017): het stedelijk woongebied dient te ontsluiten via de Dammestraat met , wat betreft de percelen ten westen van de gronden van Vereenoghe, een mogelijkheid tot tijdelijke ontsluiting via de lokale bedrijvenzone (enkel wanneer de noodzaak kan aangetoond worden in de

vergunningaanvraag – wordt opgegeven wanneer de percelen van Vereenoghe worden ontwikkeld als woonpercelen). De hogere overheid had geen opmerkingen op dit principe zoals opgenomen in het voorlopig vastgesteld RUP Dammestraat/Brugsesteenweg (27.03.2017). Een (tijdelijke) onteluiting van het stedelijk woongebied van RUP Dammestraat via de Rotsestraat vormt geen mogelijkheid.

- | |
|---|
| ▪ Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg: geen aanpassingen |
|---|

B11: RUP Brugsesteenweg - betreft art. 1 – Zone voor lokale bedrijvigheid, art. 2 – Gebied met concentratie aan kleinhandelszones

Bezwaar

- Het achterste deel van een handelsperceel – een onbebouwd gedeelte maar wel essentieel voor de aanvoer van goederen en bevoorrading van het handelspand – werd bestemd als zone voor lokale bedrijvigheid. Er wordt gevraagd om het volledige perceel te bestemmen in de zone ‘gebied met concentratie aan kleinhandelszones’.
- Delen van 3 percelen worden getroffen door het onteigeningsplan (op onteigeningsplan nr.9) maar vooral voor het perceel 934L2 is een probleem voor de aanpalende handelszaak mocht dit onteigend worden. 934L2 (zowel gedeelte van het gebouw als het omliggend terrein opgenomen in het onteigeningsplan) wordt gedeeltelijk gebruikt als laad-, los-, en manoeuvreerruimte: onteigening zou betekenen dat de huurder het gebouw moet verlaten, dwz. een economische en financiële aderlating.

Er wordt een zone van 100m (variabel tracé met 2x50m links en rechts) vastgelegd terwijl er maar 11m noodzakelijk is. Er wordt gekozen voor het scenario met de meest ingrijpende gevolgen voor de aangelanden, waardoor het meest rechtsonderhorigen getroffen worden: dit is in strijd met het rechtzekerheids- en zorgvuldigheidsbeginsel. Er is op geen enkele manier voldaan aan de onteigeningsnoodzaak (volgens onteigeningsdecreet – doel van de onteigening is onvoldoende bepaald/gebrek aan concrete vastlegging). De onteigeningsnoodzaak is onvoldoende gemotiveerd.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Bestaande activiteiten kunnen sowieso blijven (3.9 alg. bepalingen). De oppervlakte van Art.2 kan best niet vergroten (bijkomende oppervlakte voor handelszaken is te vermijden (gaat in tegen principes van het RUP + dit ook in functie van de aanleg van de indicatieve onsluitingsweg richting de Wijnendalestraat).*
- *In de startnota wordt de indicatieve onsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.*

Concreet betreffende het onteigeningsplan: er wordt geadviseerd het onteigeningsplan weg te laten, en dus aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen.

Het is met name zo dat er sedert 24 februari 2017 een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet is dat naar alle verwachting op 1 januari 2018 in werking zal treden. Aangezien titel 4 (de gerechtelijke fase) van het decreet onmiddellijk van toepassing zal zijn op de voorziene onteigeningen (de definitieve goedkeuring van het plan wordt immers voorzien begin januari 2018) is het aangewezen** ook de administratief fase te laten sporen met het nieuwe decreet, dit ten einde afstemmingsproblemen, die mogelijks een vlot verloop van de procedure hypothekeren, te vermijden.*

Het is met name zo dat het nieuwe Onteigeningsdecreet voor wat betreft de administratief fase voorziet in bijzondere vereisten die een verfijning inhouden van wat de wet actueel vereist. Zo moet onder meer het wegtracé al zeer exact bepaald worden: op vandaag is het echter moeilijk al een concreet wegtracé te gaan vastleggen.

In die omstandigheden wordt dan ook beslist aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen en de voorgestelde ontsluitingsweg indicatief te behouden in het RUP.

Een eventueel onteigeningsplan kan indien noodzakelijk in een latere fase nog opgemaakt worden op basis van de doelstellingen van het RUP en in functie van concrete ontwikkelingsvoorstellen van de achterliggende gronden richting Wijnendalestraat.

Stamming: De GECORO-leden die 'voor' (13) hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat de aanleg van de weg de minst schadelijke gevolgen mag hebben voor de aldaar gevestigde bestaande bedrijven.

Reden onthouding (1): zonder onteigeningsplan zullen bedrijven die willen uitbreiden telkens motiveren dat deze weg niet op hun eigendom hoeft te liggen maar bv. op een aangrenzend perceel van het bedrijf ernaast. Dit zal het realiseren van de weg dan onmogelijk maken. (a)

**Het CBS diende een gemotiveerd verzoek in bij de Gemeenteraad mbt. de vraag tot verlenging van de termijn tot definitieve vaststelling met 60 dagen.*

*** Mocht er in de toekomst nog de noodzaak van onteigening blijken.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**

Betreft (a): Er wordt in het bovenstaande advies aangegeven om de interne ontsluitingsweg indicatief te behouden: in dit licht wordt de grafische aanduiding op het bestemmingsplan geschrapt.

Een onteigeningsplan voor een aan te leggen wegenis vereist dat het ruimtelijk uitvoeringsplan een concreet tracé bepaalt. Het is evenwel gebruikelijk, en ook wettig, dat er in een RUP een indicatief tracé voor een aan te leggen wegenis wordt bepaald. Het RUP biedt een planologisch kader en kan dan, naar aanleiding van de concrete realisatie, op vergunningsniveau verder uitgewerkt worden, en alsdan, desnoods gekoppeld worden aan een onteigeningsplan. De vrees dat naar aanleiding van vergunningsaanvragen zou aangehaald worden dat de wegenis maar op de grond van een ander zou moeten gerealiseerd worden is dan ook onterecht.

Naar aanleiding van concrete vergunningsaanvragen zal de invulling van de site moeten beoordeeld worden en alsdan (desnoods) zal bepaald worden waar de wegenis zal worden aangelegd. De opmerking van de GECORO wordt niet opgenomen daar niet hard gemaakt kan worden wat de minst schadelijke weg is. De vergunningverlenende overheid houdt bij de beoordeling van vergunningsaanvragen rekening met een ontsluiting op de mogelijke interne ontsluitingsweg (bv. op vlak van architecturale kwaliteit)

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
- Het onteigeningsplan ter realisatie van de interne ontsluitingsweg wordt uit het RUP geschrapt, deze weg wordt wel indicatief behouden in het RUP. Wat betreft het noordelijk gedeelte van de weg wordt de volgende aanpassing gedaan:
- *SV Art. 1 - 1.2 Mogelijke interne ontsluitingsweg (indicatief):*
 - *Schrapping: ten opzichte van de grafische voorstelling op het bestemmingsplan is een maximum verschuiving van 50m toegelaten (de grafische voorstelling wordt geschrapt op het bestemmingsplan). Mits De weg voorziet een aansluiting of op de Wijnendalestraat en/of op de indicatieve ontsluitingsweg van Art. 2 - Gebied met concentratie aan kleinhandelszones is verzekerd.*

- *Aanvulling toelichting: De vergunningverlenende overheid houdt bij de beoordeling van vergunningsaanvragen rekening met een ontsluiting op de mogelijke interne ontsluitingsweg (bv. op vlak van architecturale kwaliteit)*

B12. identiek aan B15 tsm. B20: RUP Brugsesteenweg. - betreft art. 4 – kleinhandelsarme woonzone met open en halfopen bebouwing

Bezwaar

- Er wordt gevraagd om de bestemmings- en inrichtingsvoorschriften te verruimen. Er wordt niet akkoord gegaan dat de minimum NHO 400m² moet zijn voor categorie 3 en 4 (oppervlaktebeperking biedt weinig mogelijkheden voor dergelijke kleine kavels), de term 'diensten' moet beter omschreven worden (opsomming). Er wordt niet akkoord gegaan dat de ondergeschikte handelsbestemming maar maximum 40% bedraagt (percentage handelsbestemming is te beperkt voor dergelijke kleine kavels. Vb. een fietsenhersteller die wil combineren met een fietsenwinkel; winkelruimte wordt daardoor zeer beperkt en economisch weinig interessant – aanpassing percentage gevraagd).
- 1 op- en afrit is te beperkend (in combinatie met bouwlijn op 8m). Ook wordt de vraag gesteld of het mogelijk is om een uitweg te verkrijgen via de aanpalende percelen achteraan naar de Rotsestraat.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Bezwaar gaat in tegen het basisprincipe van het RUP om in die zone het handelsgebeuren toe te laten maar wel te beperken: handelsactiviteiten kleiner dan 400m² NHO worden uitgesloten om bijkomende concurrentie ten aanzien van het centrum tegen te gaan. Bestaande activiteiten kunnen sowieso blijven. Beschrijving diensten niet gaan opsommen (kan voor verwarring zorgen). Ondergeschikte handelsactiviteit bij ambachtelijke activiteiten niet uitbreiden, dit gaat in tegen het basisprincipe van het RUP. (a)*
- *In het RUP wordt voor art. 4 enkel meegegeven dat de circulatie voor gemotoriseerd verkeer indien mogelijk op eigen terrein moet gebeuren. Echter ter verduidelijking: 1 op- en afrit moet voldoende zijn. Deze kan opgesplitst worden in een inrit en een uitrit. Wat betreft het aantal parkeerplaatsen zal voldaan moeten worden aan de stedenbouwkundige verordening. Een uitweg via de aanpalende percelen achteraan is in principe mogelijk, zij het enkel in functie van wonen. Een in/uitweg in functie van economische activiteiten kan niet toegestaan worden. (b)*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- **Betreft (a):** Er kan op het verzoek om de minimale oppervlakte van 400 m² te laten vallen niet worden ingegaan. Vooreerst laat het decreet Integraal handelsvestigingsbeleid toe dat er een beperking wordt opgelegd voor bepaalde categorieën, meer in het bijzonder voor wat betreft de oppervlakte. Bovendien is het van belang dat voor de categorieën 3 en 4 een toegankelijk aanbod voor de consument gewaarborgd wordt. Door te voorzien in een minimale oppervlakte van 400 m² betekent dit meteen ook dat een nieuwe vestiging aan een vergunning dient onderworpen te worden, wat aan de vergunningverlenende overheid meteen ook toelaat de concrete aanvraag op haar inpasbaarheid ter plekke en aan de conformiteit met de principes van het RUP te toetsen.
- **Betreft (b):** Gezien AWW de 8m-regel sowieso oplegt ten opzichte van de Brugsesteenweg wordt dit niet meer specifiek opgenomen in de voorschriften voor alle

artikels waar dit van toepassing is. Een afwijking kan nog steeds geval per geval worden aangevraagd (advies AWW).

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
- *SV Art. 2 – 2.3 Gebouwen, Art.3 – 2 Inrichting en beheer, Art. 4- 2.3 Plaatsing van hoofdgebouwen, Art. 5 – 2.4 Plaatsing van hoofdgebouwen:*
- *Schrappen van de verplichte bouwlijn: ~~Verplichte bouwlijn op 8m van de rooilijn van de Brugsesteenweg.~~*
- *Toelichtend wordt overal aangevuld: De Brugsesteenweg is een gewestweg, de hogere overheid legt een bouwrijke strook van minimum 8m op langsheen een gewestweg.*

B13: RUP Brugsesteenweg - betreft art. 5 – kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing

Bezwaar

- De rooilijn ligt 3m achter het voetpad, er wordt een verplichte bouwlijn op 8m van de rooilijn vastgelegd in het RUP wat zou betekenen dat er 11m van het voetpad moet gebouwd worden. 8 meter van het voetpad lijkt realistischer, dit vooral om de bouwdiepte aanvaardbaar te houden.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Voor het gedeelte tussen Gryspeerdts Hof en Waterdam ligt de rooilijn niet gelijk met de voorste perceelsgrens, de rooilijn ligt 3m naar achteren. Voor de andere delen van Art.5 liggen deze wel gelijk. Dit dient bekeken te worden door AWW (antwoord wordt afgewacht).*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- Gezien AWW de 8m-regel sowieso oplegt ten opzichte van de Brugsesteenweg wordt dit niet meer specifiek opgenomen in de voorschriften voor alle artikels waar dit van toepassing is. Een afwijking kan nog steeds geval per geval worden aangevraagd (advies AWW).

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
- *SV Art. 2 – 2.3 Gebouwen, Art.3 – 2 Inrichting en beheer, Art. 4- 2.3 Plaatsing van hoofdgebouwen, Art. 5 – 2.4 Plaatsing van hoofdgebouwen:*
- *Schrappen van de verplichte bouwlijn: ~~Verplichte bouwlijn op 8m van de rooilijn van de Brugsesteenweg.~~*
- *Toelichtend wordt overal aangevuld: De Brugsesteenweg is een gewestweg, de hogere overheid legt een bouwrijke strook van minimum 8m op langsheen een gewestweg.*

B14: RUP Brugsesteenweg: Algemeen

Bezwaar

- De vraag om bij planning of veranderingswerken een briefje te sturen of te telefoneren.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *In het verdere planverloop zal hier maximaal rekening mee gehouden worden.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg: geen aanpassingen aan het RUP vereist**

B15 tem. B20 : RUP Brugsesteenweg - betreft art. 4 – kleinhandelsarme woonzone met open en halfopen bebouwing

- Zie behandeling B12 (identiek)

B21: RUP Brugsesteenweg – betreft art.1 – zone voor lokale bedrijvigheid

Bezwaar

- In Art.1 – Zone voor lokale bedrijvigheid is wonen niet toegelaten (financiële schade) en wordt er gevraagd om een deel woonzone te laten.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *De bestaande woningen worden zonevreemd gedoogd, maar de doelstelling blijft om deze zones effectief als een zone voor lokale bedrijvigheid te ontwikkelen.*

Omdat in het RUP niks wordt vermeld ivm. zonevreemde constructies is automatisch de Vlaamse wetgeving van toepassing (vcrv artikel 4.4.10 – 4.4.23). Deze wetgeving maakt het mogelijk uit te breiden tot 1000m² en vormt voor dergelijke kleine percelen geen beperking (soms zelfs in tegendaal). Aangezien er nog voldoende mogelijkheden zijn is een financiële compensatie hier dus niet aan de orde;

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**

- | |
|---|
| ▪ Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg: geen aanpassingen |
|---|

B22: RUP Brugsesteenweg – algemeen

Bezwaar

- In het RUP stelt de streefbeeldstudie van 2006 voor om tussen de Wijnendalestraat en de R32 aan beide zijde parkeerstroken met groen om de fietspaden af te schermen van de rijweg te voorzien met plaatselijk een overrijdbare middengeleider. Er wordt gevraagd om geen overrijdbare middengeleider te voorzien.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Zal meegenomen worden naar het doorstromingsonderzoek, vormt geen onderwerp van het RUP.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**

- | |
|--|
| ▪ Besluit aanpassing RUP: geen aanpassingen |
|--|

B23: RUP Brugsesteenweg/Dammestraat. Art. 2 – gebied met concentratie aan kleinhandelszones

Bezwaar

- In Art. 2 - In het bedrijvengebied is er momenteel een appartement boven de winkel. Dit beperkt wonen moet mogelijk blijven en zelfs beperkt kunnen uitbreiden (ifv. sociale controle, nabijheid van voorzieningen, cfr. aanmoediging van stad tot wonen boven winkels bv. Ooststraat).

- Delen van 3 percelen worden getroffen door het onteigeningsplan (op onteigeningsplan nrs. 11 en 12). Er wordt gevraagd om van dit plan geschrapt te worden. De voorkeur voor onteigening zou moeten gaan naar niet bebouwde percelen.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *De bestaande woningen worden zonevreedemd gedoogd. Opsplitsing in meerdere wooneenheden is bij zonevreedemde woningen niet mogelijk (vco). Wonen toelaten in deze zone is sowieso niet aangewezen gezien de extra mobiliteit en parkeerdruk die dit met zich mee zal brengen.*
- *In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.*

Concreet betreffende het onteigeningsplan: er wordt geadviseerd het onteigeningsplan weg te laten, en dus aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen.

Het is met name zo dat er sedert 24 februari 2017 een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet is dat naar alle verwachting op 1 januari 2018 in werking zal treden. Aangezien titel 4 (de gerechtelijke fase) van het decreet onmiddellijk van toepassing zal zijn op de voorziene onteigeningen (de definitieve goedkeuring van het plan wordt immers voorzien begin januari 2018) is het aangewezen ** ook de administratief fase te laten sporen met het nieuwe decreet, dit ten einde afstemmingsproblemen, die mogelijks een vlot verloop van de procedure hypotheekeren, te vermijden.*

Het is met name zo dat het nieuwe Onteigeningsdecreet voor wat betreft de administratief fase voorziet in bijzondere vereisten die een verfijning inhouden van wat de wet actueel vereist. Zo moet onder meer het wegtracé al zeer exact bepaald worden: op vandaag is het echter moeilijk al een concreet wegtracé te gaan vastleggen.

In die omstandigheden wordt dan ook geadviseerd aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen en de voorgestelde ontsluitingsweg indicatief te behouden in het RUP.

Een eventueel onteigeningsplan kan indien noodzakelijk in een latere fase nog opgemaakt worden op basis van de doelstellingen van het RUP en in functie van concrete ontwikkelingsvoorstellen van de achterliggende gronden richting Wijnendalestraat.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' (13) hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat de aanleg van de weg de minst schadelijke gevolgen mag hebben voor de aldaar gevestigde bestaande bedrijven.

Reden onthouding (1): zonder onteigeningsplan zullen bedrijven die willen uitbreiden telkens motiveren dat deze weg niet op hun eigendom hoeft te liggen maar bv. op een aangrenzend perceel van het bedrijf ernaast. Dit zal het realiseren van de weg dan onmogelijk maken. (a)

**Het CBS diende een gemotiveerd verzoek in bij de Gemeenteraad mbt. de vraag tot verlenging van de termijn tot definitieve vaststelling met 60 dagen.*

*** Mocht er in de toekomst nog de noodzaak van onteigening blijken.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- **Betreft (a):** Betreft het zuidelijk wegdeel zijn al concrete onderhandelingen lopende. Het wegtracé moet bij benadering de grafische voorstelling op het bestemmingsplan volgen (intekening op basis van voorstel ontvangen tijdens het openbaar onderzoek). De mogelijke verschuiving van 50m valt weg.

De behandeling van het overige bezwaarelement werd reeds meegenomen in de behandeling van de bezwaren van RUP Dammestraat.

| |
|---|
| Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg: |
|---|

- Het onteigeningsplan ter realisatie van de interne ontsluitingsweg wordt uit het RUP geschrapt, deze weg wordt wel indicatief behouden in het RUP. Wat betreft het zuidelijke wegdeel:

SV Art 2 – 1.1 Ontsluitingsweg (indicatief)

Schrapping/Vervanging :-ten opzichte van de grafische voorstelling op het bestemmingsplan is een maximum verschuiving van 50m toegelaten, mits de weg minimum de aansluiting tussen het knooppunt Brugsesteenweg Rolariusweg en/of de mogelijke interne ontsluitingsweg Art. 1- lokale bedrijvigheid mogelijk maakt.

Vervangen door: Het wegtracé moet bij benadering de grafische voorstelling op het bestemmingsplan volgen (intekening op basis van voorstel ontvangen tijdens het openbaar onderzoek).

B24: RUP Brugsesteenweg – Art. 2 – gebied met concentratie aan kleinhandelszones/ Art.10 - aansluitingspunt ontsluitingswegen achterliggende gebieden'

Bezwaar

- Het grootste deel van het perceel (op onteigeningsplan nr.13) wordt getroffen door onteigening. Er wordt gevraagd om de ontsluitingsweg niet op dit perceel te voorzien zodat de bestaande vergunde gebouwen / activiteiten op dit perceel gevrijwaard en behouden kunnen blijven (er wordt ook verwezen naar art. 8.1 derde alinea): motivering is dat de afmetingen van het examenterrein moeten voldoen aan de wettelijk vereiste afmetingen, het keuringsbureau is een gevestigde waarde op het bedrijventerrein aan de Brugsesteenweg en zorgt voor een belangrijke dienstverlening voor Roeselare en omgeving.

Vraag om de indicatieve ontsluitingsweg 50m op te schuiven, weg van het examencentrum.

Er wordt gevraagd in de plannen voor een ontsluiting cfr. Art 5 punt 1.1 het integrale gebouw en terrein van het examencentrum niet op te nemen.

- Er wordt verwezen naar artikel 10 met de vraag om de plannen voor een ontsluitingsweg en de aanleg van het verkeersknooppunt te koppelen en het examencentrum in het geheel van deze plannen te ontzien.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.*

Concreet betreffende het onteigeningsplan: er wordt geadviseerd het onteigeningsplan weg te laten, en dus aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen.

Het is met name zo dat er sedert 24 februari 2017 een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet is dat naar alle verwachting op 1 januari 2018 in werking zal treden. Aangezien titel 4 (de gerechtelijke fase) van het decreet onmiddellijk van toepassing zal zijn op de voorziene onteigeningen (de definitieve goedkeuring van het plan wordt immers voorzien begin januari 2018) is het aangewezen ook de administratief fase te laten sporen met het nieuwe decreet, dit ten einde afstemmingsproblemen, die mogelijks een vlot verloop van de procedure hypothekeren, te vermijden.

Het is met name zo dat het nieuwe Onteigeningsdecreet voor wat betreft de administratief fase voorziet in bijzondere vereisten die een verfijning inhouden van wat de wet actueel vereist. Zo moet onder meer het wegtracé al zeer exact bepaald worden: op vandaag is het echter moeilijk al een concreet wegtracé te gaan vastleggen.

In die omstandigheden wordt dan ook geadviseerd aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen en de voorgestelde ontsluitingsweg indicatief te behouden in het RUP.

Een eventueel onteigeningsplan kan indien noodzakelijk in een latere fase nog opgemaakt worden op basis van de doelstellingen van het RUP en in functie van concrete ontwikkelingsvoorstellen van de achterliggende gronden richting Wijnendalestraat.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' (13) hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat de aanleg van de weg de minst schadelijke gevolgen mag hebben voor de aldaar gevestigde bestaande bedrijven.

Reden onthouding (1): zonder onteigeningsplan zullen bedrijven die willen uitbreiden telkens motiveren dat deze weg niet op hun eigendom hoeft te liggen maar bv. op een aangrenzend perceel van het bedrijf ernaast. Dit zal het realiseren van de weg dan onmogelijk maken. (a)

- In de startnota doorstromingsonderzoeken N32 (= update streefbeeld, IGCB 28/08/2017) wordt geen nieuw rond punt aangelegd ter hoogte van de Rolariusweg. Dit blijkt in functie van de doorstroming van de Brugsesteenweg namelijk toch niet aangewezen. Er wordt daarom voorgesteld om mogelijk het artikel 10 uit het RUP te schrappen. (Tijdens de GECORO wordt wel de opmerking gemaakt of deze visie dan ook op lange termijn volledig is uitgesloten) (b)

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
 - Betreft (a): Betreft het zuidelijk wegdeel zijn al concrete onderhandelingen lopende. Het wegtracé moet bij benadering de grafische voorstelling op het bestemmingsplan volgen (intekening op basis van voorstel ontvangen tijdens het openbaar onderzoek). De mogelijke verschuiving van 50m valt weg.
Daarnaast moet ook opgemerkt worden dat het artikel 5 niet van toepassing is op het betreffende perceel. De gestelde vaag is in dit geval dus ongegrond.
 - Betreft (b) : Uit het advies van AWW blijkt dat er, ook op lange termijn geen noodzaak meer is om in deze zone bijzondere infrastructuurwerken zoals oorspronkelijk voorzien uit te voeren zodat het art. 10 uit het RUP kan geschrapt worden.

▪ **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**

- Het onteigeningsplan ter realisatie van de interne ontsluitingsweg wordt uit het RUP geschrapt, deze weg wordt wel indicatief behouden in het RUP. Wat betreft het zuidelijke wegdeel:

SV Art 2 – 1.1 Ontsluitingsweg (indicatief)

Schrapping/Vervanging : ~~ten opzichte van de grafische voorstelling op het bestemmingsplan is een maximum verschuiving van 50m toegelaten, mits de weg minimum de aansluiting tussen het knooppunt Brugsesteenweg-Rolariusweg en/of de mogelijke interne ontsluitingsweg Art. 1- lokale bedrijvigheid mogelijk maakt.~~

Vervangen door: Het wegtracé moet bij benadering de grafische voorstelling op het bestemmingsplan volgen (intekening op basis van voorstel ontvangen tijdens het openbaar onderzoek).

- *Artikel 10 'aansluitingspunt ontsluitingswegen achterliggende gebieden' wordt uit het RUP geschrapt.*

B25: RUP Brugsesteenweg – artikel 1- Zone voor lokale bedrijvigheid en artikel 2 – zone met concentratie aan kleinhandelsactiviteiten

Bezwaar

- Er werd in het openbaar onderzoek een plan-mer-screeningsnota toegevoegd maar geen plan-MER wat volgens de bezwaarschrijver wel noodzakelijk wordt geacht omdat:

- in het verzoek tot raadpleging wordt aangegeven dat beide RUP's projecten betreffen die vallen onder bijlagen I,II of III van het Besluit van de Vlaamse regering van 10-12-2004.
 - Er wordt betwist dat hier slechts sprake is van een kleine wijziging of dat het zou gaan om een klein gebied op lokaal niveau
 - Er wordt gevraagd het RUP niet goed te keuren zolang er geen plan-MER is opgesteld.
- Er werd volgens de bezwaarindiener geen afdoende onderzoek gedaan van de ontsluitingweg
 - Kritiek: Het gaat hier om rechtsonzekere bepalingen omwille van de vermelding 'indicatief'. De toevoeging leidt ertoe dat het gaat om een onduidelijk en vaag voorschrift wat in strijd is met het rechtzekerheidsbeginsel
 - Kritiek: niet-geactualiseerde streefbeeldstudie, de streefbeeldstudie van 2006 is bepalend voor de analyse van de mobiliteitsproblematiek op de Brugseseenweg en voor de beleids optie om een ontsluitingsweg te voorzien, maar is volledig achterhaald.
 - Vormt een veiligheidsrisico door de aanwezigheid van een Seveso-bedrijf en de spoorweg in de onmiddellijke nabijheid.
 - Geen van de 4 ontsluitingsscenario's werden uitgebreid onderzocht (bv. op vlak van SEVESO-bedrijf en spoorweg) maar de keuze van scenario 3 heeft wel belangrijke gevolgen voor het bestaande bedrijf palend aan deze ontsluitingsweg: O-alternatief niet in rekening gebracht. Scenario 5 – richting Regina Wautersweg dient ook opgenomen te worden.
 - De ontsluiting van de bedrijvenzone Wijnendale moet eerst onderzocht worden.
 - De ontsluitingsweg staat in functie van de nieuwe activiteiten van het lokaal bedrijventerrein (Art. 1). Het is dan ook geheel niet zeker wanneer die ontsluitingsweg zou worden aangelegd.
 - Er wordt gevraagd afdoende onderzoek te voeren naar de 'interne ontsluitingsweg'
- Een groot deel van het perceel (op onteigeningsplan nr. 5) wordt getroffen door onteigening.
 - Kritiek: Er is onduidelijkheid of er een onteigening komt of niet daar er in het verzoek tot raadpleging melding wordt gemaakt dat er geen onteigeningsplan wordt gekoppeld aan het RUP,
 - Kritiek: juridische bezwaren tegen onteigening van 100m. Bovendien wordt in de toelichtingsnota erkend dat er maar 11m noodzakelijk is weliswaar binnen een variabele zone terwijl er een onteigeningsstrook van 100m wordt opgenomen: dergelijke onteigening voldoet niet aan de onteigeningsnoodzaak. .
 - Kritiek: feitelijke bezwaren tegen onteigeningsstrook van 100m. Bovendien zou zelfs een onteigening van 10m een enorme impact hebben op de activiteiten van het bestaande bedrijf: zo zou er maar op 18m (10m nieuwe interne rijweg + 8m gebouwenvrije zone) kunnen worden gebouwd. Overeenkomstig artikel 1.2.4 moet immers de inplanting van gebouwen en verhardingen t.o.v. de rooilijn minimum 8m bedragen. Op deze manier is het moeilijk om het huidige bedrijfsgebouw nog uit te breiden. Ook zou een onteigening belangrijke nieuwe kosten meebrengen zoals omheining- en toegangscontrole. Er staan ook schrootcontainers achteraan waarvoor een nieuwe ontsluiting zou moeten worden voorzien.
 - Er wordt gevraagd om niet over te gaan tot de onteigening van de strook van 100m ter hoogte van de eigendom van Metalen Verhoestraete.
- Stedenbouwkundige voorschriften
 - Het bestaande bedrijf Metalen Verhoestraete wil uitdrukkelijk bevestigen (in kader van verdere ontwikkeling) dat zij een 'lokaal bedrijf' zijn in de zin van Art. 1.1 met de nuance dat het hier gaat om een bedrijf van meer dan 5.000m² perceelsoppervlakte, waarvoor de uitzondering in Art. 1.2.2 geldt. Er wordt wel gevraagd om de term "nieuwe activiteiten" in punt 3.9 Bepalingen omtrent bestaande bebouwing te

verduidelijken (activiteiten na uitbreiding bestaande gebouwen of activiteiten die zich onderscheiden van de huidige exploitatie). Het bestaande bedrijf is op vandaag gelegen in een zone-eigen bestemming volgens het Gewestplan. Ook dat de bedrijfsactiviteiten kunnen worden beschouwd als "productie, opslag en verwerking van goederen".

- o Ook naar de terreinbezetting – bebouwingsverplichting wordt er gevraagd, kan niet van toepassing zijn bij substantiële wijziging van het bestaande gebouw (volgens overgangsbepaling, 3.1 alg. bepalingen)
- o Omschrijving Milieu-impact voor lokaal bedrijventerrein bijsturen. Dit zorgt voor onzekerheid daar milieu-impact geen term is in de Vlaamse wetgeving. -> aangeven dat Metalen Verhoestraete geen milieubelastend karakter heeft of zekerheid bieden dat Metalen Verhoestraete er mag gevestigd worden indien dit wel zo is. Een groot deel van het perceel (op onteigeningsplan nr. 5) wordt getroffen door onteigening.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *In het RUP werd de beslissing van mer-vlaanderen toegevoegd waar er wordt bevestigd dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is. (a)*

- *De startnota doorstromingsonderzoeken van de N32 (= update streefbeeld 2006) werd besproken in de IGBC (intergemeentelijke mobiliteitscommissie tussen Hoogdele en Roeselare) van 28 augustus 2017. In hoofdzaak komt het streefbeeld neer op een verfraaiing van de huidige inrichting: de in- en uitritten van de handelsgehelen worden beperkt in aantal, de parkeerstroken langsheen Brugsesteenweg maken plaats voor fiets- en voetpad, vergroening van wegbeeld, ruimte voor bus en oversteekplaatsen. De visie van de ventwegen wordt verlaten en ook de rotonde/ovonde aan de Rolariusweg wordt niet meer weerhouden. Er wordt geopteerd voor 2 T-kruispunten.*

De problematiek m.b.t. de Gitsestraat (sluipverkeer, verzadiging door winkelverkeer) en de ontsluiting naar de site Dammestraat werd meegenomen in de startnota. In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.

Indien de startnota bekrachtigd wordt, wordt dit voorstel opgenomen in de toelichtingsnota van het RUP.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' hebben gestemd (13) formuleren de bijkomende opmerking dat het moeilijk/niet evident is om een advies te formuleren omdat het RUP geen volledige oplossing biedt aan de mobiliteitsproblematiek. – opnemen? (b)

- *In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.*

Concreet betreffende het onteigeningsplan: er wordt geadviseerd het onteigeningsplan weg te laten, en dus aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen.

Het is met name zo dat er sedert 24 februari 2017 een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet is dat naar alle verwachting op 1 januari 2018 in werking zal treden. Aangezien titel 4 (de gerechtelijke fase) van het decreet onmiddellijk van toepassing zal zijn op de voorziene onteigeningen (de definitieve goedkeuring van het plan wordt immers voorzien begin januari 2018) is het aangewezen** ook de administratief fase te laten sporen met het nieuwe decreet, dit ten einde afstemmingsproblemen, die mogelijks een vlot verloop van de procedure hypothekeren, te vermijden.*

Het is met name zo dat het nieuwe Onteigeningsdecreet voor wat betreft de administratief fase voorziet in bijzondere vereisten die een verfijning inhouden van wat de wet actueel vereist. Zo moet onder meer het wegtracé al zeer exact bepaald worden: op vandaag is het echter moeilijk al een concreet wegtracé te gaan vastleggen.

In die omstandigheden wordt dan ook geadviseerd aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen en de voorgestelde ontsluitingsweg indicatief te behouden in het RUP.

Een eventueel onteigeningsplan kan indien noodzakelijk in een latere fase nog opgemaakt worden op basis van de doelstellingen van het RUP en in functie van concrete ontwikkelingsvoorstellen van de achterliggende gronden richting Wijnendalestraat.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' (13) hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat de aanleg van de weg de minst schadelijke gevolgen mag hebben voor de aldaar gevestigde bestaande bedrijven.

Reden onthouding (1): zonder onteigeningsplan zullen bedrijven die willen uitbreiden telkens motiveren dat deze weg niet op hun eigendom hoeft te liggen maar bv. op een aangrenzend perceel van het bedrijf ernaast. Dit zal het realiseren van de weg dan onmogelijk maken. (c)

**Het CBS diende een gemotiveerd verzoek in bij de Gemeenteraad mbt. de vraag tot verlenging van de termijn tot definitieve vaststelling met 60 dagen.*

*** Mocht er in de toekomst nog de noodzaak van onteigening blijken.*

- *Bestaande activiteiten kunnen sowieso blijven (3.9 alg. bepalingen). Activiteiten Metalen Verhoestraete vallen onder toegelaten activiteiten (productie, opslag, verwerking). Volgende garantie toevoegen om te garanderen dat Metalen Verhoestraete zijn activiteiten nog kan uitbreiden:*

- *Definitie Lokale Bedrijven bijsturen betreffende milieu-impact: Nieuwe klasse-1-bedrijven worden uitgesloten. Nieuwe klasse 3 en klasse 2 bedrijven, gevestigd na de inwerkingtreding van het RUP, kunnen niet uitbreiden naar klasse 1.*
- *In de voorschriften van artikel 1: 'Het is toegelaten om de bestaande bedrijfsactiviteiten klasse 1 uit te breiden , mits de bedrijfsperceelsoppervlakte niet wordt uitgebreid.' (verordenende kolom) Het betreft hier het bestaande bedrijf van Metalen Verhoestraete ten zuiden van de Wijnendalestraat. (toelichting)*

Ook uitzondering ivm. perceelsoppervlakte (art. 2.2) is hier van toepassing. Bij uitbreidingen moet wel voldaan worden aan de voorschriften van het RUP. Terreinbezetting kan geen probleem opleveren daar het perceel vandaag al voor meer dan 50% bebouwd is.

Uitbreiding van het bestaande bedrijf mag de aanleg van de indicatieve ontsluitingsweg richting de Wijnendalestraat niet hypothekeken. (d)

Voorstel aan CBS adhy. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**

- **Betreft (a):** De oppervlakte van het stedelijke RUP Dammestraat samen met het stedelijke RUP Brugsesteenweg neemt om en bij 70 hectaren in, in vergelijking met de oppervlakte van de volledige stad, om en bij de 5980 hectaren, amper 1,2% van de oppervlakte. Dit is dus een klein gebied op lokaal niveau. (HwJ, 21 december 2016, C-444/15). Bovendien betreft het voor RUP Brugsesteenweg slechts een verfijning of een nadere invulling van de nu reeds van toepassing zijnde stedenbouwkundige voorschriften. Dit geldt al zeker voor het bedrijvengebied (art. 2 en 3) in RUP Dammestraat. De herontwikkeling naar woongebied (art. 1) in RUP Dammestraat betreft slechts een kleine oppervlakte en de realisatie van een beperkt aantal woningen, ook hier gaat het met andere woorden om een kleine wijziging.

Gelet op het feit dat de dienst MER op 19 juni 2015 heeft besloten dat er geen aanleiding is tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen zijn was een Plan mer niet noodzakelijk.

De behandeling van dit bezwaarelement werd ook reeds meegenomen in de behandeling van de bezwaren van RUP Dammestraat.

- **Betreft (b):** Als antwoord op de algemene opmerking van de GECORO wordt meegegeven dat het RUP Brugsesteenweg geen mobiliteitsplan is. Wel dragen het structureel aanpakken van welke handelszaken in de toekomst nog aanvaard kunnen worden en het opleggen van inrichtingsprincipes bij in het beheersen van de mobiliteitsdruk. Het RUP

ordent de ruimte op planniveau, de concrete uitwerking van de maatregelen om de mobiliteit te organiseren wordt op het niveau van de vergunningen aangepakt.

Ter verduidelijking wat betreft de startnota: zoals aangegeven in het advies van de GECORO stelt de nieuwe studie enkele infrastructurele maatregelen voor die de doorstroming en leefbaarheid van de Brugsesteenweg moeten verhogen. Het zijn in feite net deze 'verfraaiingswerken' die volgens het nieuwe onderzoek de beste oplossing vormen om de verkeersveiligheid en zo ook de conflicten op de Brugsesteenweg aan te pakken. Dit 'doorstromingsonderzoek N32' werd ondertussen reeds afgerond waarbij de startnota reeds aan de Intergemeentelijke Mobiliteitscommissie en ondertussen ook aan de Regionale mobiliteitscommissie werd gepresenteerd (9 oktober 2017). Het RUP houdt rekening met deze inzichten en neemt ook de weg richting de Wijnendalestraat (die in de startnota wordt aangebracht als aanbeveling op 'langere termijn') op in het RUP.

De mogelijke aanleg van de weg richting de Wijnendalestraat staat niet in relatie tot het SEVESO-bedrijf aan de overkant van de spoorweg.

Het is een gangbare praktijk om een nog te voorziene weg/ontsluiting indicatief aan te duiden, dit teneinde concrete evoluties in de toekomst niet te hypothekeren. Het RUP biedt een planologisch kader dat naderhand op vergunningsniveau zal worden geconcretiseerd.

Zoals hierboven toegelicht werd dit scenario (3) aangebracht als aanbeveling in de doorstromingsonderzoeken N32. Het 5^{de} scenario betreft de Regina Woutersweg is hier niet relevant, daar Infrabel net oplegt om zoveel mogelijk spooroverwegen af te sluiten (bv. ofr. Dammestraat). Hier een ondergrondse doorgang gaan realiseren vormt geen haalbare kaart.

Wanneer de plannen worden opgemaakt om de ontsluitingsweg van de uitbreiding van het bedrijfsgebied Wijnendale aan te leggen, zal dit op dat moment ook in relatie moeten worden bekeken tot de aansluiting op de Wijnendalestraat en de aansluiting op de interne ontsluitingsweg binnen RUP Brugsesteenweg (die op dat moment al dan niet aangelegd zal zijn).

- o Betreft (c): Er wordt in het bovenstaande advies aangegeven om de interne ontsluitingsweg indicatief te behouden: in dit licht wordt de grafische aanduiding op het bestemmingsplan geschrapt. Er wordt onterecht aangegeven dat in artikel 1 - 1.2 zou worden meegegeven dat de nieuwe ontsluitingsweg enkel in functie staat van de nieuwe activiteiten. 'Nieuwe' staat in deze bepaling tussen haakjes. De ontsluitingsweg is maw. zowel in functie van de bestaande bedrijfsactiviteiten, nieuwe bedrijfsactiviteiten alsook in functie van de handelsactiviteiten binnen de zone van artikel 2.

Een onteigeningsplan voor een aan te leggen wegenis vereist dat het ruimtelijk uitvoeringsplan een concreet tracé bepaalt. Het is evenwel gebruikelijk, en ook wettig, dat er in een RUP een indicatief tracé voor een aan te leggen wegenis wordt bepaald (dit teneinde concrete evoluties in de toekomst niet te hypothekeren). Het RUP biedt een planologisch kader en kan dan, naar aanleiding van de concrete realisatie, op vergunningsniveau verder uitgewerkt worden, en alsdan, desnoods gekoppeld worden aan een onteigeningsplan. De vrees dat naar aanleiding van vergunningsaanvragen zou aangehaald worden dat de wegenis maar op de grond van een ander zou moeten gerealiseerd worden is dan ook onterecht.

Naar aanleiding van concrete vergunningsaanvragen zal de invulling van de site moeten beoordeeld worden en alsdan (desnoods) zal bepaald worden waar de wegenis zal worden aangelegd. De opmerking van de GECORO wordt niet opgenomen daar niet hard gemaakt kan worden wat de minst schadelijke weg is. De vergunningverlenende overheid houdt bij de beoordeling van vergunningsaanvragen wel rekening met de ontsluiting op de mogelijke interne ontsluitingsweg (bv. op vlak van architecturale kwaliteit).

Het moet mogelijk zijn rechtstreeks aan te takken op de nieuwe interne ontsluitingsweg zoals bepaald in het RUP (ook wat betreft nieuwe activiteiten). Daartoe wordt de passage

die bepaalt (art. 1.2) dat maximum 2 ontsluitingspunten kunnen voorzien worden ter ontsluiting van het lokale bedrijventerrein uit het RUP geschrapt.

Betreft (d): Volgende passage uit het advies van de GECORO wordt niet meegenomen daar geen concreet tracé vastgelegd wordt met het RUP en het in die zien dus ook moeilijk is concrete uitspraken te doen over de aanleg van de weg: *'Uitbreiding van het bestaande bedrijf mag de aanleg van de indicatieve ontsluitingsweg richting de Wijnendalestraat niet hypothekeren.'*

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
- Het onteigeningsplan ter realisatie van de interne ontsluitingsweg wordt uit het RUP geschrapt, deze weg wordt wel indicatief behouden in het RUP. Wat betreft het noordelijk gedeelte van de weg wordt de volgende aanpassing gedaan:
- *SV Art. 1 - 1.2 Mogelijke interne ontsluitingsweg (indicatief):*
 - *Schrapping: ten opzichte van de grafische voorstelling op het bestemmingsplan is een maximum verschuiving van 50m toegelaten (de grafische voorstelling wordt geschrapt op het bestemmingsplan). Mits De weg voorziet een aansluiting of op de Wijnendalestraat en/of op de indicatieve ontsluitingsweg van Art. 2 – Gebied met concentratie aan kleinhandelszones is verzekerd.*
- *Aanvulling toelichting: De vergunningverlenende overheid houdt bij de beoordeling van vergunningsaanvragen rekening met een ontsluiting op de mogelijke interne ontsluitingsweg (bv. op vlak van architecturale kwaliteit)*

- *SV Definities – 21 Lokale Bedrijven: bijsturen betreffende milieu-impact: Nieuwe klasse-1-bedrijven worden uitgesloten. Nieuwe klasse 3 en klasse 2 bedrijven, gevestigd na de inwerkingtreding van het RUP, kunnen niet uitbreiden naar klasse 1.*
- *SV Art. 1 - 1 Bestemming: Aanvulling 'Het is toegelaten om de bestaande bedrijfsactiviteiten klasse 1 uit te breiden , mits de bedrijfsperceelsoppervlakte niet wordt uitgebreid.' (verordenende kolom) Het betreft hier het bestaande bedrijf van Metalen Verhoestraete ten zuiden van de Wijnendalestraat. (toelichting)*

B26: RUP Brugsesteenweg – betreft art.2 – zone met concentratie aan kleinhandelsactiviteiten en art. 3 – gebied voor gemengde functies

Bezwaar

- Algemene opmerking op het toegepaste systeem: de beperkte mogelijkheden voor handelsactiviteiten:

De toepassing van het rigide systeem waarbij bijkomende handelszaken cat. 1 en 2 worden bevroren zal leiden tot grote leegstand binnen de bestaande handelsvestigingen (bv. voor HG C, waar vandaag al leegstand is en niet ingevuld kan worden met handelszaken cat. 1 of 2). Ingevolgde de sterk in ontwikkeling zijnde e-commerce bevinden zich vele retailzaken momenteel in een transformatiefase. Wanneer bijkomend ernstige restricties worden opgelegd zal de leegstand almaar groter worden. Om de komst van nieuwe handelsvestigingen te vermijden volstaat het dat er geen (stedenbouwkundig/SE) vergunningen kunnen worden afgeleverd voor 'bijkomende' handelsvestigingen. De bestaande vergunde handelszaken moeten naar categorie vrij ingevuld kunnen worden.

- In handelsgeheel K moet het NHO in categorie 2 worden aangepast van 5.056m² naar 6.296m² (AS adventure = cat. 2) zodat het totaal voor categorie 1 + 2 op 6.356m² komt i.p.v. 5.116m². In handelsgeheel H met het NHO in categorie 2 worden aangepast van 1.319m² naar 1.337m² (Foutje ivm. NHO van Bent).

- Een deel van het perceel (op onteigeningsplan nr.8) wordt getroffen door onteigening. De aanduiding van een 'indicatieve interne ontsluitingsweg' met een breedte van 100m is volstrekt onwettig. Er is onduidelijk of deze weg er moet komen en waar deze zal moeten komen: het bestemmingsvoorschrift 'mogelijke (interne) ontsluitingsweg (indicatief) is vaag en onwettig en heeft tot gevolg dat niet kan worden voorzien of ter hoogte van deze indicatieve lijn nog nieuwe vergunningen kan worden afgeleverd voor de uitbreiding van het bedrijf; deze rechtsonzekerheid legt een hypotheek op de ontwikkelingsmogelijkheden en geplande investeringen van de aanwezige bedrijven. Het gebrek aan een geactualiseerde streefbeeldstudie creëert een te grote rechtsonzekerheid zodat de procedure van het RUP dient stopgezet te worden (meerdere adviesinstanties merkten op dat het moeilijk is de mobiliteit ter hoogte van de Brugsesteenweg te beoordelen zonder actueel streefbeeld. Ofwel het RUP een keuze maken zonder de update af te wachten, ofwel moet de plannende overheid de update afwachten alvorens het RUP op te maken. Al dan niet aanleggen van bijkomende wegen is beslissing die door de plannende overheid gemaakt moet worden en niet mag worden overgelaten aan de vergunningverlenende overheid. De plannende overheid moet de knoop doorhakken of het bedrijf van de bezwaarindienaar kan blijven bestaan en zich ontwikkelen. De precieze locatie van de weg -als die er effectief komt- is hiervoor doorslaggevend. Er wordt verwezen naar rechtspraak van Raad van State en Raad voor Vergunningsbetwistingen. In geval dat er toch gekozen wordt voor een nieuwe interne ontsluitingsweg moet er gekozen worden voor de 'minst schadelijke weg' (redelijkheidsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsel); er wordt een voorstel van ontsluiting in het bezwaar meegegeven (tussen Verhoestraete en Dutry). Indien de zone achteraan Mammoet I effectief wordt onteigend en wordt ingepalmd voor de aanleg van de nieuwe interne wegenis, verliest de handelsvestiging Mammoet I haar volledige waarde nu deze zone achteraan essentieel is om de handelsvestiging te doen functioneren.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Principes worden opgelegd om bijkomende concurrentie van de Brugsesteenweg ten aanzien van het stadscentrum tegen te gaan (volgens visie GRS, Moratoriumbesluit). De principes die opgenomen zijn in het RUP wat betreft kleinhandel niet aanpassen. Bovendien kan niet aangetoond worden dat de opgelegde beperkingen effectief tot leegstand zullen leiden. (a)*
- *Beide aanpassen (b)*
- *Wat betreft mobiliteit/de streefbeeldstudie geeft het advies van de GECORO het volgende mee:*

De startnota doorstromingsonderzoeken van de N32 (= update streefbeeld 2006) werd besproken in de IGBC (intergemeentelijke mobiliteitscommissie tussen Hooglede en Roeselare) van 28 augustus 2017. In hoofdzaak komt het streefbeeld neer op een verfraaiing van de huidige inrichting: de in- en uitritten van de handelsgehelen worden beperkt in aantal, de parkeerstroken langsheen Brugsesteenweg maken plaats voor fiets- en voetpad, vergroening van wegbeeld, ruimte voor bus en oversteekplaatsen. De visie van de ventwegen wordt verlaten en ook de rotonde/ovonde aan de Rolariusweg wordt niet meer weerhouden. Er wordt geopteerd voor 2 T-kruispunten.

De problematiek m.b.t. de Gitsestraat (sluipverkeer, verzadiging door winkelverkeer) en de ontsluiting naar de site Dammestraat werd meegenomen in de startnota. In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.

Indien de startnota bekrachtigd wordt, wordt dit voorstel opgenomen in de toelichtingsnota van het RUP.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' hebben gestemd (13) formuleren de bijkomende opmerking dat het moeilijk/niet evident is om een advies te formuleren omdat het RUP geen volledige oplossing biedt aan de mobiliteitsproblematiek.

In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.

Concreet betreffende het onteigeningsplan: er wordt geadviseerd het onteigeningsplan weg te laten, en dus aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen.

Het is met name zo dat er sedert 24 februari 2017 een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet is dat naar alle verwachting op 1 januari 2018 in werking zal treden. Aangezien titel 4 (de gerechtelijke fase) van het decreet onmiddellijk van toepassing zal zijn op de voorziene onteigeningen (de definitieve goedkeuring van het plan wordt immers voorzien begin januari 2018) is het aangewezen** ook de administratief fase te laten sporen met het nieuwe decreet, dit ten einde afstammingsproblemen, die mogelijks een vlot verloop van de procedure hypothekeren, te vermijden.*

Het is met name zo dat het nieuwe Onteigeningsdecreet voor wat betreft de administratief fase voorziet in bijzondere vereisten die een verfijning inhouden van wat de wet actueel vereist. Zo moet onder meer het wegtracé al zeer exact bepaald worden: op vandaag is het echter moeilijk al een concreet wegtracé te gaan vastleggen.

In die omstandigheden wordt dan ook geadviseerd aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen en de voorgestelde ontsluitingsweg indicatief te behouden in het RUP.

Een eventueel onteigeningsplan kan indien noodzakelijk in een latere fase nog opgemaakt worden op basis van de doelstellingen van het RUP en in functie van concrete ontwikkelingsvoorstellen van de achterliggende gronden richting Wijnendalestraat.

Stamming: De GECORO-leden die 'voor' (13) hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat de aanleg van de weg de minst schadelijke gevolgen mag hebben voor de aldaar gevestigde bestaande bedrijven.

Reden onthouding (1): zonder onteigeningsplan zullen bedrijven die willen uitbreiden telkens motiveren dat deze weg niet op hun eigendom hoeft te liggen maar bv. op een aangrenzend perceel van het bedrijf ernaast. Dit zal het realiseren van de weg dan onmogelijk maken. (c)

**Het CBS diende een gemotiveerd verzoek in bij de Gemeenteraad mbt. de vraag tot verlenging van de termijn tot definitieve vaststelling met 60 dagen.*

*** Mocht er in de toekomst nog de noodzaak van onteigening blijken.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- Betreft (a): Het decreet Integraal handelsvestigingsbeleid laat toe dat er een beperking wordt opgelegd voor bepaalde categorieën, meer in het bijzonder voor wat betreft de oppervlakte. Bovendien is het van belang dat voor de categorieën 3 en 4 een toegankelijk aanbod voor de consument gewaarborgd wordt. Door te voorzien in een minimale oppervlakte van 400 m² betekent dit meteen ook dat een nieuwe vestiging aan een vergunning dient onderworpen te worden, wat aan de vergunningverlenende overheid meteen ook toelaat de concrete aanvraag op haar inpasbaarheid ter plekke en aan de conformiteit met de principes van het RUP te toetsen.
- Betreft (b): Ook passage toevoegen aan het RUP ter veiligheid: *'in geval van tegenstrijdigheid primeren de oppervlaktes van de werkelijk afgeleverde SE-vergunningen die gerealiseerd worden door de aanvrager op de verordenend vastgelegde cijfers in de tabellen.'*
- Betreft (c): Als antwoord op de algemene opmerking van de GECORO wordt meegegeven dat het RUP Brugsesteenweg geen mobiliteitsplan is. Wel dragen het structureel aanpakken van welke handelszaken in de toekomst nog aanvaard kunnen worden en het opleggen van inrichtingsprincipes bij in het beheersen van de mobiliteitsdruk. Het RUP ordent de ruimte op planniveau, de concrete uitwerking van de maatregelen om de mobiliteit te organiseren wordt op het niveau van de vergunningen aangepakt.

Ter verduidelijking wat betreft de startnota: zoals aangegeven in het advies van de GECORO stelt de nieuwe studie enkele infrastructurele maatregelen voor die de doorstroming en leefbaarheid van de Brugsesteenweg moeten verhogen. Het zijn in feite net deze 'verfraaiingswerken' die volgens het nieuwe onderzoek de beste oplossing vormen om de verkeersveiligheid en zo ook de conflicten op de Brugsesteenweg aan te pakken. Dit 'doorstromingsonderzoek N32' werd ondertussen reeds afgerond waarbij de startnota reeds aan de Intergemeentelijke Mobiliteitscommissie en ondertussen ook aan de Regionale mobiliteitscommissie werd gepresenteerd (9 oktober 2017 – startnota werd bekrachtigd). Het RUP houdt rekening met deze inzichten en neemt ook de ventweg richting de Wijnendalestraat (die in de startnota wordt aangebracht als aanbeveling op 'langere termijn') op in het RUP.

Er wordt in het bovenstaande advies aangegeven om de interne ontsluitingsweg indicatief te behouden: in dit licht wordt de grafische aanduiding op het bestemmingsplan geschrapt.

Een onteigeningsplan voor een aan te leggen wegenis vereist dat het ruimtelijk uitvoeringsplan een concreet tracé bepaalt. Het is evenwel gebruikelijk, en ook wettig, dat er in een RUP een indicatief tracé voor een aan te leggen wegenis wordt bepaald (dit teneinde concrete evoluties in de toekomst niet te hypothekeren). Het RUP biedt een planologisch kader en kan dan, naar aanleiding van de concrete realisatie, op vergunningsniveau verder uitgewerkt worden, en alsdan, desnoods gekoppeld worden aan een onteigeningsplan. De vrees dat naar aanleiding van vergunningsaanvragen zou aangehaald worden dat de wegenis maar op de grond van een ander zou moeten gerealiseerd worden is dan ook onterecht.

Naar aanleiding van concrete vergunningsaanvragen zal de invulling van de site moeten beoordeeld worden en alsdan (desnoods) zal bepaald worden waar de wegenis zal worden aangelegd. De opmerking van de GECORO wordt niet opgenomen daar niet hard gemaakt kan worden wat de minst schadelijke weg is. De vergunningverlenende overheid houdt bij de beoordeling van vergunningsaanvragen rekening met een ontsluiting op de mogelijke interne ontsluitingsweg (bv. op vlak van architecturale kwaliteit)

Wat betreft verwijzing naar de adviesinstanties moet opgemerkt worden dat het hier gaat om het advies tijdens de tweede plenaire vergadering van 5 december 2016, het advies betreffende het voorlopig vastgesteld ontwerp RUP Brugsesteenweg was gunstig.

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
- Het onteigeningsplan ter realisatie van de interne ontsluitingsweg wordt uit het RUP geschrapt, deze weg wordt wel indicatief behouden in het RUP. Wat betreft het noordelijk gedeelte van de weg wordt de volgende aanpassing gedaan:
- *SV Art. 1 - 1.2 Mogelijke interne ontsluitingsweg (indicatief):*
 - *Schrapping: ten opzichte van de grafische voorstelling op het bestemmingsplan is een maximum verschuiving van 50m toegelaten (de grafische voorstelling wordt geschrapt op het bestemmingsplan). Mits De weg voorziet een aansluiting of op de Wijnendalestraat en/of op de indicatieve ontsluitingsweg van Art. 2 – Gebied met concentratie aan kleinhandelszones is verzekerd.*
- *Aanvulling toelichting: De vergunningverlenende overheid houdt bij de beoordeling van vergunningsaanvragen rekening met een ontsluiting op de mogelijke interne ontsluitingsweg (bv. op vlak van architecturale kwaliteit)*

- De verordenende inventaris art. 2 – gebied met concentratie aan kleinhandelszones en art. 3 – gebied voor gemengde functies worden als volgt aangepast:
SV Art. 2 – 1.2 Handelsgehelen: In de verordenende inventaris moet de NHO in handelsgeheel K in categorie 2 worden aangepast van 5.056m² naar 6.296m² (toevoegen AS Adventure).

SV Art. 3 – 1.1 Handelsgehelen: In de verordenende inventaris moet de totale NHO in handelsgeheel H in categorie 2 worden aangepast van 1.319m² naar 1.337m². (aanpassen Bent)
- *SV Art. 2 – 1.2, Art. 3 – 1.1, Art. 4 – 1.1 Handelsgehelen: in de toelichting wordt volgende passage opgenomen: 'in geval van tegenstrijdigheid primeren de oppervlaktes van de werkelijk afgeleverde SE-vergunningen die gerealiseerd worden door de aanvrager op de verordenend vastgelegde cijfers in de tabellen.'*

B27: RUP BRUGSESTWEG – Art.2 – zone met concentratie aan kleinhandelsactiviteiten en art. 1 – zone voor lokale bedrijvigheid

Bezwaar

- Art. 1, 2: Het bestaande bedrijf Dutry komt in 2 bestemmingszones te liggen, namelijk in Art.1 en Art.2. Het bedrijf maak één onlosmakelijk geheel uit zodat de opdeling in twee verschillende bestemmingszones niet aangewezen lijkt. Er wordt gevraagd om het bedrijf op te nemen binnen één geëigende bestemmingszone die zowel groot- én kleinhandel (Dutry verkoopt ook en verhuurt ook rechtstreeks aan de eindconsument) in combinatie met ambachtelijke activiteiten en dienstverlening toelaat. De inkleuring van de terreinen van Dutry in paars (Art. 1) gecombineerd met blauw (Art.2) kan een mogelijkheid zijn. Verder bestaat het opzet van het RUP erin om enkel de handelszaken in categorie 1 en 2 te bevroeren. Dutry valt niet onder één van deze categorieën zodat uitbreiding moet mogelijk zijn.
- (Delen van) de percelen (op onteigeningsplan nrs. 3, 4, 6 en 7) worden getroffen door onteigening (beide loodsen en tussenliggende circulatiezone van Dutry zijn echter onlosmakelijk met elkaar verbonden. De aanduiding van een 'indicatieve interne ontsluitingsweg' met een breedte van 100m is volstrekt onwettig. Er is onduidelijk of deze weg er moet komen en waar deze zal moeten komen: het bestemmingsvoorschrift 'mogelijke (interne) ontsluitingsweg (indicatief) is vaag en onwettig en heeft tot gevolg dat niet kan worden voorzien of ter hoogte van deze indicatieve lijn nog nieuwe vergunningen kan worden afgeleverd voor de uitbreiding van het bedrijf: deze rechtsonzekerheid legt een hypotheek op de ontwikkelingsmogelijkheden en geplande investeringen van de aanwezige bedrijven. Het gebrek aan een geactualiseerde streefbeeldstudie creëert een te grote rechtsonzekerheid zodat de procedure van het RUP dient stopgezet te worden (meerdere adviesinstanties merken op dat het moeilijk is de mobiliteit ter hoogte van de Brugsesteenweg te beoordelen zonder actueel streefbeeld. Ofwel het RUP een keuze maken zonder de update af te wachten, ofwel moet de plannende overheid de update afwachten alvorens het RUP op te maken. Al dan niet aanleggen van bijkomende wegen is beslissing die door de plannende overheid gemaakt moet worden en niet mag worden overgelaten aan de vergunningverlenende overheid. De plannende overheid moet de knoop doorhakken of het bedrijf van de bezwaarindiener kan blijven bestaan en zich ontwikkelen. De precieze locatie van de weg -als die er effectief komt- is hiervoor doorslaggevend. Er wordt verwezen naar rechtspraak van Raad van State en Raad voor Vergunningsbetwistingen. In geval dat er toch gekozen wordt voor een nieuwe interne

ontsluitingsweg moet er gekozen worden voor de 'minst schadelijke weg' (redelijkheidsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsel): er wordt een voorstel van ontsluiting in het bezwaar meegegeven (tussen Verhoestraete en Dutry). Indien de nieuwe weg voorzien zou worden ter hoogte van de circulatiezone en de private ontsluitingsweg van Dutry, wordt het bedrijf Dutry in twee gedeeld en kan het niet langer blijven functioneren: dit zou het einde van het bedrijf Dutry in Roeselare betekenen. De onteigende overheid zal niet alleen de waarde van de ingenomen grond moeten vergoeden maar ook de ganse bedrijfs-economische exploitatie.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Bestaande activiteiten kunnen sowieso blijven (3.9 alg. bepalingen), Extra in de SV opnemen dat de huidige activiteiten kunnen blijven (m.a.w. met kleinhandel in artikel 1). (a)*

- *Wat betreft mobiliteit/de streefbeeldstudie geeft het advies van de GECORO het volgende mee:*

De startnota doorstromingsonderzoeken van de N32 (= update streefbeeld 2006) werd besproken in de IGBC (intergemeentelijke mobiliteitscommissie tussen Hooglede en Roeselare) van 28 augustus 2017. In hoofdzaak komt het streefbeeld neer op een verfraaiing van de huidige inrichting: de in- en uitritten van de handelsgehelen worden beperkt in aantal, de parkeerstroken langsheen Brugsesteenweg maken plaats voor fiets- en voetpad, vergroening van wegbeeld, ruimte voor bus en oversteekplaatsen. De visie van de ventwegen wordt verlaten en ook de rotonde/ovonde aan de Rolariusweg wordt niet meer weerhouden. Er wordt geopteerd voor 2 T-kruispunten.

De problematiek m.b.t. de Gitsestraat (sluipverkeer, verzadiging door winkelverkeer) en de ontsluiting naar de site Dammeestraat werd meegenomen in de startnota. In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.

Indien de startnota bekrachtigd wordt, wordt dit voorstel opgenomen in de toelichtingsnota van het RUP.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' hebben gestemd (13) formuleren de bijkomende opmerking dat het moeilijk/niet evident is om een advies te formuleren omdat het RUP geen volledige oplossing biedt aan de mobiliteitsproblematiek.

Wat betreft het onteigeningsplan geeft de GECORO het volgende advies mee:

In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.

Concreet betreffende het onteigeningsplan: er wordt geadviseerd het onteigeningsplan weg te laten, en dus aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen.

Het is met name zo dat er sedert 24 februari 2017 een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet is dat naar alle verwachting op 1 januari 2018 in werking zal treden. Aangezien titel 4 (de gerechtelijke fase) van het decreet onmiddellijk van toepassing zal zijn op de voorziene onteigeningen (de definitieve goedkeuring van het plan wordt immers voorzien begin januari 2018) is het aangewezen** ook de administratief fase te laten sporen met het nieuwe decreet, dit ten einde afstemmingsproblemen, die mogelijks een vlot verloop van de procedure hypothekeren, te vermijden.*

Het is met name zo dat het nieuwe Onteigeningsdecreet voor wat betreft de administratief fase voorziet in bijzondere vereisten die een verfijning inhouden van wat de wet actueel vereist. Zo moet onder meer het wegtracé al zeer exact bepaald worden: op vandaag is het echter moeilijk al een concreet wegtracé te gaan vastleggen.

In die omstandigheden wordt dan ook geadviseerd aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen en de voorgestelde ontsluitingsweg indicatief te behouden in het RUP.

Een eventueel onteigeningsplan kan indien noodzakelijk in een latere fase nog opgemaakt worden op basis van de doelstellingen van het RUP en in functie van concrete ontwikkelingsvoorstellen van de achterliggende gronden richting Wijnendalestraat.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' (13) hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat de aanleg van de weg de minst schadelijke gevolgen mag hebben voor de aldaar gevestigde bestaande bedrijven.

Reden onthouding (1): zonder onteigeningsplan zullen bedrijven die willen uitbreiden telkens motiveren dat deze weg niet op hun eigendom hoeft te liggen maar bv. op een aangrenzend perceel van het bedrijf ernaast. Dit zal het realiseren van de weg dan onmogelijk maken. (b)

**Het CBS diende een gemotiveerd verzoek in bij de Gemeenteraad mbt. de vraag tot verlenging van de termijn tot definitieve vaststelling met 60 dagen.*

*** Mocht er in de toekomst nog de noodzaak van onteigening blijken.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

▪ **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**

- Betreft (a): Ook uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten blijft mogelijk. Dit werd reeds afgestemd met dienst stedenbouw; de bedrijfsactiviteiten zijn zone-eigen binnen artikel 1 en kunnen daar dan ook worden uitgebreid.
- Betreft (b): Als antwoord op de algemene opmerking van de GECORO wordt meegegeven dat het RUP Brugsesteenweg geen mobiliteitsplan is. Wel dragen het structureel aanpakken van welke handelszaken in de toekomst nog aanvaard kunnen worden en het opleggen van inrichtingsprincipes bij in het beheersen van de mobiliteitsdruk. Het RUP ordent de ruimte op planniveau, de concrete uitwerking van de maatregelen om de mobiliteit te organiseren wordt op het niveau van de vergunningen aangepakt.

Ter verduidelijking wat betreft de startnota: zoals aangegeven in het advies van de GECORO stelt de nieuwe studie enkele infrastructurale maatregelen voor die de doorstroming en leefbaarheid van de Brugsesteenweg moeten verhogen. Het zijn in feite net deze 'verfraaiingswerken' die volgens het nieuwe onderzoek de beste oplossing vormen om de verkeersveiligheid en zo ook de conflicten op de Brugsesteenweg aan te pakken. Dit 'doorstromingsonderzoek N32' werd ondertussen reeds afgerond waarbij de startnota reeds aan de Intergemeentelijke Mobiliteitscommissie en ondertussen ook aan de Regionale mobiliteitscommissie werd gepresenteerd (9 oktober 2017). Het RUP houdt rekening met deze inzichten en neemt ook de weg richting de Wijnendalestraat (die in de startnota wordt aangebracht als aanbeveling op 'langere termijn') op in het RUP.

Er wordt in het bovenstaande advies aangegeven om de interne ontsluitingsweg indicatief te behouden: in dit licht wordt de grafische aanduiding op het bestemmingsplan geschrapt.

Een onteigeningsplan voor een aan te leggen wegenis vereist dat het ruimtelijk uitvoeringsplan een concreet tracé bepaalt. Het is evenwel gebruikelijk, en ook wettig, dat er in een RUP een indicatief tracé voor een aan te leggen wegenis wordt bepaald (dit teneinde concrete evoluties in de toekomst niet te hypothekeren). Het RUP biedt een planologisch kader en kan dan, naar aanleiding van de concrete realisatie, op vergunningsniveau verder uitgewerkt worden, en alsdan, desnoods gekoppeld worden aan een onteigeningsplan. De vrees dat naar aanleiding van vergunningsaanvragen zou aangehaald worden dat de wegenis maar op de grond van een ander zou moeten gerealiseerd worden is dan ook onterecht.

Naar aanleiding van concrete vergunningsaanvragen zal de invulling van de site moeten beoordeeld worden en alsdan (desnoods) zal bepaald worden waar de wegenis zal worden aangelegd. De opmerking van de GECORO wordt niet opgenomen daar niet hard gemaakt kan worden wat de minst schadelijke weg is.

Wat betreft verwijzing naar de adviesinstanties moet opgemerkt worden dat het hier gaat om het advies tijdens de tweede plenaire vergadering van 5 december 2016, het advies betreffende het voorlopig vastgesteld ontwerp RUP Brugsesteenweg was gunstig. De vergunningverlenende overheid houdt bij de beoordeling van vergunningsaanvragen rekening met een ontsluiting op de mogelijke interne ontsluitingsweg (bv. op vlak van architecturale kwaliteit).

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
- Het onteigeningsplan ter realisatie van de interne ontsluitingsweg wordt uit het RUP geschrapt, deze weg wordt wel indicatief behouden in het RUP. Wat betreft het noordelijk gedeelte van de weg wordt de volgende aanvulling/aanpassing gedaan:
- *SV Art. 1 - 1.2 Mogelijke interne ontsluitingsweg (indicatief):*
 - *Schrapping: ten opzichte van de grafische voorstelling op het bestemmingsplan is een maximum verschuiving van 50m toegelaten (de grafische voorstelling wordt geschrapt op het bestemmingsplan). Mits De weg voorziet een aansluiting of op de Wijnendalestraat en/of op de indicatieve ontsluitingsweg van Art. 2 – Gebied met concentratie aan kleinhandelszones is verzekerd.*
 - *Aanvulling toelichting: De vergunningverlenende overheid houdt bij de beoordeling van vergunningsaanvragen rekening met een ontsluiting op de mogelijke interne ontsluitingsweg (bv. op vlak van architecturale kwaliteit).*
 - *SV Art. 1 – Bestemming: In de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 1 de bepaling opnemen dat:
de bestaande activiteiten kunnen blijven, maw. bestaande kleinhandel ook.*

B28: RUP Brugsesteenweg – betreft art. 3 – gebied voor gemengde functies

Bezwaar

- In Art. 3: De 2 handelseigendommen liggende in bestaande ambachts/handel & woonkorrel met zeer beperkte oppervlakte van 450m² en 800m² zijn niet geschikt voor ketens/warenhuizen en shoppingcentra's (kritiek op de mogelijkheden die grootgrondbezitters krijgen)
- In Art.3 – Gebied voor gemengde functies willen 2 bestaande ambachtelijke handelsruimtes behouden met in de toekomst op de eerste verdieping appartementen en op de tweede verdieping kleinere studio's, alsook garages met een uitgang naar Robaardstraat. Ook vraag of de woonkorrel behouden kan blijven? Argumentatie: historisch bestemde woonkorrel, palend aan bouwzone Robaertstraat, tegenoverliggende residentie Wijnendale met handelszaak, 6 appartementen en 6 studio's, wij beïnvloeden de mobiliteit niet.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Bestaande activiteiten kunnen sowieso behouden blijven. Bijkomende handelsactiviteiten <400m² NHO worden uitgesloten om concurrentie ten aanzien van het centrum te vermijden (vanuit visie GRS, Moratoriumbesluit). (a)*
- *In het geval van B28 zal, gezien de beperkte perceelsgrootte, niet voldoende parkeergelegenheid kunnen voorzien worden om dergelijke ontwikkeling te realiseren. Wonen toelaten in deze zone is sowieso niet aangewezen gezien de extra mobiliteit die dit met zich mee zal brengen. Een bedrijfswoning oprichten is, mits voldaan aan de voorwaarden in het RUP opgenomen, wel toegelaten.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**

- Betreft (a):): er kan op het verzoek om de minimale oppervlakte van 400 m² te laten vallen niet worden ingegaan. Vooreerst laat het decreet Integraal handelsvestigingsbeleid toe dat er een beperking wordt opgelegd voor bepaalde categorieën, meer in het bijzonder voor wat betreft de oppervlakte. Bovendien is het van belang dat voor de categorieën 3 en 4 een toegankelijk aanbod voor de consument gewaarborgd wordt. Door te voorzien in een minimale oppervlakte van 400 m² betekent dit meteen ook dat een nieuwe vestiging aan een vergunning dient onderworpen te worden, wat aan de vergunningverlenende overheid meteen ook toelaat de concrete aanvraag op haar inpasbaarheid ter plekke en aan de conformiteit met de principes van het RUP te toetsen.

Ter verduidelijking: ook dienstverlening wordt als bestemming toegelaten binnen deze zone (zoals bv. de huidige kapperszaak) en de bestaande broodjeszaak werd verordenend opgenomen in de inventaris van het RUP (als horecazaak).

- | |
|---|
| ▪ Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg: Geen aanpassingen |
|---|

B29: RUP Brugsesteenweg – betreft art. 2 – gebied met concentratie aan kleinhandelzones

Bezwaar

- In handelsgeheel E moet NHO in categorie 1 worden aangepast (Bon'ap) alsook werd akte genomen van de melding (08.11.16) van de beperkte uitbreiding van 300m² NHO die kan worden aangewend voor een binnen het handelsgeheel vergund assortiment waaronder ook voeding. Er werden 390m² voor voedingswaren vergund aan Bon'ap waarbinnen 130m² eveneens als horecaruimte kan worden aangewend. Er wordt ook de 'heractivering' van 700m² NHO gevraagd in het assortiment persoonsuitrusting (lopende aanvraag cfr. 2009 1.109m² SE-vergunde assortimenten van Shoe Discount/Avance en Premaman/Orchestra).
- Art.2: De activiteiten 'zaalsporten en sportinfrastructuur' niet verbieden in de zone 2 (daar er vanuit de stedelijk woongebied Gitsestraat hiernaar veel vraag zal zijn en dat zone 3 de vraag mogelijks niet zal kunnen opvangen + voldoende parkeerfaciliteiten.)
- Art. 2 (inrichting en beheer p.33) : vraag om in/uitrit tussen Brico en CM Zorgwinkel te behouden in het nieuwe RUP. De in/uitrit functioneert als enige toegangsweg voor het vrachtverkeer van de CM zorgwinkel en geldt eveneens als ontsluiting voor het zware vrachtverkeer van het achterliggend perceel (magazijn en buitenopslag Gamma)

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Bon'ap opnemen onder voeding (cat. 1). De 130m² ifv. horeca kan enkel worden aangewend als verbruiksruimte ifv. van de handelszaak cat. 1. SE-aanvraag werd ingediend en werd reeds behandeld (anders automatische goedkeuring); wat betreft het assortiment persoonsuitrusting (cat. 2) werd slechts de heractivering van 418m² van prémaman goedgekeurd, overige m² werden geweigerd op basis van Moratoriumbesluit en het voorlopig vastgesteld RUP (CBS 28.08.2017). Shoe Discount/Avance dateert van voor de inventarisering. (a)*
- *'zaalsporten en sportinfrastructuur' ook in artikel 2 toelaten om hier nog voldoende vrijheid te bieden naar invulling. Er is echter ook volgend aandachtspunt: indien een gedeelte horeca voorzien wordt moet deze ondergeschikt zijn aan de sportactiviteit. Het is te vermijden dat de horeca op zich gaat functioneren (gaat in tegen principes RUP).*
- *Bestaande activiteiten kunnen behouden blijven (Alg. Bep. 3.9). De indicatieve hoofdontsluitingen zijn aangegeven voor wanneer het handelsgeheel op termijn herontwikkeld zou worden. (b)*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**
- Betreft (a): De melding van uitbreiding van 300m² NHO via vereenvoudigde procedure werd goed ontvangen en word opgenomen in de TN. Ook de recente melding van opnieuw 300m² NHO via vereenvoudigde procedure wordt opgenomen in de TN. (Er dient wel nog eens doorgegeven te worden bij de stadsdiensten waar en binnen welke categorie dit wordt ingevuld/zal worden ingevuld).

De algemene inventaris wordt aangevuld met de wijzigingen uit de SE-vergunning verkregen op 28.08.2017 (Fietswinkel -> ondertussen reeds gewijzigd naar Poetsland + Zorgwinkel)

Betreft (b): Ter verduidelijking zal deze nuance voor artikel 2 – gebied met concentratie aan kleinhandelszones en artikel 3 – gebied voor gemengde functies, worden opgenomen worden in het RUP.

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
 - *TN: melding van 2x300m² NHO (categorie nog niet gekend) voor handelsgeheel E via vereenvoudigde procedure wordt opgenomen.*
 - *Art. 2 – 1.2 Handelsgehelen: in de verordenende inventaris voor art. 2 (1.2 Handelsgehelen) in handelsgeheel E Bon'ap opnemen onder categorie 1.*
 - *Art. 2 – 1 Bestemming: Aanvulling 'zaalsporten en sportinfrastructuur' toelaten. Toelichtend volgend aandachtspunt hierbij opnemen: 'indien een gedeelte horeca voorzien wordt moet deze ondergeschikt zijn aan de sportactiviteit. Het is te vermijden dat de horeca op zich gaat functioneren.'*
 - *Art. 2 -1.3 hoofdontsluiting (indicatief), Art. 3 – 1.2 hoofdontsluiting: Aanvulling: in de toelichting wordt verduidelijkt dat voor de handelsgehelen waar op vandaag meerdere aansluitingen op de openbare weg aanwezig zijn, de witte pijltjes op het bestemmingsplan een indicatieve aanduiding geven waar de hoofdontsluitingen zich dienen te bevinden indien het handelsgeheel voor een groot deel/in zijn geheel herontwikkeld wordt (wijziging in de inrichting van het handelsgeheel).*
- Aanvulling: SV Art. 2- 2.1 Ontsluiting: in de toelichting wordt verduidelijkt dat de bestaande in- en uitritten behouden kunnen blijven bij kleine/individuele ontwikkelingen die geen wijziging teweegbrengen in de inrichting van het handelsgeheel.*
- De algemene inventaris wordt aangevuld met de wijzigingen uit de SE-vergunning verkregen op 28.08.2017 (Fietswinkel -> intussen reeds gewijzigd naar Poetsland + Zorgwinkel)

B30: RUP BRUGSESTWEG – Art. 2 – gebied met concentratie aan kleinhandelszones: onteigening

Bezwaar

- Een deel van het perceel (op onteigeningsplan nr.15) wordt getroffen door onteigening: er kan hiermee niet akkoord gegaan worden. Volgende argumentatie wordt meegegeven - de onteigening zoals voorgesteld op plan zal een sluiting van Hubo tot gevolg hebben (20 medewerkers), - d.d 08/06/2015 werd een stedenb. Vergunning afgeleverd voor een wateropslagtank voor de sprinklerinstallatie (gerealiseerd ca. 220000 euro). Uitgaande van een consequent duurzaam beleid werd bij de aflevering van de vergunning rekening gehouden met het in opmaak zijnde RUP Brugsesteenweg (WVI werd op 20 januari 2014 aangesteld). Het is dan ook onbegrijpelijk dat deze investering mee opgenomen wordt in de onteigening, - Wij zijn van mening dat de ontsluitingsweg perfect naast ons handelspand kan worden aangelegd (is volgens scenario 3 uitgetekend dwars door het handelspand). Deze weg kan immers volstaan met een breedte van 11m,

waarnaast zelfs nog een voetpad en vrije zone kan aangelegd worden. - De laad- en loszone van ons handelpand bevindt zich achteraan het pand en kan perfect aansluiten op deze onsluitingsweg naast het handelspand, mits rekening gehouden wordt met een oprit achteraan het pand van 7m breed, bij voorkeur zo ver mogelijk van het handelspand om op- en afrijden veilig te laten verlopen. Er wordt verwezen naar het voorstel van Retail Estate en Brocap (B32-B38)

Advies GECORO (3/10/2017)

- *In de startnota wordt de indicatieve onsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.*

Concreet betreffende het onteigeningsplan: er wordt geadviseerd het onteigeningsplan weg te laten, en dus aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen.

Het is met name zo dat er sedert 24 februari 2017 een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet is dat naar alle verwachting op 1 januari 2018 in werking zal treden. Aangezien titel 4 (de gerechtelijke fase) van het decreet onmiddellijk van toepassing zal zijn op de voorziene onteigeningen (de definitieve goedkeuring van het plan wordt immers voorzien begin januari 2018) is het aangewezen** ook de administratief fase te laten sporen met het nieuwe decreet, dit ten einde afstemmingsproblemen, die mogelijks een vlot verloop van de procedure hypothekeren, te vermijden.*

Het is met name zo dat het nieuwe Onteigeningsdecreet voor wat betreft de administratief fase voorziet in bijzondere vereisten die een verfijning inhouden van wat de wet actueel vereist. Zo moet onder meer het wegtracé al zeer exact bepaald worden: op vandaag is het echter moeilijk al een concreet wegtracé te gaan vastleggen.

In die omstandigheden wordt dan ook geadviseerd aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen en de voorgestelde onsluitingsweg indicatief te behouden in het RUP.

Een eventueel onteigeningsplan kan indien noodzakelijk in een latere fase nog opgemaakt worden op basis van de doelstellingen van het RUP en in functie van concrete ontwikkelingsvoorstellen van de achterliggende gronden richting Wijnendalestraat.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' (13) hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat de aanleg van de weg de minst schadelijke gevolgen mag hebben voor de aldaar gevestigde bestaande bedrijven.

Reden onthouding (1): zonder onteigeningsplan zullen bedrijven die willen uitbreiden telkens motiveren dat deze weg niet op hun eigendom hoeft te liggen maar bv. op een aangrenzend perceel van het bedrijf ernaast. Dit zal het realiseren van de weg dan onmogelijk maken.

**Het CBS diende een gemotiveerd verzoek in bij de Gemeenteraad mbt. de vraag tot verlenging van de termijn tot definitieve vaststelling met 60 dagen.*

*** Mocht er in de toekomst nog de noodzaak van onteigening blijken.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

Betreft (a): Betreffende het zuidelijke wegdeel zijn wel al concrete onderhandelingen lopende, tijdens verdere onderhandeling kan concreter afgestemd worden betreffende de inrichting van dit wegdeel.

Het wegtracé moet bij benadering de grafische voorstelling op het bestemmingsplan volgen (intekening op basis van voorstel ontvangen tijdens het openbaar onderzoek). De mogelijke verschuiving van 50m valt weg.

Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:

- Het onteigeningsplan ter realisatie van de interne onsluitingsweg wordt uit het RUP geschrapt, deze weg wordt wel indicatief behouden in het RUP. Wat betreft het zuidelijke wegdeel:

SV Art 2 – 1.1 Ontsluitingsweg (indicatief)

Schrapping/Vervanging : ~~ten opzichte van de grafische voorstelling op het bestemmingsplan is een maximum verschuiving van 50m toegelaten, mits de weg minimum de aansluiting tussen het knooppunt Brugsesteenweg Polariusweg en/of de mogelijke interne ontsluitingsweg Art. 1- lokale bedrijvigheid mogelijk maakt.~~

Vervangen door: Het wegtracé moet bij benadering de grafische voorstelling op het bestemmingsplan volgen (intekening op basis van voorstel ontvangen tijdens het openbaar onderzoek).

B31: RUP BRUGSESTWEG – algemeen

Bezwaar

- Art.2, 3: Er wordt gevreesd voor leegstand in de zones van art. 2 en 3 daar de voorschriften strijdig zijn met de hogere rechtsnormen waardoor het ondernemersklimaat in de omgeving geen standvastig toekomstbeeld inhoudt. Grieven:
 - Het RUP is strijdig met de ruimtelijke structuurplannen (advies Provincie + Ruimte Vlaanderen en motivering afwijking tov. Moratoriumbesluit)
 - Toepassing van Decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid, terwijl dit decreet op moment van de voorlopige vaststelling nog niet in werking was : het voorlopig vastgesteld RUP ontbeert de vereiste rechtgrond.
 - Verkeerde toepassing van het decreet integraal handelsvestigingsbeleid: wijziging van bestemming volgens categorieën werd niet getoetst aan de doelstellingen (dwingende redenen van algemeen belang) van het IHB. Een louter bevestigingsbeleid kan onmogelijk een goede ruimtelijke ordening mogelijk maken.
 - Er wordt ten onrechte een abstractie gemaakt van eigendomsstructuren: zo wordt gevraagd om de minimale NHO van 400m² op te heffen voor cat. 3 en 4 in artikel 2 en 3, dit leidt tot verplichte samenwerking van verschillende eigenaars en ontbreekt elke vorm van rechtzekerheid.
- Gebrekkige beoordeling mobiliteit: Cliënten staan zeer huiverachtig tegen het opnieuw insluipen van een niet-gedragen en verouderd streefbeeld in het RUP. Ook staan zij zeer huiverachtig tegen bewust al te vaag houden van het uiteindelijke wegenismodel (drukke verkeersader met gevoelige historiek)
- Op niveau van milieu-effecten is een dergelijk volgehouden vaagheid juridisch onaanvaardbaar.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Vooreerst moet worden vastgesteld dat in dit bezwaar opgetreden wordt voor diverse ondernemingen, zonder dat precies wordt aangeduid welke onderneming precies welke belangen nastreeft.*

In elk geval moet worden vastgesteld dat bestaande bedrijven en bestaande activiteiten steeds kunnen behouden worden. In zoverre het bezwaar zich zou verzetten tegen het verdwijnen van de bestaande handelszaken is het niet gegrond.

Ten onrechte wordt voorgehouden dat er sprake zou zijn van rechtsonzekerheid. Al evenmin wordt gesteld dat er strijdigheid zou zijn met hogere rechtsnormen.

Ten onrechte wordt verwezen naar achterhaalde adviezen. Het advies van de provincie op het voorontwerp van 27 maart 2017 is positief.

Het RUP is een op zichzelf staand besluit. Het decreet betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid is sinds 29 juli 2016, artikel 10 §1 is in werking sinds 1 mei 2017. Gelet op het feit dat liggende RUP spoort met het ondertussen in werking getreden decreet kunnen er geen legaliteitsbezwaren meer opgeworpen worden.

Er wordt geadviseerd om nog meer concreet de doelstellingen die zijn opgenomen in artikel vier van het decreet integraal handelsvestigingsbeleid te motiveren. Het is evenwel zonder meer duidelijk dat dit RUP perfect spoort met de voormelde doelstellingen.

Voor wat betreft de mobiliteit wordt er voorzien in een nieuwe ontsluitingsweg die aangepast wordt in het RUP. (zie betreffende streefbeeld ook advies in volgend punt)

Gelet op het feit dat de bedrijven alle bestaand zijn valt niet in te zien welk belang zij kunnen laten gelden omtrent het feit dat nieuwe bedrijven met een kleinere oppervlakte dan 400 m², in de categorieën 3 en 4 niet zijn toegelaten.

De aanwezige bedrijven kunnen blijven bestaan. Het gebrek aan ontwikkelingsmogelijkheden die worden geschetst zijn dus niet ernstig. (a)

- *De startnota doorstromingsonderzoeken van de N32 (= update streefbeeld 2006) werd besproken in de IGBC (intergemeentelijke mobiliteitscommissie tussen Hooglede en Roeselare) van 28 augustus 2017. In hoofdzaak komt het streefbeeld neer op een verfraaiing van de huidige inrichting: de in- en uitritten van de handelsgehelen worden beperkt in aantal, de parkeerstroken langsheen Brugsesteenweg maken plaats voor fiets- en voetpad, vergroening van wegbeeld, ruimte voor bus en oversteekplaatsen. De visie van de ventwegen wordt verlaten en ook de rotonde/ovonde aan de Rolariusweg wordt niet meer weerhouden. Er wordt gechopt voor 2 T-kruispunten.*

De problematiek m.b.t. de Gitsestraat (sluipverkeer, verzadiging door winkelverkeer) en de ontsluiting naar de site Dammestraat werd meegenomen in de startnota. In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.

Indien de startnota bekrachtigd wordt, wordt dit voorstel opgenomen in de toelichtingsnota van het RUP.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' hebben gestemd (13) formuleren de bijkomende opmerking dat het moeilijk/niet evident is om een advies te formuleren omdat het RUP geen volledige oplossing biedt aan de mobiliteitsproblematiek. (b)

- *In het RUP werd de beslissing van mer-vlaanderen toegevoegd waar er wordt bevestigd dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is. (c)*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
 - Betreft (a): aanvullend kan ook de volgende motivatie worden meegegeven: er kan op het verzoek om de minimale oppervlakte van 400 m² te laten vallen niet worden ingegaan. Vooreerst laat het decreet Integraal handelsvestigingsbeleid toe dat er een beperking wordt opgelegd voor bepaalde categorieën, meer in het bijzonder voor wat betreft de oppervlakte. Bovendien is het van belang dat voor de categorieën 3 en 4 een toegankelijk aanbod voor de consument gewaarborgd wordt. Daar te voorzien in een minimale oppervlakte van 400 m² betekent dit meteen ook dat een nieuwe vestiging aan een vergunning dient onderworpen te worden, wat aan de vergunningverlenende overheid meteen ook toelaat de concrete aanvraag op haar inpasbaarheid ter plekke en aan de conformiteit met de principes van het RUP te toetsen.
 - Betreft (b): Als antwoord op de algemene opmerking van de GECORO wordt meegegeven dat het RUP Brugsesteenweg geen mobiliteitsplan is. Wel dragen het structureel aanpakken van welke handelszaken in de toekomst nog aanvaard kunnen worden en het opleggen van inrichtingsprincipes bij in het beheersen van de mobiliteitsdruk. Het RUP ordent de ruimte op planniveau, de concrete uitwerking van de maatregelen om de mobiliteit te organiseren wordt op het niveau van de vergunningen aangepakt.

Ter verduidelijking wat betreft de startnota: zoals aangegeven in het advies van de GECORO stelt de nieuwe studie enkele infrastructurele maatregelen voor die de doorstroming en leefbaarheid van de Brugsesteenweg moeten verhogen. Het zijn in feite

net deze 'verfraaiingswerken' die volgens het nieuwe onderzoek de beste oplossing vormen om de verkeersveiligheid en zo ook de conflicten op de Brugsesteenweg aan te pakken. Dit 'doorstromingsonderzoek N32' werd ondertussen reeds afgerond waarbij de startnota reeds aan de Intergemeentelijke Mobiliteitscommissie en ondertussen ook aan de Regionale mobiliteitscommissie werd gepresenteerd (9 oktober). Het RUP houdt rekening met deze inzichten en neemt ook de weg richting de Wijnendalestraat (die in de startnota wordt aangebracht als aanbeveling op 'langere termijn') op in het RUP. In de startnota werden ook tellingen en berekeningen uitgevoerd betreffende de bestaande en toekomstige verkeersgeneratie.

- o Betreft (c): Naar aanleiding van de screening in het kader van het toetsen van de voorwaarden in het kader van de MER wetgeving zijn wel degelijk de milieu effecten in kaart gebracht.

▪ **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**

- o TN: De doelstellingen die zijn opgenomen in artikel vier van het decreet integraal handelsvestigingsbeleid worden nog meer in het RUP gemotiveerd.
- o TN: Het voorstel uit de studie 'doorstromingsonderzoeken N32' betreft de herinrichting van de Brugsesteenweg zal kort opgenomen worden in de toelichtingsnota van het RUP. Dit onderzoek wordt toegevoegd als bijlage van het RUP

B32: RUP BRUGSESTWEG – artikel 2 – gebied met concentratie aan kleinhandelszones

Bezwaar

- Een deel van het perceel (op onteigeningsplan nr.15) wordt getroffen door onteigening:
 - o In geval van onteigening van de strook volgens het onteigeningsplan (9812m²) zal dit de cliënt rechtstreekse economische en financiële nadelen ondervinden in de vorm van eigendomsverlies, bijkomende investeringen, vermindering in (ver)huurwaarde en intrinsieke verkoopwaarde.
 - o Plan (onder voorbehoud van concrete afspraken omtrent overeen te komen financiële en andere voorwaarden) bijgevoegd waar bij Retail Estate een overeenkomst bereikt met de heer Dumarey en Brocap NV op welke wijze de ontsluitingsweg het meest optimaal zou worden aangelegd, rekening houdende met oa. de vereiste in het ontwerp RUP dat de weg een breedte van 11m dient te hebben
 - o Waarbij Retail Estate de garantie wenst te krijgen dat de toelevering kan blijven plaatsvinden via de noordzijde en op de achterkant van het perceel zoals vandaag het geval is
 - o Met de garantie dat het gebouw waarin op heden de exploitatie van Hubo plaatsvindt steeds op dezelfde plaats kan herbouwd worden ook eenmaal de weg is aangelegd (artikel 2.2.3)

Het RUP moet voldoende gedetailleerd zijn en is in strijd met het evenredigheidsbeginsel, zorgvuldigheidsbeginsel (slechts onteigend hetgeen absoluut noodzakelijk – niet conform dienstorder AWW – onteigeningsdoel onvoldoende gemotiveerd in RUP), strijdigheid met de formele motiveringsplicht en het rechtszekerheidsbeginsel , afwezigheid onteigeningsnoodzaak (burgerrechtelijke verwerving is mogelijk) , onteigening is geen ultimum remedium.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.*

Concreet betreffende het onteigeningsplan: er wordt geadviseerd het onteigeningsplan weg te laten, en dus aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen.

Het is met name zo dat er sedert 24 februari 2017 een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet is dat naar alle verwachting op 1 januari 2018 in werking zal treden. Aangezien titel 4 (de gerechtelijke fase) van het decreet onmiddellijk van toepassing zal zijn op de voorziene onteigeningen (de definitieve goedkeuring van het plan wordt immers voorzien begin januari 2018) is het aangewezen ook de administratief fase te laten sporen met het nieuwe decreet, dit ten einde afstemmingsproblemen, die mogelijks een vlot verloop van de procedure hypothekeren, te vermijden.

Het is met name zo dat het nieuwe Onteigeningsdecreet voor wat betreft de administratief fase voorziet in bijzondere vereisten die een verfijning inhouden van wat de wet actueel vereist. Zo moet onder meer het wegtracé al zeer exact bepaald worden: op vandaag is het echter moeilijk al een concreet wegtracé te gaan vastleggen.

In die omstandigheden wordt dan ook geadviseerd aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen en de voorgestelde ontsluitingsweg indicatief te behouden in het RUP.

Een eventueel onteigeningsplan kan indien noodzakelijk in een latere fase nog opgemaakt worden op basis van de doelstellingen van het RUP en in functie van concrete ontwikkelingsvoorstellen van de achterliggende gronden richting Wijnendalestraat.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' (13) hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat de aanleg van de weg de minst schadelijke gevolgen mag hebben voor de aldaar gevestigde bestaande bedrijven.

Reden onthouding (1): zonder onteigeningsplan zullen bedrijven die willen uitbreiden telkens motiveren dat deze weg niet op hun eigendom hoeft te liggen maar bv. op een aangrenzend perceel van het bedrijf ernaast. Dit zal het realiseren van de weg dan onmogelijk maken. (a)

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

Betreft (a): Betreffende het zuidelijke wegdeel zijn wel al concrete onderhandelingen lopende, tijdens verdere onderhandeling kan concreter afgestemd worden betreffende de inrichting van dit wegdeel.

Het wegtracé moet bij benadering de grafische voorstelling op het bestemmingsplan volgen (intekening op basis van voorstel ontvangen tijdens het openbaar onderzoek). De mogelijke verschuiving van 50m valt weg.

De aanvulling betreft de mogelijkheden tot heropbouwen van de handelszaak na realisatie van dit wegdeel kan opgenomen worden in het RUP. Er wordt hierbij uitgegaan van de huidige situatie met de overdekte gaanderij.

Besluit aanpassing RUP Brugssteenweg:

- Het onteigeningsplan ter realisatie van de interne ontsluitingsweg wordt uit het RUP geschrapt, deze weg wordt wel indicatief behouden in het RUP. Wat betreft het zuidelijke wegdeel:

SV Art 2 – 1.1 Ontsluitingsweg (indicatief)

Schrapping/Vervanging :- ten opzichte van de grafische voorstelling op het bestemmingsplan is een maximum verschuiving van 50m toegelaten, mits de weg minimum de aansluiting tussen het knooppunt Brugssteenweg-Polariusweg en/of de mogelijke interne ontsluitingsweg Art. 1 lokale bedrijvigheid mogelijk maakt.

Vervangen door: Het wegtracé moet bij benadering de grafische voorstelling op het bestemmingsplan volgen (intekening op basis van voorstel ontvangen tijdens het openbaar onderzoek).

- *SV Art. 2 - 2.3 Inplanting van gebouwen en verhardingen*
Aanvulling: Wanneer de indicatieve ontsluitingsweg gerealiseerd wordt (zie 2.1.1)

kunnen bij herbouw overdekte gaanderijen toegelaten worden tot op de rooilijn van deze nieuwe rijweg. (toelichtend: dit geldt niet voor gesloten wanden).

B36: RUP Brugsesteenweg – Art. 3 – gebied voor gemengde functies / Art. 10 - 'aansluitingspunt ontsluitingswegen achterliggende gebieden'

Bezwaar

- Art. 10 sluit nieuwe stedenbouwkundige vergunningen uit. Dit zorgt ervoor dat de gewenste ontwikkeling op perceel Rolariusweg nr. 4 niet kan ingepland worden en brengt een grote onzekerheid met zich mee omtrent de toekomstige bestemming van het perceel waar momenteel de handelsactiviteit uitgebraat wordt.
- Art. 3: De inkleuring van het handelsgeheel F wordt betwist en er wordt gevraagd naar overleg met alle betrokken diensten en eigenaars om een nieuwe visie op deze percelen te geven
 - Handelsgeheel F stemt qua schaal overeen met andere handelsgehelen E, D, C en B. Handelsgehelen B tot E zijn qua aantal percelen en qua eigenaars echter niet zo versnipperd als handelsgeheel F, waardoor er op deze percelen wel een mogelijkheid was tot het ontwikkelen van één handelsgeheel. Dit is ook van toepassing op handelsgeheel G, H, I, die in oppervlakte een stuk kleiner zijn -> Deze visie is van HG F niet mogelijk gezien versnippering en kleinere percelen
 - Ondernemer wenst op perceel Rolariusweg nr.4 een kleine ontwikkeling te doen, wat echter niet langer mogelijk is aangezien dit deel uitmaakt van groot handelsgeheel en er bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning een globaal inrichtingsplan (zie RUP artikel 3.10) moet opgemaakt worden
 - De versnippering van dit HG zorgt ervoor dat er geen ontwikkelingen meer zullen komen op deze site aangezien het als kleine ondernemer niet haalbaar is om een dergelijke grootschalige ontwikkeling, wat in het RUP bedoeld wordt met handelsgeheel F te realiseren.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *In de startnota doorstromingsonderzoeken N32 (= update streefbeeld, IGCB 28/08/2017) wordt geen nieuw rond punt aangelegd ter hoogte van de Rolariusweg. Dit blijkt in functie van de doorstroming van de Brugsesteenweg namelijk toch niet aangewezen. Er wordt daarom voorgesteld om mogelijk het artikel 10 uit het RUP te schrappen. (a)*
- *Een RUP is een planologisch instrument dat boven de concrete actuele situatie staat. Een globaal inrichtingsplan moet bovendien enkel worden opgemaakt bij een aanvraag die een wijziging teweeg brengt in de inrichting van het handelsgeheel. Individuele ontwikkelingen kunnen, maar moeten passen binnen de visie voor het handelsgeheel. Naar inrichtingsvoorschriften kan dit inderdaad een probleem vormen voor kleinere ontwikkelingen met name de verplichte blinde gevels tov. Brugsesteenweg en de Robaardstraat. Daarom opnemen dat verplichte blinde gevels niet verplicht zijn voor individuele/kleine ontwikkelingen die de inrichting van het handelsgeheel niet wijzigen. Deze nuance ook opnemen voor artikel 2. De hoofdontsluitingen die op het grafisch plan worden aangegeven zijn een indicatie voor wanneer het handelsgeheel op zijn geheel herontwikkeld zou worden. (b)*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevoigd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- **Betreft (a):** Uit het advies van AWW blijkt dat er, ook op lange termijn geen noodzaak meer is om in deze zone bijzondere infrastructuurwerken zoals oorspronkelijk voorzien uit te voeren zodat het art. 10 uit het RUP kan geschrapt worden.
- **Betreft (b):** In *artikel 2 – 2 Inrichting* wordt verkeerdelijk aangegeven dat bij iedere aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor een perceel binnen een handelsgeheel

een inrichtingsplan voor het volledige handelsgeheel moet worden opgemaakt, dit wordt aangepast. Wat betreft art. 2.1.3 hoofdontsluiting (indicatief), art. 2.2.1 ontsluiting, 2.2.3 Inplanting van gebouwen en verhardingen, zal in de voorschriften ook duidelijk de nuance gemaakt worden wat betreft de individuele ontwikkelingen.

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
 - *Artikel 10 'aansluitingspunt ontsluitingswegen achterliggende gebieden' wordt uit het RUP geschrapt.*
 - Volgende nuances worden opgenomen in het RUP betreft stedenbouwkundige aanvragen voor individuele units:
 - *SV Art. 2 - 2 Inrichting: passage in toelichting 'Bij iedere aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor een percelen (percelen) binnen een handelsgeheel, die een wijziging teweeg brengt in de inrichting van een handelsgeheel. (aanvulling), dient een globaal inrichtingsplan voor het volledige handelsgeheel en een gedetailleerd inrichtingsplan voor het desbetreffende perceel (percelen) opgemaakt te worden. Er wordt verwezen naar alg. bep. 3.9, maar dit moet alg. bep. 3.10 zijn.*
 - *SV Art. 2 - 1.3 hoofdontsluiting (indicatief) – art. 3 – 1.2 hoofdontsluiting: in de toelichting wordt verduidelijkt dat voor de handelsgehelen waar op vandaag meerdere aansluitingen op de openbare weg aanwezig zijn, de witte pijltjes een indicatieve aanduiding geven waar de hoofdontsluitingen zich dienen te bevinden indien het handelsgeheel voor een groot deel/in zijn geheel herontwikkeld wordt (wijziging in de inrichting van het handelsgeheel).*
 - *SV Art. 2 - 2.1 Ontsluiting: in de toelichting wordt verduidelijkt dat de bestaande in- en uitritten behouden kunnen blijven bij kleine/individuele ontwikkelingen die geen wijziging teweegbrengen in de inrichting van het handelsgeheel.*
 - *SV Art. 2 - 2.3 inplanting van gebouwen en verhardingen: in de toelichting wordt verduidelijkt dat deze inrichtingsprincipes niet van toepassing zijn bij kleine/individuele ontwikkelingen die de wijziging teweebrengen in de inrichting van het handelsgeheel.*
 - *SV Art. 2 – 2.3 Gebouwen: in de toelichting verduidelijken dat bij kleine/individuele ontwikkelingen die de inrichting van het handelsgeheel niet wijzigen blinde gevels niet verplicht zijn en de afstanden tot de perceelsgrenzen van tel zijn.*

B37: RUP Brugsesteenweg – Art. 6 – Zone voor open en halfopen bebouwing

Bezwaar

- In Art. 6 – Woonzone met half-open en gesloten bebouwing zijn enkel eensgezinswoningen toegelaten: enkel eigen perceel (hoek Gitsestraat en Rolariusweg) en enkele percelen die dienen als parking zullen volledig onder deze stedenbouwkundige voorschriften vallen. Er wordt gevraagd om eveneens meergezinswoningen te voorzien (goed ontsloten, hogere bebouwing zorgt niet voor overlast, ref. meergezinswoningen in stedelijk woongebied Gitsestraat, eengezinswoningen = oostgerichte tuinen en grotere impact op mobiliteit omw. afzonderlijke opritten). Ook zijn de voorschriften te beperkend (inzake bouwhoogte: optrekken naar 3 bouwlagen en een dak + hoek Rolariusweg 4 bouwlagen en een dak, er wordt gevraagd naar een grotere bouwdiepte – vgl. met project in de Beversesteenweg). Op het vrij liggende perceel Gitsestraat – Rolariusweg zouden er 12 tot 15 woningen kunnen gerealiseerd worden, indien meergezinswoningen zijn dit er tussen 28 en 55 (= betere inbreiding en grotere verdichting). Er wordt in het bezwaar een voorstel van inrichting meegegeven. Er wordt eveneens verwezen naar de lezing van de Vlaamse Bouwmeester waar het tot uiting kwam dat voor iedere plaats een optimale invulling moet worden voorzien.

Advies GECCO (3/10/2017)

- *Dit is, gezien de context, niet de geschikte locatie voor meergezinswoningen (aftoetsing woningtypetoets). In woongebied Gitsestraat wordt eerder gegaan naar alternatieve woonvormen (bv. schakelwoningen) die sterk in relatie staan met het publiek domein. Daarom enkel grondgebonden woningen toelaten, ook hier kan in de voorschriften bovendien de suggestie gedaan worden van schakelwoningen (hebben een ingang op het gelijkvloerse). Om te kunnen beantwoorden aan de hedendaagse vraag, wordt voorgesteld een max. bouwhoogte te hanteren van 9m (dit ipv. 2 bouwlagen met mogelijkheid tot onderdakse bouwlaag). De bouwdiepte niet aanpassen daar dit een standaard is die voor de stad wordt gehanteerd. Ook voor grondgebonden woningen kan nagedacht worden over slim (bv. collectief) parkeren.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie**
- 9m bouwhoogte betreft 2 bouwlagen en een hellend dak of een teruggetrokken derde bouwlaag. Dit gezien de context waarin we ons bevinden.

- **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
Volgende aanpassing wordt opgenomen voor artikel 6 - zone voor open en halfopen bebouwing:
- *SV Art. 6 - 1 Bestemming: In artikel 6 wordt geopteerd voor grondgebonden woningen, waarbij ook de suggestie van stapelwoningen wordt opgenomen in de voorschriften.*
- *SV Art 6 - 2.3 Bouwhoogte: De maximale bouwhoogte wordt aangepast naar 9m. Dit betreft 2 bouwlagen en een hellend dak of een teruggetrokken derde bouwlaag.*

B38: RUP Brugsesteenweg + Dammestraat - Algemeen

Bezwaar

- Delen van de percelen (op onteigeningsplan nrs. 10 en 14) worden getroffen door onteigening. Samen met de eigenaars van nr. 15 wordt er een voorstel gegeven van een concrete locatie van een ontsluitingsweg. Er wordt gevraagd om de voorgestelde onteigening te schrappen en te vervangen door het voorstel (onteigening van de respectievelijke eigendommen is enkel aan de orde wanneer tussen de betrokken eigenaars en de initiatiefnemers geen concensus kan worden gevonden, voorstel is conform stedenbouwkundige voorschriften zoals opgenomen onder artikel 2).
- Art.2: Vraag om het vrij liggende perceel t.h.v. AVEVE (langsheen Rotsestraat) ook te bestemmen als een overgangzone met wonen en groen, gelijkaardig artikel 3 – gemengde zone – in RUP Brugsesteenweg. Motivatie: De verkeerssituatie in de Rotsestraat verbetert aanzienlijk, daar het aantal aansluitingspunten op de Rotsestraat wordt herleid van 2 naar 1 (1), het nieuw in te richten aansluitingspunt op de Rotsestraat wordt verder van de knooppunt met de Brugsesteenweg gerealiseerd (2), alle gebruikers van Aveve dienen via deze nieuwe ontsluitingsweg de site in te rijden en terug te verlaten (3). De bestaande ontsluitingsweg (met erfdiensbaarheid) van de achtergelegen site Immo Verbrugge verschuift, waardoor de verkeersoverlast voor de aanpalende bureu wordt opgelost (4) en rest van het open perceel gronden van Verbraeken Davy BVBA kan ingericht worden als woonperceel (5), de ontsluiting van het achtergelegen woonerf kan op deze manier wel rechtstreeks worden georganiseerd op de nabijgelegen Rotsestraat (6), de inrichting van dergelijke nieuwe ontsluitingsweg kan relatief snel na de definitieve goedkeuring van beide RUP's, wat de organisatie van de totale herontwikkeling van het achtergelegen gebied relatief makkelijk en voor iedereen meer aanvaardbaar maakt (7).
- Vraag om het westelijke gedeelte van het stedelijk woongebied te ontsluiten via de Rotsestraat en hierbij de tijdelijke ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de noordelijke interne ontsluitingsweg op te heffen (geen duurzame oplossing, tijdelijk is onverzoeikbaar met de investering die nodig is, nooduitgang art. 6 moet volwaardige

uitrusting hebben voor gemotoriseerd verkeer, ontwikkeling niet afhankelijk maken van private eigenaar).

Advies GECORO (3/10/2017)

- *In de startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.*

Concreet betreffende het onteigeningsplan: er wordt geadviseerd het onteigeningsplan weg te laten, en dus aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen.

Het is met name zo dat er sedert 24 februari 2017 een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet is dat naar alle verwachting op 1 januari 2018 in werking zal treden. Aangezien titel 4 (de gerechtelijke fase) van het decreet onmiddellijk van toepassing zal zijn op de voorziene onteigeningen (de definitieve goedkeuring van het plan wordt immers voorzien begin januari 2018) is het aangewezen** ook de administratief fase te laten sporen met het nieuwe decreet, dit ten einde afstemmingsproblemen, die mogelijks een vlot verloop van de procedure hypothekeren, te vermijden.*

Het is met name zo dat het nieuwe Onteigeningsdecreet voor wat betreft de administratief fase voorziet in bijzondere vereisten die een verfijning inhouden van wat de wet actueel vereist. Zo moet onder meer het wegtracé al zeer exact bepaald worden: op vandaag is het echter moeilijk al een concreet wegtracé te gaan vastleggen.

In die omstandigheden wordt dan ook geadviseerd aan het RUP geen onteigeningsplan te koppelen en de voorgestelde ontsluitingsweg indicatief te behouden in het RUP.

Een eventueel onteigeningsplan kan indien noodzakelijk in een latere fase nog opgemaakt worden op basis van de doelstellingen van het RUP en in functie van concrete ontwikkelingsvoorstellen van de achterliggende gronden richting Wijnendalestraat.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' (13) hebben gestemd formuleren de bijkomende opmerking dat de aanleg van de weg de minst schadelijke gevolgen mag hebben voor de aldaar gevestigde bestaande bedrijven.

Reden onthouding (1): zonder onteigeningsplan zullen bedrijven die willen uitbreiden telkens motiveren dat deze weg niet op hun eigendom hoeft te liggen maar bv. op een aangrenzend perceel van het bedrijf ernaast. Dit zal het realiseren van de weg dan onmogelijk maken. (a)

**Het CBS diende een gemotiveerd verzoek in bij de Gemeenteraad mbt. de vraag tot verlenging van de termijn tot definitieve vaststelling met 60 dagen.*

*** Mocht er in de toekomst nog de noodzaak van onteigening blijken.*

- *Bijkomend wonen is hier niet gewenst, het wonen en de handelszaken moeten tov. elkaar gebufferd worden, dit wordt gerealiseerd drmv. de zone voor fiets- en voetgangersdoorsteek (art. 9). Op vlak van mobiliteit brengt het ontsluiten via de Rotsestraat geen voordeel met zich mee (integendeel, er wordt een extra kruispunt gecreëerd ter hoogte van AVEVE). Daarom wordt geadviseerd niet mee te gaan in dit voorstel. (b)*
- *Niet aanpassen, het creëren van een extra kruispunt is niet wenselijk. (c)*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**
- **Betreft (a):** Betreffende het zuidelijke wegdeel zijn wel al concrete onderhandelingen lopende, tijdens verdere onderhandeling kan concreter afgestemd worden betreffende de inrichting van dit wegdeel.

Het wegtracé moet bij benadering de grafische voorstelling op het bestemmingsplan volgen (intekening op basis van voorstel ontvangen tijdens het openbaar onderzoek). De mogelijke verschuiving van 50m valt weg.

- **Betreft (b):**

- o Het betreft hier een bezwaarelement voor RUP Brugsesteenweg doch met relevantie voor RUP Dammestraat gezien de nabijheid van het achterliggende woongebied in RUP Dammestraat en de vraag tot gemeenschappelijke ontsluiting (dit bezwaarelement werd bijgevolg ook reeds behandeld in de behandeling van de bezwaren van RUP Dammestraat - identiek): . Er wordt de volgende motivatie aanvullend het advies van de GECORO meegegeven

Er werd reeds meermaals overleg gepleegd met de stad wat betreft dit punt en het standpunt van de stad hieromtrent is duidelijk en werd dan ook opgenomen in het voorontwerp RUP (VV 27.03.2017): het stedelijk woongebied dient te ontsluiten via de Dammestraat met , wat betreft de percelen ten westen van de gronden van Vereenoghe, een mogelijkheid tot tijdelijke ontsluiting via de lokale bedrijvenzone (enkel wanneer de noodzaak kan aangetoond worden in de vergunningsaanvraag – wordt opgeheven wanneer de percelen van Vereenoghe worden ontwikkeld als woonpercelen). . De hogere overheid had geen opmerkingen op dit principe zoals opgenomen in het voorlopig vastgesteld RUP Dammestraat/Brugsesteenweg (27.03.2017). Een (tijdelijke) ontsluiting van het stedelijk woongebied via de Rotsestraat vormt geen mogelijkheid.

Wat betreft de argumentatie kunnen volgende antwoorden worden meegegeven (reeds meegegeven in mailing 10.03.2017):

- (1) Op vandaag zijn er 2 opritten, nl. één voor Aveve en één ivf achterliggende atelier. Met het rup Brugsesteenweg is het de bedoeling dat de zone langs de Rotsestraat als 1 handelsgeheel wordt gezien, met dan ook 1 in- en uitrit. De toegang tot het atelier komt te vervallen, gezien dit bedoeld is op te nemen binnen de woonverkaveling en deze dan ook te ontsluiten via de Dammestraat. Deze zone kreeg de bestemming artikel 7 'bufferzone'. Met het rup Brugsesteenweg worden de aansluitingspunten op de Rotsestraat herleid tot 1.
 - (2) De locatie van de huidige in- en uitrit van Aveve ligt op een aanvaardbare afstand tot de Brugsesteenweg. Deze in- en uitrit staat bovendien niet in verhouding tot het realiseren van een kruispunt voor de ontsluiting van de handelszaak + een gedeelte van de woonontwikkeling van RUP Dammestraat. Dit is dus niet gunstiger.
 - (3) Zie punt 1
 - (4) Met het rup wordt deze weg bij ontwikkeling van de brownfield niet weerhouden en komt deze op termijn ook te vervallen bij de woonontwikkeling van de gronden Vereenoghe.(Art. 7 – Bufferzone).
 - (5) Hierover werd reeds op 27 juni 2016 een standpunt door het schepencollege ingenomen naiv een voorstel van Aveve. De bestemming handel blijft behouden.
 - (6) Zie punt 5
 - (7) De sloop en saneringswerken staan los van de invulling van het rup ivf een herbestemming van de gronden via de brownfieldconvenant. Ivf mobiliteit voor sloop en saneringswerken werd afgesproken om dit voor advies aan de milieudienst voor te leggen.
- o Betreft (c):Zie bovenstaande argumentatie:
Een kwalitatieve ontwikkeling van RUP Dammestraat zal vooral afhangen van een kwalitatief en doordacht inrichtingsplan. Daarnaast moet ook opgemerkt worden dat de tijdelijke ontsluiting in noordelijke richting slechts een mogelijkheid is die wordt aangeboden om een garantie te bieden dat het volledige woongebied ontsloten kan worden wanneer de gronden van gebroeders Vereenoghe niet meegenomen kunnen worden in het woonproject. Mits creativiteit in het inrichtingsplan, kan in dat geval wat betreft de gronden in stedelijk woongebied ten westen van de gronden van gebroeders Vereenoghe, ook op korte termijn ontsloten worden richting de Dammestraat . De

wegenis zoals aangeduid in artikel 5 'interne ontsluitingswegen' is slechts indicatief, enkel de ontsluitingspunten liggen vast: de wegenis kan met andere woorden bijvoorbeeld ook aangelegd worden langsheen de gronden van de gebroeders Vereenooghe.

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:

- Het onteigeningsplan ter realisatie van de interne ontsluitingsweg wordt uit het RUP geschrapt, deze weg wordt wel indicatief behouden in het RUP. Wat betreft het zuidelijke wegdeel:

SV Art 2 – 1.1 Ontsluitingsweg (indicatief)

Schrapping/Vervanging : ~~ten opzichte van de grafische voorstelling op het bestemmingsplan is een maximum verschuiving van 50m toegelaten, mits de weg minimum de aansluiting tussen het knooppunt Brugsesteenweg-Rafariusweg en/of de mogelijke interne ontsluitingsweg Art. 1- lokale bedrijvigheid mogelijk maakt.~~

Vervangen door: Het wegtracé moet bij benadering de grafische voorstelling op het bestemmingsplan volgen (intekening op basis van voorstel ontvangen tijdens het openbaar onderzoek).

B39: RUP Brugsesteenweg – Art.2- Gebied met concentratie aan kleinhandelszones

Bezwaar

- De activiteiten 'zaalsporten en sportinfrastructuur' niet verbieden in de zone 2. De indiener wil graag een bowlingzaak (600 à 800m²) realiseren én een reca-zaak (600 à 800m²) op een vrijliggend perceel (nr.10 op onteigeningsplan). Bovendien beschikt het eigendom over een uitvoerbare socio-economische vergunning waarbij dit mogelijks als oplossing kan worden aanzien.

Advies GECORO (3/10/2017)

- 'zaalsporten en sportinfrastructuur' ook in artikel 2 toelaten om hier nog voldoende vrijheid te bieden naar invulling. Er is echter ook volgend aandachtspunt: indien een gedeelte horeca voorzien wordt moet deze ondergeschikt zijn aan de sportactiviteit. Het is te vermijden dat de horeca op zich gaat functioneren (gaat in tegen principes RUP).

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**

Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:

Art. 2 - 1 Bestemming 'zaalsporten en sportinfrastructuur' toelaten.

Toelichtend volgend aandachtspunt hierbij opnemen: 'indien een gedeelte horeca voorzien wordt moet deze ondergeschikt zijn aan de sportactiviteit. Dit om te vermijden dat de horeca op zich gaat functioneren.'

B40: RUP Brugsesteenweg – Art.3 – Gebied voor gemengde functies

Bezwaar

- Art.2, 3: Er wordt gevreesd voor leegstand in de zones van art. 2 en 3 daar de voorschriften strijdig zijn met de hogere rechtsnormen waardoor het ondernemersklimaat in de omgeving geen standvastig toekomstbeeld inhoudt. Grieven:
 - Het RUP is strijdig met de ruimtelijke structuurplannen (advies Provincie + Ruimte Vlaanderen en motivering afwijking tov. Moratoriumbesluit)

- Toepassing van Decreet Integraal Handelsvestingsbeleid, terwijl dit decreet op moment van de voorlopige vaststelling nog niet in werking was : het voorlopig vastgesteld RUP ontbeert de vereiste rechtgrond
- Verkeerde toepassing van het decreet integraal handelsvestigingsbeleid: wijziging van bestemming volgens categorieën werd niet getoetst aan de doelstellingen (dwingende redenen van algemeen belang) van het IHB. Een louter bevrozingsbeleid kan onmogelijk een goede ruimtelijke ordening mogelijk maken.
- Er wordt ten onrechte een abstractie gemaakt van eigendomsstructuren; zo wordt gevraagd om de minimale NHO van 400m² op te heffen voor cat. 3 en, dit leidt tot verplichte samenwerking van verschillende eigenaars en ontbreekt elke vorm van rechtzekerheid.
- Gebrekkige beoordeling mobiliteit: Cliënten staan zeer huiverachtig tegen het opnieuw insluipen van een niet-gedragen en verouderd streefbeeld in het RUP. Ook staan zij zeer huiverachtig tegen bewust al te vaag houden van het uiteindelijke wegenmodel (drukke verkeersader met gevoelige historiek)
- Op niveau van milieu-effecten is een dergelijk volgehouden vaagheid juridisch onaanvaardbaar.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Vooreerst moet worden vastgesteld dat in dit bezwaar opgetreden wordt voor diverse ondernemingen, zonder dat precies wordt aangeduid welke onderneming precies welke belangen nastreeft.*

In elk geval moet worden vastgesteld dat bestaande bedrijven en bestaande activiteiten steeds kunnen behouden worden. In zoverre het bezwaar zich zou verzetten tegen het verdwijnen van de bestaande handelszaken is het niet gegrond.

Ten onrechte wordt voorgehouden dat er sprake zou zijn van rechtsonzekerheid. Al evenmin wordt gesteld dat er strijdigheid zou zijn met hogere rechtsnormen.

Ten onrechte wordt verwezen naar achterhaalde adviezen. Het advies van de provincie op het voorontwerp van 27 maart 2017 is positief.

Het RUP is een op zichzelf staand besluit. Het decreet betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid is sinds 29 juli 2016, artikel 10 §1 is in werking sinds 1 mei 2017. Gelet op het feit dat liggende RUP spoort met het ondertussen in werking getreden decreet kunnen er geen legaliteitsbezwaren meer opgeworpen worden.

Er wordt geadviseerd om nog meer concreet de doelstellingen die zijn opgenomen in artikel vier van het decreet integraal handelsvestigingsbeleid te motiveren. Het is evenwel zonder meer duidelijk dat dit RUP perfect spoort met de voormelde doelstellingen.

Voor wat betreft de mobiliteit wordt er voorzien in een nieuwe ontsluitingsweg die aangepast wordt in het RUP. (zie betreffende streefbeeld ook advies in volgend punt)

Gelet op het feit dat de bedrijven alle bestaand zijn valt niet in te zien welk belang zij kunnen laten gelden omtrent het feit dat nieuwe bedrijven met een kleinere oppervlakte dan 400 m², in de categorieën 3 en 4 niet zijn toegelaten.

De aanwezige bedrijven kunnen blijven bestaan. Het gebrek aan ontwikkelingsmogelijkheden die worden geschetst zijn dus niet ernstig. (a)

- *De startnota doorstromingsonderzoeken van de N32 (= update streefbeeld 2006) werd besproken in de IGBC (intergemeentelijke mobiliteitscommissie tussen Hooglede en Roeselare) van 28 augustus 2017. In hoofdzaak komt het streefbeeld neer op een verfraaiing van de huidige inrichting: de in- en uitritten van de handelsgehelen worden beperkt in aantal, de parkeerstroken langsheen Brugsesteenweg maken plaats voor fiets- en voetpad, vergroening van wegbeeld, ruimte voor bus en oversteekplaatsen. De visie van de ventwegen wordt verlaten en ook de rotonde/avonde aan de Rolariusweg wordt niet meer weerhouden. Er wordt geopteerd voor 2 T-kruispunten.*

De problematiek m.b.t. de Gitsestraat (sluipverkeer, verzadiging door winkelverkeer) en de ontsluiting naar de site Dammestraat werd meegenomen in de startnota. In de

startnota wordt de indicatieve ontsluitingsweg naar de Wijnendalestraat onderzocht en positief geëvalueerd als een oplossing op langere termijn.

Indien de startnota bekrachtigd wordt, wordt dit voorstel opgenomen in de toelichtingsnota van het RUP.

Stemming: De GECORO-leden die 'voor' hebben gestemd (13) formuleren de bijkomende opmerking dat het moeilijk/niet evident is om een advies te formuleren omdat het RUP geen volledige oplossing biedt aan de mobiliteitsproblematiek. (b)

- In het RUP werd de beslissing van mer-vlaanderen toegevoegd waar er wordt bevestigd dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is. (c)

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja, mits het toevoegen van volgende motivatie:**

- Betreft (a): aanvullend kan ook de volgende motivatie worden meegegeven: er kan op het verzoek om de minimale oppervlakte van 400 m² te laten vallen niet worden ingegaan. Vooreerst laat het decreet Integraal handelsvestigingsbeleid toe dat er een beperking wordt opgelegd voor bepaalde categorieën, meer in het bijzonder voor wat betreft de oppervlakte. Bovendien is het van belang dat voor de categorieën 3 en 4 een toegankelijk aanbod voor de consument gewaarborgd wordt. Door te voorzien in een minimale oppervlakte van 400 m² betekent dit meteen ook dat een nieuwe vestiging aan een vergunning dient onderworpen te worden, wat aan de vergunningverlenende overheid meteen ook toelaat de concrete aanvraag op haar inpasbaarheid ter plekke en aan de conformiteit met de principes van het RUP te toetsen.
- Betreft (b): Als antwoord op de algemene opmerking van de GECORO wordt meegegeven dat het RUP Brugsesteenweg geen mobiliteitsplan is. Wel dragen het structureel aanpakken van welke handelszaken in de toekomst nog aanvaard kunnen worden en de inrichtingsprincipes die werden opgenomen in de voorschriften van het RUP bij in het beheersen van de mobiliteitsdruk. Het RUP ordent de ruimte op planniveau, de concrete uitwerking van de maatregelen om de mobiliteit te organiseren wordt op het niveau van de vergunningen aangepakt.

Ter verduidelijking wat betreft de startnota: zoals aangegeven in het advies van de GECORO stelt de nieuwe studie enkele infrastructurele maatregelen voor die de doorstroming en leefbaarheid van de Brugsesteenweg moeten verhogen. Het zijn in feite net deze 'verfraaiingswerken' die volgens het nieuwe onderzoek de beste oplossing vormen om de verkeersveiligheid en zo ook de conflicten op de Brugsesteenweg aan te pakken. Dit 'doorstromingsonderzoek N32' werd ondertussen reeds afgerond waarbij de startnota reeds aan de Intergemeentelijke Mobiliteitscommissie en ondertussen ook aan de Regionale mobiliteitscommissie werd gepresenteerd (9 oktober 2017). Het RUP houdt rekening met deze inzichten en neemt ook de weg richting de Wijnendalestraat (die in de startnota wordt aangebracht als aanbeveling op 'langere termijn') op in het RUP. In de startnota werden ook tellingen en berekeningen uitgevoerd betreffende de bestaande en toekomstige verkeersgeneratie.

- Betreft (c): Naar aanleiding van de screening in het kader van het toetsen van de voorwaarden in het kader van de MER wetgeving zijn wel degelijk de milieu effecten in kaart gebracht.

▪ **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**

- Het voorstel uit de studie 'doorstromingsonderzoeken N32' betreft de herinrichting van de Brugsesteenweg zal kort opgenomen worden in de toelichtingsnota van het RUP. Dit onderzoek wordt toegevoegd als bijlage van het RUP.

B41: RUP Brugsesteenweg – Artikel 5 – Kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing

Bezwaar

Art. 5: De ruimte in de zone tussen Gryspeerdts Hof en de zonegrens met Art.2 wordt nu ingenomen door woningen met grote tuinen die momenteel fungeren als groenzone tussen de dichte stadsbebouwing en het drukke winkelcentrum. In de SV staat er dat er tot 80% kan bebouwd worden en voor handelszaken cat. 3 en 4 is geen maximum oppervlakte meegegeven. Er wordt gevraagd om dit gebied verder te laten ontwikkelen voor wonen. Motivatie: het moratoriumbesluit laat geen bijkomende handel toe in hoofdbestemming, door het bijkomend inkleuren zal de Brugsesteenweg nog meer belast worden met verkeersdrukke door de bijkomende handelszaken in de buurt van het rondpunt met de koning leopold 3 laan, de ruimte die nu ingenomen wordt door de woningen met grote tuinen zorgen momenteel wel voor een natuurlijke groene zone met veel bomen en dieren tussen de dichte stadsbebouwing en het drukke winkelcentrum.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Ook de andere percelen in Art. 5 (ten zuiden van Gryspeerdts Hof, ten oosten van Brugsesteenweg) fungeren als overgangszone tussen de Brugsesteenweg en de achterliggende woongebieden waar wonen primeert maar waar er mogelijkheden naar de toekomst worden gegeven. M.a.w. RUP niet aanpassen. In het RUP werd wel opgenomen dat percelen niet samengevoegd kunnen worden in functie van handelsactiviteiten, wat grotere handelsactiviteiten moet vermijden (bep. 2.3).*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**

- | |
|---|
| ▪ Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg: geen aanpassingen |
|---|

B42: RUP Brugsesteenweg – Artikel 5 – Kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing

- In de streefbeeldstudie van 2006 wordt er voorgesteld om tussen het nieuwe knooppunt met de Rolariusweg en het rondpunt met de Koning Leopold III-Haan langsheen de westzijde een ventweg te voorzien. Er wordt gevraagd om geen ventweg te voorzien voor de huidige woningen tussen Gryspeerdts Hof en de zonegrens met Art.2. Ook wordt er gevraagd om de verkeersdoorstroming aan het rondpunt Koning Leopold III-Haan en de Brugsesteenweg te verbeteren, de bushalte te voorzien t.h.v. het laatste winkelcentrum (geen bushalte meer aan de woningen wegens teveel overlast) en ten slotte het fietspad te verhogen zodat fietsers veiliger kunnen rijden en meer afgeschermd zijn van de rijweg.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Zal meegenomen worden naar het doorstromingsonderzoek, vormt geen onderwerp van het RUP*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**

- | |
|---|
| ▪ Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg: geen aanpassingen |
|---|

B43: RUP Brugsesteenweg – Artikel 5 – Kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing

- Zie behandeling B41, B45 (identiek)

B44: RUP Brugsesteenweg – Artikel 5 – Kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing

- Zie behandeling B42, B46 (identiek)

B45: RUP Brugsesteenweg – Artikel 5 – Kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing

- Zie behandeling B41, B43 (identiek)

B46: RUP Brugsesteenweg – Artikel 5 – Kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing

- Zie behandeling B42, B44 (identiek)

B47: RUP Brugsesteenweg – Artikel 5 – Kleinhandelsarme zone voor centrumbebouwing

- De Gitsestraat wordt in het RUP te weinig bekrachtigd als woonstraat. De woonfunctie wordt bedreigd door 4 tendenzen: - De Brugsesteenweg verliest zijn functie als vlotte Noordelijke toegangspoort voor autoverkeer tot centrum Roeselare. - Doorstaken van collectieve parkings naar de Gitsestraat: het knippen of afsluiten van deze parkings (vooral de hoogte van de buffer is van belang, ook ifv. geluidshinder), komt de achterliggende woonzone ten goede, het is wenselijk dat deze parkings enkel toegankelijk blijven voor zachte weggebruikers. - De Gitsestraat wordt steeds vaker gebruikt als sluiptweg en wordt deze verzadigd door winkelverkeer op drukke winkeldagen.
- De bufferzone tussen Art.6 en Art.2 niet als brede groenbuffer realiseren daar deze niet efficiënt is tegen de hinder die ondervonden wordt (lawaaihinder, zwerfvuil, lichthinder, verkeer,...). Een brede en hoge aarden wal, beplant met groen, zou een betere oplossing zijn maar is echter in de huidige toestand niet meer mogelijk. Op de winkelcomplexen zelf zouden ook meer efficiënte en afdoende ingrepen kunnen gebeuren (lossen achter gesloten poorten, doordachte inplanting van gebouwen om als geluidsmuur te kunnen fungeren,...).
- Er is in het RUP geen aanzet om ecologisch iets beter te doen, bvb. het verplichten van groendaken, verplichten om de parkings in waterdoorlatende materialen te voorzien of parkeerterreinen onder de winkelruimte te voorzien en het verplichten om een doordacht groenplan te realiseren rond een commercieel pand.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *In het RUP wordt opgelegd voor artikel 2 (gebied met concentratie aan kleinhandelszones) dat een buffer moet voorzien worden ten aanzien van de woningen langsheen de Gitsestraat om doorsteken vanaf de winkelparkings onmogelijk te maken. Dit is een oplossing op langere termijn: het realiseren van deze buffer zal pas verplicht kunnen worden wanneer een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd die een wijziging teweegbrengt in de inrichting van het handelsgeheel. Wanneer dit gebeurt dient namelijk een globaal inrichtingsplan opgemaakt te worden voor het handelsgeheel.*

Bespreking tijdens GECORO: het RUP legt een buffer op en verbiedt hiermee ook nieuwe doorsteken naar de Gitsestraat. Het afsluiten van bestaande doorsteken kan niet zomaar omdat dit privégrond is. Het afsluiten van deze doorsteken kan dus enkel juridisch hard worden gemaakt bij het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen. Naast de stedenbouwkundige vergunningen zijn er geen andere middelen om deze sluiptroute te verhinderen. Kortom: de sluiptweg zal blijven bestaan totdat er een stedenbouwkundige vergunning wordt afgeleverd. Het gaat hier immers om een bestaande vergunde toestand.

- *In het RUP zijn er reeds SV voor een dergelijke inrichting van de buffer opgesteld (SV, p.40). M.a.w. RUP niet aanpassen.*
- *De waterdoorlaatbaarheid van de grond is niet altijd ideaal...De bepalingen omtrent duurzaamheid geven een aanzet (p.11). In de stedenbouwkundige verordening worden groendaken verplicht. (a)*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**

- Betreft (a) : Dit maakt onderdeel uit van de vergunningsaanvraag; zoals hierboven aangehaald zijn in de stedenbouwkundige verordening duurzaamheidsprincipes (waaronder groendaken) opgenomen. Dit ook zo verduidelijken in het RUP.
- Bovendien zal wanneer een globaal inrichtingsplan wordt opgemaakt bewijs moeten geleverd worden van: duurzaam ruimtegebruik, landschappelijke inpassing (beplantingsplan), ruimtelijke indeling van de centrale open ruimte, waterbeheersing, ... (zie alg. bep. 3.10.1). Tevens wordt vastgesteld dat de passage ivm. de ambitienota bedrijventerreinen niet up to date is. Dit wordt aangepast.

▪ **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
SV Alg. Bep – 3.5 bepalingen omtrent duurzaamheid: Aanpassen 'Het plaatsen van een groendak is toegelaten binnen iedere zone' Aanpassen -> Er wordt toelichtend opgenomen dat in de stedenbouwkundige verordening duurzaamheidsprincipes zijn opgenomen met oa. een groendak. De passage ivm. de ambitienota bedrijventerreinen wordt geüpdate.

B48 (samen te lezen met B03): RUP Brugsesteenweg - betreft art. 3 – gebied voor gemengde functies

Bezwaar

- Art.3: Groothandel moet mogelijk blijven om klein- en groothandel te combineren.

Advies GECORO (3/10/2017)

- *Wat betreft de opmerking met betrekking tot de groothandel is het zo dat een groothandel op deze locatie geen probleem vormt (bv. op vlak van mobiliteit). In artikel 3 kan dan ook vermeld worden dat groothandel wordt toegelaten. Wel moet gewaakt worden dat de mogelijkheid tot groothandel geen achterpoortje vormt om bv. een supermarkt te kunnen oprichten.*

Voorstel aan CBS adhv. advies GECORO

- **Wordt het advies van de GECORO gevolgd? Ja**

▪ **Besluit aanpassing RUP Brugsesteenweg:**
 ○ *Art. 3- 1 Bestemming: wordt de vermelding opgenomen dat groothandel wordt toegelaten.*