GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

MANEGEMSTRAAT

STAD IZEGEM

Toelichtingsnota

Versie definitieve vaststelling – januari 2024

adoplan.
MAAKT | DE | RUIMTE

COLOFON

Gemeentelijk RUP Manegemstraat

RUP_36008_214_00413_00001

Definitieve vaststelling

januari 2024

Initiatiefnemer

Stad Izegem

Korenmarkt 10

8870 IZEGEM

tel.: 051/33.73.00

contactpersonen:

Veronique Desmet – Omgevingsambtenaar

veronique.desmet@izegem.be

Robbe Debergh – Ruimtelijk planner

robbe.debergh@izegem.be

www.izegem.be

Opdrachthouder

Bv Adoplan

Oudenaardsesteenweg 344

8500 KORTRIJK

tel.: 056 90 50 00

Bestuurder: Bart Willaert

Ruimtelijk Planner: Gert-Jan Timmerman

office@adoplan.be

www.adoplan.be

In zijn ontwerpversie gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van maandag, 24 april 2023

de algemeen directeur, de voorzitter,

Anton Jacobus Dries Dehaudt

Het college van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat het ontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan zoals voorlopig vastgesteld op maandag, 24 april 2023, ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van maandag, 8 mei 2023 tot en met donderdag, 6 juli 2023.

de algemeen directeur, de burgemeester,

Gebekend door:Bert Maertens (Signature)
Gebekend op:2023-10-10 18:34:51 +02:00
Redenlijk keur dit document goed
Vlaamse overheid

Anton Jacobus Bert Maertens

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van maandag, 15 januari 2024

de algemeen directeur, de voorzitter,

Anton Jacobus Dries Dehaudt

VOOR STUDIEBUREAU ADOPLAN.

BART WILLAERT, PLANOLOOG

INHOUD

1. Inleiding 1

1.1 Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)? 1

1.2 Omschrijving van de opdracht 2

2. Bestaande toestand 3

2.1 Situering van het plangebied 3
2.1.1 Macroniveau 3
2.1.2 Mesoniveau 4

2.2 Afbakening van het plangebied 5

2.3 Ruimtegebruik van de site 7
2.3.1 Historisch gegroeide context 7
2.3.2 Invulling van het plangebied 9
2.3.3 Fotoreportage van het plangebied 10

3. Plannings- en beleidscontext 12

3.1 Vlaams niveau 12
3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) 12
3.1.2 Afbakening regionaal stedelijk gebied Roeselare 13
3.1.3 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) 14

3.2 Provinciaal niveau 15
3.2.1 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) 15
3.2.2 Saving Space: zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen 18

3.3 Gemeentelijk niveau 25
3.3.1 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) 25
3.3.2 Gemeentelijk mobiliteitsplan 33

4. Juridische context 37

4.1 Basisgegevens 37

4.2 Verordende plannen 37

4.3 Verordeningen 38

4.4 Juridische ruimtelijke structuur 39
4.4.1 Goedgekeurde verkavelingen 39
4.4.2 Mobiliteit 39
4.4.3 Water 40
4.4.4 Erfgoed 42
4.4.5 Natuur 44

5. Planopties 46

5.1 Ruimtelijke motivatie 46
5.1.1 Behoefte aan ruimte voor lokale bedrijven 46

5.1.2 Toetsing aan de plannings- en beleidscontext ... 48

5.2 Concepten ... 50
5.2.1 Typologie ... 51
5.2.2 Verkeersafwikkeling ... 56
5.2.3 Landschappelijke integratie ... 59

5.3 Inrichtingsvoorstel ... 61

5.4 Inrichtingsplan ... 62

5.5 Vertaling in grafisch plan en voorschriften ... 63
5.5.1 Artikel 1: zone voor kleine en middelgrote ondernemingen ... 63
5.5.2 Artikel 1.A: zone voor groene bouwvrije strook en waterbufferbekkens (overdruk) ... 64
5.5.3 Artikel 1.B: accent (indicatieve aanduiding) ... 64
5.5.4 Artikel 2: Zone voor wonen in combinatie met kleine en middelgrote ondernemingen ... 64
5.5.5 Artikel 3: zone voor wonen ... 65
5.5.6 Artikel 4: zone voor wonen met nabestemming kleine en middelgrote bedrijvigheid ... 65
5.5.7 Artikel 5: zone voor functioneel buffergroen ... 65
5.5.8 Indicatieve aanduiding A-A': zone voor groenblauwe voorziening wegverbinding ... 66

5.6 Referentietoestand en alternatieven ... 67
5.6.1 Feitelijke toestand ... 67
5.6.2 Juridisch planologische toestand ... 67
5.6.3 Mogelijke alternatieven ... 68

6. Screening milieueffecten ... 70

6.1 Planomschrijving ... 70
6.1.1 Verwijzing naar eerder beschreven onderdelen ... 70

6.2 Toepassingsgebied ... 70

6.3 Onderzoek naar de aanzienlijkheid van milieueffecten ... 71
6.3.1 Werkwijze ... 71
6.3.2 Relevante disciplines ... 71
6.3.3 Disciplines bodem en water ... 72
6.3.4 Discipline biodiversiteit ... 78
6.3.5 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie ... 80
6.3.6 Discipline mens - mobiliteit ... 82
6.3.7 Discipline mens - ruimtelijke aspecten ... 93
6.3.8 Discipline mens - gezondheid (incl. geluid en lucht) ... 95
6.3.9 Discipline mens – veiligheid ... 98
6.3.10 Discipline klimaat ... 99
6.3.11 Interactie van effecten ... 100
6.3.12 Grensoverschrijdende effecten ... 100

7. Ruimtelijk veiligheidsrapport ... 101

7.1 Ontheffing van opmaak ruimtelijk veiligheidsrapport ... 101

8. Ruimtebalans en op te heffen voorschriften ... 102

9. Planbaten en plan-kapitaal en gebruikersschade ... 104

9.1 Inleiding ... 104

9.2 Planbaten 104
9.3 Planschade 104
9.4 Kapitaalschade/Gebruikersschade 105

10. Bijlage 106

10.1 Bijlage 1: beslissing RVR-toets 106
10.2 Bijlage 2: ontheffing plan-MER-plicht 108
10.3 Bijlage 3: mobiliteitsstudie Manegemstraat – Slabbaardstraat-Zuid (oktober 2020) 110

KAARTEN, FOTO'S, FIGUREN, TABELLEN, SCHEMA'S

Kaarten

Bij deze startnota werd een aparte kaartenbundel gevoegd.

Foto's

Foto 1: Overdekte opslagplaats langs de grens met Slabbaardstraat-Zuid 10
Foto 2: Omheining bedrijfssite langs Slabbaardstraat-Zuid 10
Foto 3: Inrit bedrijfssite langs Rijksweg (N36) 11
Foto 4: Residentieel wonen in de Manegemstraat (links) 11
Foto 5: Residentieel wonen in Manegemstraat (rechts) 11
Foto 6: Bedrijfssite vanuit Manegemstraat 11
Foto 7: Woning + atelier vanuit de Manegemstraat 11
Foto 8: Oprit woning + atelier en bedrijfssite langs Manegemstraat 11

Figuren

Figuur 1: Situering van Izegem op macroniveau, topografische kaart 3
Figuur 2: Afbakening van het plangebied gesitueerd op de luchtfoto 5
Figuur 3: Eerste luchtfoto + situering plangebied, ... 7
Figuur 4: 2de luchtfoto + situering plangebied 7
Figuur 5: 3de luchtfoto + situering plangebied, toestand: 2000 7
Figuur 6: 4de luchtfoto + situering plangebied, toestand 2008 7
Figuur 7: 5de luchtfoto + situering plangebied, toestand: 2015 8
Figuur 8: 6de luchtfoto + situering plangebied, Toestand 2020 8
Figuur 9: Visualisatie van het ruimtegebruik binnen het plangebied 9
Figuur 10: Situering positie van de genomen foto's t.h.v. de contouren van het plangebied; 10
Figuur 11: Situering RUP binnen afbakening v/h regionaal stedelijk gebied, Roeselare 13
Figuur 12: Situering Middenruimte binnen Deelruimten v/h provinciaal ruimtelijk structuurplan 17
Figuur 13: Overzicht ambities 18
Figuur 14: Gewenste ruimtelijke-economische structuur 26
Figuur 15: Gewenste verkeersstructuur (GRS) 28
Figuur 16: Gewenste fietsroutenetwerk 30
Figuur 17: Gewenste structuur Izegem (N36) - GRS 31
Figuur 18: Duurzaam beleidsscenario (mobiliteitsplan) 33
Figuur 19: Voorstel categorisering wegen (mobiliteitsplan Izegem) 34
Figuur 20: Fietsroutenetwerk - mobiliteitsplan 36
Figuur 21: Situering recent overstroomde gebieden 41
Figuur 22: Situering en aanduiding contour op de luchtfoto 46
Figuur 23: Visualisatie van het concept: typologie 51
Figuur 24: Referentie BEDRIJVEN MET TOONZAAL/KANTOOR – De Pluim, Zwevegem 52
Figuur 25: Referentie ATELIERWONINGEN – Burgemeester Margostraat, Aalbeke 53
Figuur 26: Referentie ATELIERWONINGEN – Burgemeester Margostraat, Aalbeke 53
Figuur 27: Referentie KLEINSCHALIGE BEDRIJVIGHEID - wonen, werken, recreëren, Almere 53
Figuur 28: Referentie CREATIE TWEEDE MAAILVELD, werken, wonen, leven 54
Figuur 29: Referentie gestapelde bedrijvigheid + wonen op dak - Nautilus & IJSvis 54

Figuur 30: Referentie gestapelde bedrijvigheid + wonen op dak - Nautilus & IJSvis 54
Figuur 31: Referentie gestapelde bedrijvigheid + wonen boven werken, bedrijventerrein 55
Figuur 32: Referentie 2de maaiveld functie: sportfunctie + horeca op dak - Decathlon..... 55
Figuur 33: Referentie BEDRIJVEN MET TOONZAAL/KANTOOR met functiemenging 55
Figuur 34: Visualisatie van het concept: verkeersafwikkeling..... 56
Figuur 35: Visualisatie van het concept: maximale doorwaadbaarheid..... 57
Figuur 36: Referentie GROENBLAUWE AS (infiltratie + trageweg) – Standaertsite, Gent..... 58
Figuur 37: Referentie GROENBLAUWE AS (infiltratie + trageweg) – Standaertsite, Gent 58
Figuur 38: Referentie GROENBLAUWE AS (infiltratiegracht) – Panamarenkoplein Nieuw Zuid..... 58
Figuur 39: Visualisatie van het concept: landschappelijke integratie..... 59
Figuur 40: Referentie GROEN MET KWALITATIEVE UITSTRALING – De Pluim, Zwevegem..... 60
Figuur 41: Referentie GROENSCHERM – Groenbek, Waregem..... 60
Figuur 42: Referentie GROENSCHERM – Groenbek, Waregem..... 60
Figuur 43: Referentie GROENSCHERM van hoogstambomen en vaste planten – Roularta 60
Figuur 44: Visualisatie inrichtingsvoorstel RUP Manegemstraat 61
Figuur 45: Ontwerpend onderzoek RUP Manegemstraat 62
Figuur 46: Visualisatie inrichtingsvoorstel RUP Manegemstraat – versie scopingnota 68
Figuur 47: Visualisatie inrichtingsvoorstel RUP Manegemstraat – Versie Startnota..... 69
Figuur 48: Situering overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (2023) 73
Figuur 49: Situering recent overstroomde gebieden (geopunt)..... 74
Figuur 50: Situering van de vooropgestelde wandelroute (google maps) 82
Figuur 51: Situering van de vooropgestelde fietsroute (google maps) 83
Figuur 52: Situering van het vooropgestelde openbaarvervoer – BUS – (delijn.be)..... 84
Figuur 53: Intensiteiten tijdens de ochtendspits van het kruispunt N36-Manegemstraat 86
Figuur 54: Intensiteiten tijdens de ochtendspits van het kruispunt N36-Slabbaardstraat..... 87
Figuur 55: Intensiteiten tijdens de avondspits van het kruispunt N36-Manegemstraat 88
Figuur 56: Intensiteiten tijdens de avondspits van het kruispunt N36-Slabbaardstraat..... 88
Figuur 57: Beslissingsdiagram ruimtelijke veiligheidsrapportage..... 98

Tabellen

Tabel 1: Basisgegevens juridische context van het plangebied 37
Tabel 2: Verordende plannen voor het plangebied 37
Tabel 3: Verordeningen voor het plangebied 38
Tabel 4: Buurt- en voetwegen in het plangebied..... 39
Tabel 5: Openbaar vervoer en trage wegen in het plangebied..... 40
Tabel 6: Waterelementen in het plangebied 42
Tabel 7: Bouwkundig erfgoed in het plangebied 42
Tabel 8: Landschappelijk erfgoed in het plangebied 43
Tabel 9: Archeologisch erfgoed in het plangebied..... 43
Tabel 10: Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied 44
Tabel 11: Vlaamse beschermingszones in het plangebied..... 45
Tabel 12: Overzicht bestemmingswijzigingen binnen het onderhavig plangebied 102
Tabel 13: Samenvatting bestemmingswijzigingen binnen het onderhavig plangebied 103

1. INLEIDING

1.1 WAT IS EEN RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (RUP)?

De wetgeving m.b.t. ruimtelijke ordening wordt vastgelegd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (1 september 2009 en latere wijzigingen). Deze bepaalt dat de inrichting van een gebied in 3 stappen gebeurt:

1. Een ruimtelijk structuurplan of beleidsplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie.

2. Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan. Het heeft een verordenende waarde voor alle overheidsbeslissingen en legt voor de in het plan opgenomen percelen onder meer vast:
   - welke activiteiten er mogen plaatsvinden;
   - waar al dan niet mag worden gebouwd en aan welke stedenbouwkundige voorschriften constructies in een bepaalde zone moeten voldoen;
   - hoe een bepaald gebied ingericht en beheerd moet worden.

3. De bewoners, bedrijven en instanties geven het beleid een concrete uitwerking. Er wordt een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning die getoetst wordt aan de geldende bestemming en stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. Bij het ontbreken van een RUP geldt het gewestplan of een plan van aanleg.

Ruimtelijke structuurplannen en uitvoeringsplannen worden opgesteld op 3 beleidsniveaus met name door het Vlaams Gewest, door de provincies en door de gemeenten.

1.2 OMSCHRIJVING VAN DE OPDRACHT

De opdracht bestaat in het opmaken van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Manegemstraat' in de stad Izegem, overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening.

Binnen de gemeentegrens van Izegem ligt een viertal historisch gegroeide bedrijfslocaties die doorheen de jaren sterk van gedaante zijn veranderd. Het stadsbestuur van Izegem wenst in deze locaties een ruimtelijk uitvoeringsplan op te stellen om de werk- en woonomgevingen daar te optimaliseren.

Voor de vier sites wordt een apart RUP opgesteld. Het planproces zal zoveel als mogelijk samen lopen. Volgende RUP's worden opgenomen:

- Ten noorden van Izegem: Mezegemstraat
- Ten oosten van Izegem: Gentseheerweg
  Verbist
- Ten zuiden van Izegem: Manegemstraat, t.h.v. Manegemstraat 11

2. BESTAANDE TOESTAND

2.1 SITUERING VAN HET PLANGEBIED

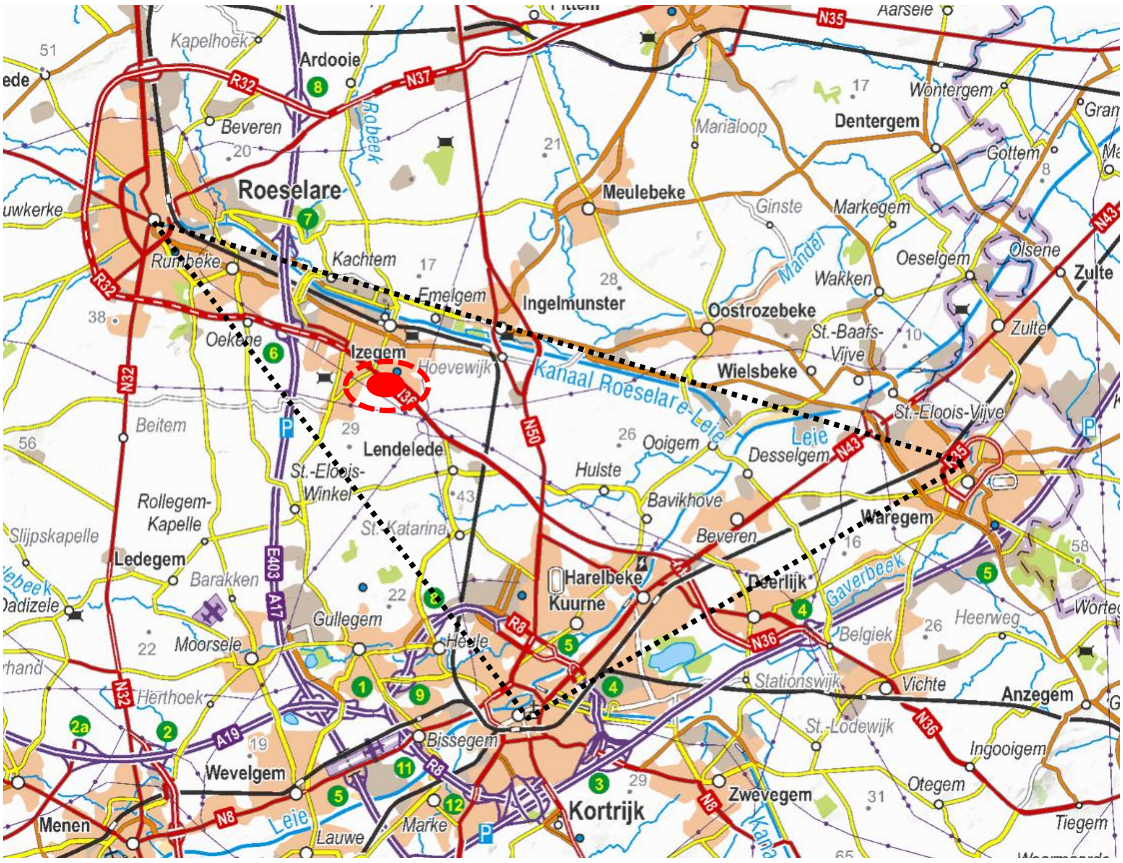
➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied op topografische kaart en orthofoto*

Onderstaand wordt het plangebied gesitueerd op macroniveau en mesoniveau. Voor het microniveau wordt verwezen naar de afbakening en het ruimtegebruik / de reikwijdte van het RUP.

2.1.1 Macroniveau

Op macroniveau kan gesteld worden dat het plangebied gelegen is in Izegem, een stad die ruimtelijk-economisch binnen de driehoek Kortrijk-Roeselare-Waregem gesitueerd is.

Landschappelijk gezien kent de omgeving van Izegem – en van het plangebied – een vrij heterogeen karakter. Het landschap in de omgeving van het plangebied is over het algemeen in de laatste decennia niet sterk gewijzigd.



Figuur 1: Situering van Izegem op macroniveau, topografische kaart

2.1.2 Mesoniveau

Op mesoniveau bevindt het RUP 'Manegemstraat' zich ten zuiden van de Izegemse stadskern.

Concreet situeert het plangebied zich in een verstedelijkt weefsel ten zuiden van de Rijksweg (N36), in een gefragmenteerde ruimte van wonen en werken in de vorm van diverse middelgrote tot grote bedrijfsterreinen en de overgang met het openruimtegebied.

Tussen het plangebied en de kern van Izegem is een mix van wonen, werken, onderwijs, gezondheidszorg en recreatie aanwezig.

Ten westen is vooral de functie wonen aanwezig rondom de kern Bosmolens.. In het zuidoosten vindt de overgang plaats naar de open ruimte en een agrarisch gebruik.

De Rijksweg (N36), ten noorden van het plangebied, biedt een rechtstreekse aansluiting op de E403 (A17) te Roeselare en E17(A14) te Deerlijk.

2.2 AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED

Binnen de plancontour zijn verschillende activiteiten aan de orde: residentieel wonen, bedrijfssite en woning-atelier. De residentiële woningen bevinden zich in het noorden van de Manegemstraat ter hoogte van het kruispunt met de Rijksweg (N36). In de Slabbaardstraat-Zuid is nog één privéwoning gelegen. In de Manegemstraat nabij de zuidelijke grens van het plangebied bevindt zich een woning met atelier. De bedrijfssite is een historisch gegroeid geheel van verschillende aaneengeschakelde gebouwen en vormt het centrale deel van het plangebied.

Het plangebied is voor meer dan 45% bebouwd. De van verharding gevrijwaarde zones zijn schaars. Een belangrijk aaneengesloten stuk groen ligt aan de westelijke zijde van het plangebied. Daar is een stuk spontaan ontwikkelde bosschage aanwezig. Het heeft een oppervlakte van +/- 1500 m², wat een derde is van de totale oppervlakte groen. De overige zones bestaan grotendeels uit private tuinen en een gedeelte grasland. De volledige oppervlakte bestaat uit 89% verharding en bebouwing en 11% groene ruimte.

Figuur 2: Afbakening van het plangebied gesitueerd op de luchtfoto

De contour van het RUP kent een oppervlakte van +/- 40.989 m² en wordt als volgt afgebakend:

- Noordgrens
  De noordgrens wordt gevormd door de Rijksweg (N36).

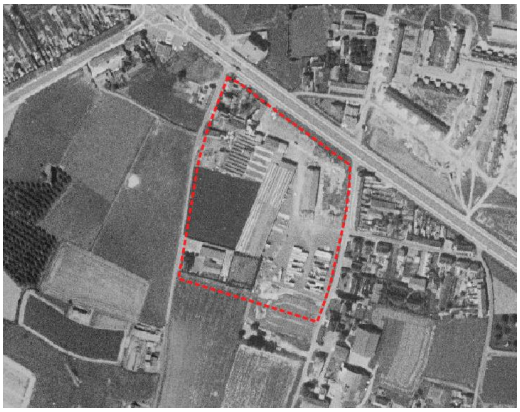
- Oostgrens
  De oostgrens wordt gevormd door de Slabbaardstraat-Zuid.

- Zuidgrens:
  De zuidgrens wordt gevormd door de verbinding te maken tussen Slabbaardstraat-Zuid en de Manegemstraat. Hierbij wordt de zuidelijke grens van het perceel van Slabbaardstraat-Zuid 8 doorgetrokken.

- Westgrens:
  De westgrens wordt gevormd door de Manegemstraat.

2.3 RUIMTEGEBRUIK VAN DE SITE

2.3.1 Historisch gegroeide context



Figuur 3: Eerste luchtfoto + situering plangebied, -> toestand: 1971

Figuur 4: 2de luchtfoto + situering plangebied -> toestand: 1990

Startend van 1971 zijn er zes luchtfoto's terug te vinden die de fasering van het plangebied kunnen weergeven tot de bestaande toestand van vandaag. Er valt op te merken dat in het oostelijke deel nog weinig tot geen bebouwing aanwezig was. Er lijkt wel reeds een beperkte verharding aanwezig te zijn. In het westen is er nog een relatief groot onbebouwd perceel aanwezig. De start van de bedrijvigheid situeerde zich langsheen de Rijksweg (N36), waarop de volledige ontsluiting geënt was.

Op de luchtfoto van 1990 is een eerste uitbreiding in oostelijke richting waarneembaar. Een bestaande loods werd verplaatst naar de oostelijke rand van het perceel en het centraal gebouw werd bijna verdubbeld in oppervlakte. De enige ontsluitingsweg blijft de Rijksweg (N36).

De residentiële woningen langsheen de Manegemstraat en de woning met atelier (hoogstwaarschijnlijk met een landbouwfunctie) zijn reeds waarneembaar op de oudste luchtfoto.

Figuur 5: 3de luchtfoto + situering plangebied, toestand: 2000

Figuur 6: 4de luchtfoto + situering plangebied, toestand 2008

Op de luchtfoto van 2000 is de uitbreiding naar het onbebouwde perceel in het westen waarneembaar. Hiermee wordt ook een connectie gemaakt met Manegemstraat, waar een extra ontsluiting voor de bedrijfssite voorzien is. De site bereikt hiermee zijn maximale bezetting binnen de ingetekende contour. Deze stemt tevens overeen met de huidige omvang.

De luchtfoto's na 2000 worden duidelijker en meer gedetailleerd maar de bedrijfsvoering blijft in principe hetzelfde. Er zijn geen extra gebouwen en of verharde zones meer bijgekomen na de luchtfoto van 2000.

Figuur 7: 5de luchtfoto + situering plangebied, toestand: 2015

Figuur 8: 6de luchtfoto + situering plangebied, Toestand 2020

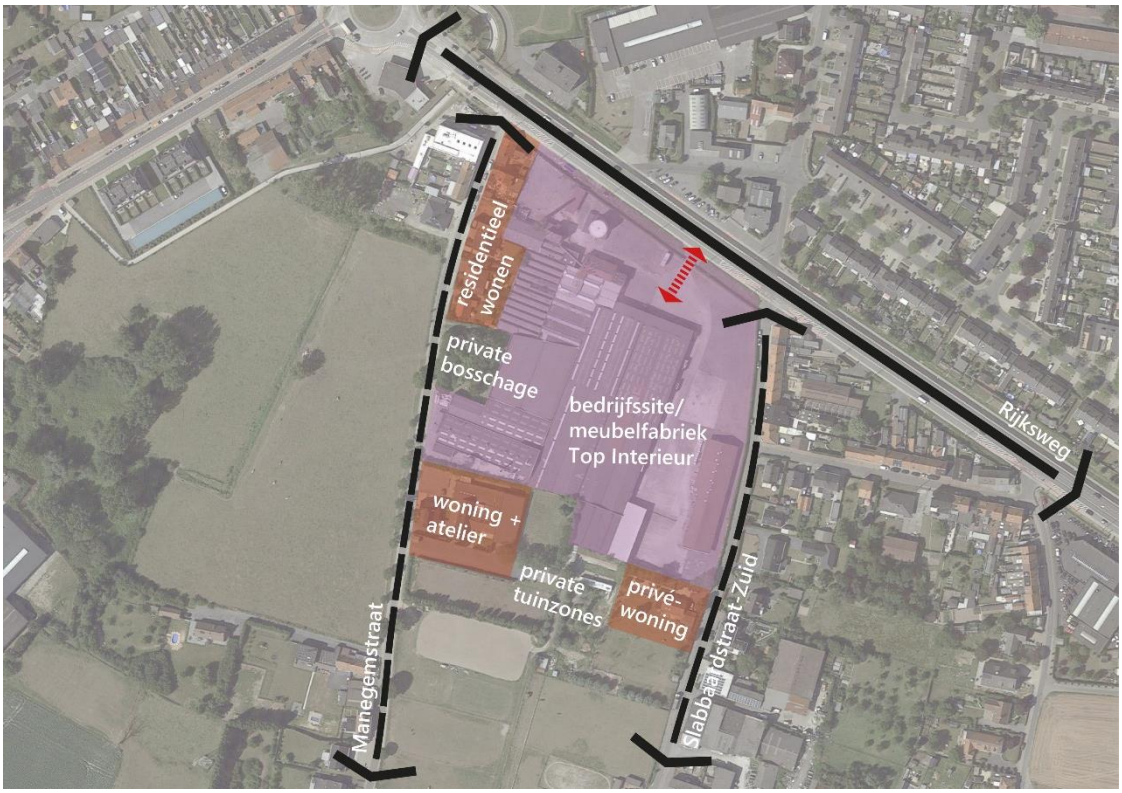
Zoals hierboven te zien op de luchtfoto's van 2015 en 2020 zijn nog amper verschillen op te merken ten opzichte van de toestand geïllustreerd op de luchtfoto die dateert van 2008.

2.3.2 Invulling van het plangebied

➔ *Zie kaartenbundel: plangebied op de orthofoto*

Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 40.989 m² en kan als volgt opgedeeld worden:

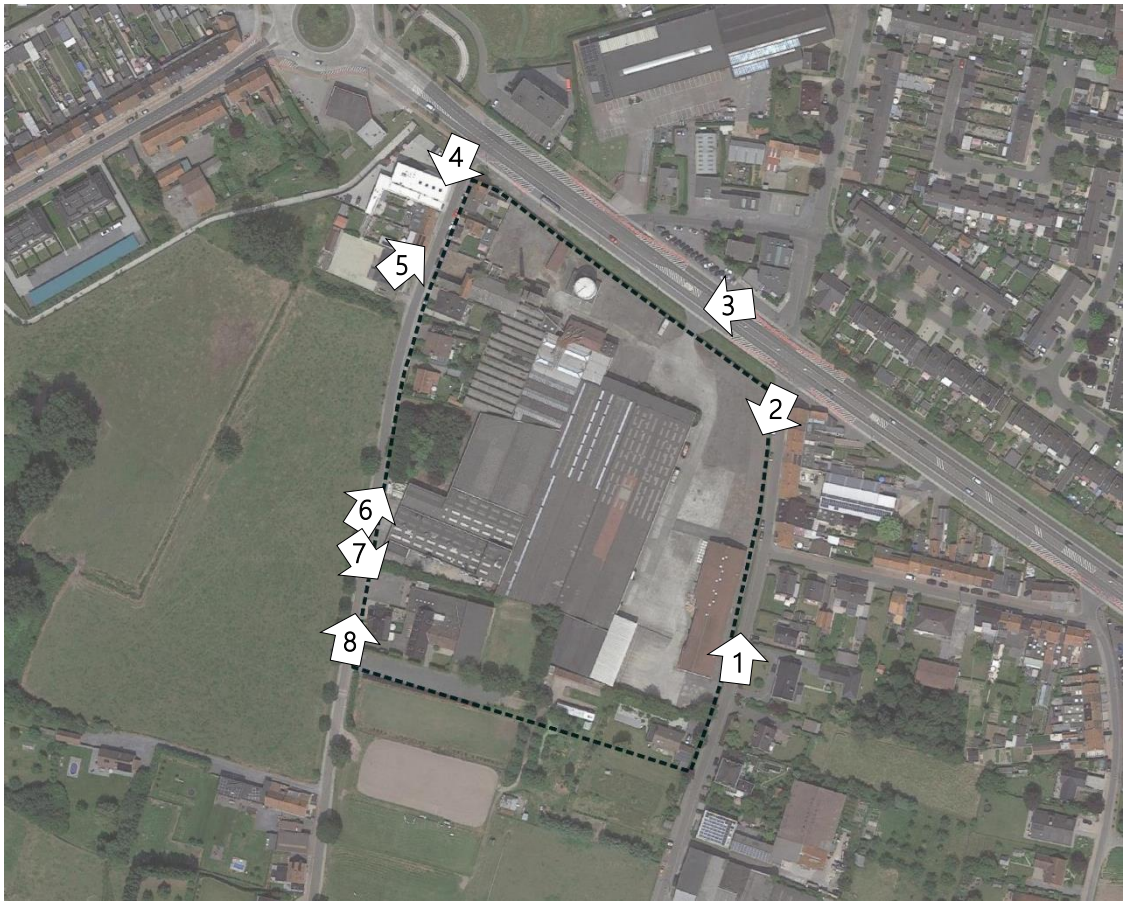
- Zone 1: Bedrijfssite/Meubelfabriek Top Interieur (paarse zone op figuur)
  Deze bedrijfssite heeft een oppervlakte van ca. 30 000 m². De bedrijfssite is voor meer dan de helft (ca. 55 %) bebouwd met historisch aaneengeschakelde gebouwen. De overige ruimte staat in functie van de circulatie in en rond het bedrijventerrein. Er is één hoofdtoegang vanaf de Rijksweg (N36). Langs de Manegemstraat is toegang mogelijk tot de meest recente gebouwen.
- Zone 2: Residentiële woningen (zone noordwest en zuidoost)
  Deze zone heeft een totale oppervlakte van ca. 4600 m² (incl. tuinen). Het residentiële woonlint langsheen de Manegemstraat neemt ca. 2800 m² in. De resterende oppervlakte (1800 m²) behoort tot één private woning in het zuidoosten van het plangebied langs de Slabbaardstraat-Zuid.
- Zone 3: Woning + atelier (zone zuidwest gesitueerd)
  Deze zone heeft een oppervlakte van ca. 3900 m². In de zuidwestelijke hoek van het plangebied is een woning met achterliggend atelier aanwezig. Onderhavig atelier heeft in het verleden dienst gedaan als feestzaal. De woning en oprit tot atelier hebben hun ontsluiting op de Manegemstraat. De woning wordt gescheiden van de omliggende bedrijvigheid door een beperkte rij struiken.
- Zone 4: Onverharde/groene ruimte
  De overige ruimte binnen de contour van het plangebied (ca. 4225 m²) werd niet ingenomen door verharding en wordt nu deels aangewend als bosschage (ca. 1500 m²). Het overige deel doet dienst als private tuin of grasland.



Figuur 9: Visualisatie van het ruimtegebruik binnen het plangebied

2.3.3 Fotoreportage van het plangebied

2.3.3.1 Contouren van het plangebied



Figuur 10: Situering positie van de genomen foto's t.h.v. de contouren van het plangebied;

Foto 1: Overdekte opslagplaats langs de grens met Slabbaardstraat-Zuid

Foto 2: Omheining bedrijfssite langs Slabbaardstraat-Zuid

Foto 3: Inrit bedrijfssite langs Rijksweg (N36)

Foto 4:Residentieel wonen in de Manegemstraat (links)

Foto 5: Residentieel wonen in Manegemstraat (rechts)

Foto 6: Bedrijfssite vanuit Manegemstraat

Foto 7: Woning + atelier vanuit de Manegemstraat

Foto 8:Oprit woning + atelier en bedrijfssite langs Manegemstraat

3. PLANNINGS- EN BELEIDSCONTEXT

Ruimtelijke structuurplannen doen uitspraken over het ruimtegebruik, maar leggen geen bodembestemmingen vast zoals een gewestplan, bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze plannen zijn niet bindend voor de burger, maar bepalen wel het toekomstig ruimtelijk beleid in de betrokken regio's.

Door de opmaak van gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt er uitvoering gegeven aan het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Deze ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn essentieel om de visie en de opties van het ruimtelijk structuurplan op het terrein uitvoerbaar te maken.

In wat volgt wordt het gemeentelijk RUP 'Manegemstraat' gepositioneerd ten opzichte van de verschillende structuurplannen op regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

3.1 VLAAMS NIVEAU

3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is vastgesteld door de Vlaamse regering op 23 september 1997. Het omvat een informatief, richtinggevend en bindend gedeelte.

Het RSV geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling aan voor vier structuurbepalende elementen en componenten op Vlaams niveau:

- stedelijke gebieden en stedelijke netwerken;
- elementen van het buitengebied;
- economische knooppunten;
- lijninfrastructuren.

De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt op kernachtige wijze uitgedrukt in de metafoor 'Vlaanderen open en stedelijk'.

Concreet is het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau gericht op:

- het versterken van stedelijke gebieden en netwerken door bundelen van functies en activiteiten;
- het behoud en de versterking van het buitengebied door bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- het concentreren van economische activiteiten in economische knooppunten;
- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersstructuur en het verbeteren van het openbaar vervoer.

Het RSV vormt het kader voor de provinciale en gemeentelijke structuurplannen en werkt aldus door op het provinciale en gemeentelijke niveau.

Op 12 december 2003 heeft de Vlaamse regering de gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. In deze herziening komen er twee belangrijke aspecten aan bod:

- ruimte voor wonen enerzijds;
- en ruimte voor bedrijvigheid anderzijds.

Op 17 december 2010 heeft de Vlaamse regering de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. De tweede herziening gaat hoofdzakelijk over het actualiseren van het cijfermateriaal rond wonen, werken, open ruimte, recreatie en infrastructuur. Er is tevens een afstemming met het decreet grond- en pandenbeleid.

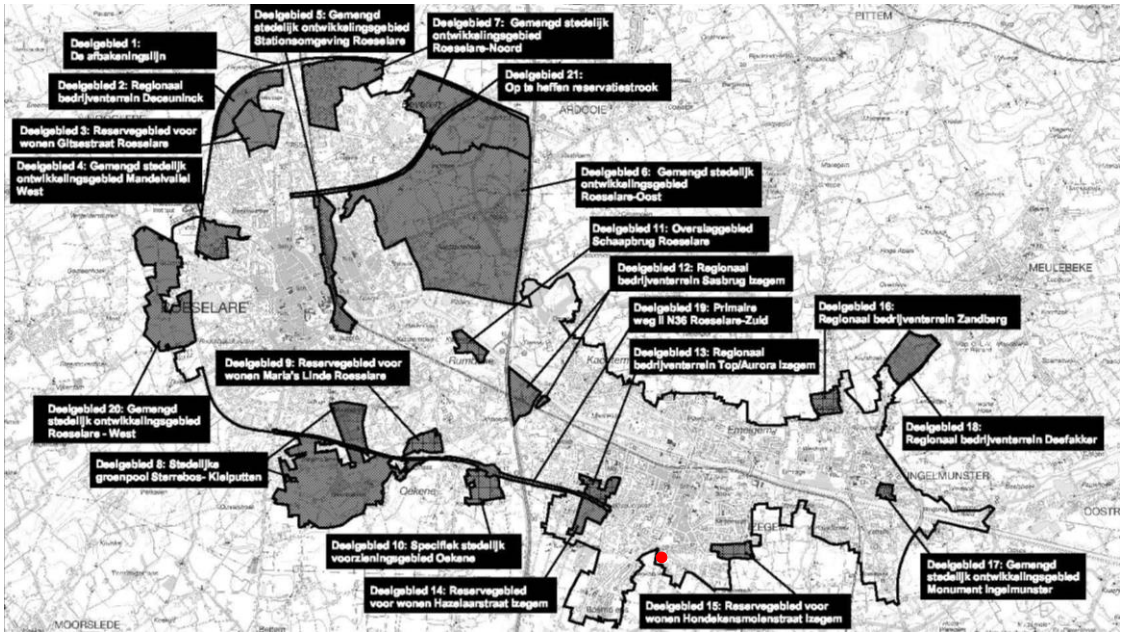
Izegem werd in het RSV geselecteerd als kleinstedelijk gebied en dit op provinciaal niveau aangezien de stad volgens de functioneel-hiërarchische benadering als zwak uitgeruste kleine stad aanzien wordt. Desalniettemin wordt een deel van Izegem gerekend tot het regionaal stedelijk gebied Roeselare, waaronder ook delen van Ingelmunster toebehoren. Regionaal stedelijke gebieden hebben potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Als regionaal stedelijk gebied is Roeselare tevens binnen het RSV geselecteerd als economisch knooppunt. In deze voor Vlaanderen strategische locaties worden de economische ontwikkelingen gestimuleerd en geconcentreerd.

3.1.2 Afbakening regionaal stedelijk gebied Roeselare

De Vlaamse regering heeft op 21 november 2008 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Roeselare definitief vastgesteld. Het plan geeft twee elementen weer:

- een afbakeningslijn die aangeeft waar de stedelijke ontwikkeling van Roeselare in de toekomst kan gebeuren;
- aanpassingen aan de stedenbouwkundige voorschriften op verschillende locaties om nieuwe ruimte te creëren voor wonen, werken, verkeersinfrastructuur, stadsbossen en stedelijk groen.

Het plangebied bevindt zich binnen de afbakeningslijn van het stedelijk gebied. Er worden echter wel geen concrete uitspraken gedaan betreffende het plangebied.



Figuur 11: Situering RUP binnen afbakening v/h regionaal stedelijk gebied, Roeselare

3.1.3 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde op 30.11.2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Vervolgens op 20.07.2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit zijn belangrijke formele stappen op weg naar het BRV, dat het RSV zal vervangen. De strategische visie van het BRV omvat een toekomstbeeld en een overzicht van de voornaamste beleidsopties op lange termijn, met name de strategische ruimtelijke doelstellingen van de Vlaamse regering.

De Vlaamse Regering heeft als doel om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. De bedoeling is om het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 hectare per dag (vandaag) naar 3 hectare per dag in 2025. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn. De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties binnen het bestaande ruimtebeslag.

De Strategische Visie reikt volgende voor voorliggend RUP relevante aanpak aan waar het werklocaties betreft:

> *Het behoud van verweven ondernemingen staat voorop. De ondernemingen in het bebouwd weefsel staan mee in voor een belangrijk deel van het regionaal inkomen en zorgen ervoor dat mensen nabij hun werk kunnen wonen en dat buurten levendig blijven. De nieuwe maakindustrie is bovendien steeds schoner, hindervrij, kleinschaliger en meer decentraal georganiseerd. Het aanbodbeheer formuleert acties om verdrukking van verweefbare economische activiteiten uit de stadswijken en dorpen tegen te gaan. In de kernen worden leegstaande sites en niet ontwikkelde percelen voor bedrijvigheid geactiveerd. Leegstaande industriële sites blijven zo veel mogelijk behouden als professionele werklocatie, eventueel voor meer kleinschalige economie. Om ruimte voor bedrijven te garanderen, is herontwikkeling steeds terughoudend ten opzichte van een omvorming naar niet-economische activiteiten. De monofunctionele ontwikkeling van woonwijken zonder enige vorm van economische verweving is geen optie.*

3.2 PROVINCIAAL NIVEAU

3.2.1 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV)

Het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS) is op 6 maart 2002 door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening goedgekeurd. De gedeeltelijke herziening van het PRS werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 11 februari 2014.

3.2.1.1 Deelstructuur gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur

Eén van de beleidsdoelstellingen binnen de gewenste ruimtelijk nederzettingsstructuur betreft het stimuleren van reconversies binnen de bebouwde ruimte.

Concreet wordt dit als volgt omschreven in het PRS (RD PRS, pg. 139):

'Reconversies worden binnen de bebouwde ruimte gestimuleerd omdat hierdoor de ruimtelijke kwaliteit van bepaalde sites en van de omgeving kan worden opgewaardeerd. Met de bebouwde ruimte worden de stedelijke gebieden, de geselecteerde kernen en de overige woonconcentraties bedoeld. Het gaat dus ook om de gehuchten en de niet geselecteerde kernen maar niet om de geïsoleerde bedrijfssites. Deze doelstelling geeft uitvoering aan het principe van duurzaam ruimtegebruik. Bij een reconversie dient in de eerste plaats te worden onderzocht of de benutte gronden niet opnieuw kunnen worden ingezet voor de huidige bestemming. Indien dit niet meer wenselijk is, is het van belang deze gebieden opnieuw in te zetten voor andere ruimtevragen. Dit kan gaan om zowel wonen, bedrijvigheid, recreatie, gemeenschapsvoorzieningen,… . Het gaat om alle kerngebonden functies. Op die manier wordt op termijn meer open ruimte gevrijwaard omdat er minder nieuwe gebieden voor het opvangen van deze ruimtevragen moeten worden aangesneden. Hiervoor dienen geen behoeftestudies te worden opgemaakt. Bij latere behoeftestudies zal het bijkomend aanbod gecreëerd door het reconversieproject verrekend worden. Dit heeft dan ook gevolgen voor de ruimtebalans.'

Dit RUP betreft een uitvoering van deze beleidsdoelstelling.

Volgende ruimtelijke principes staan hierbij voorop (RD PRS, pg. 150):

- Opvangen van de noden binnen de gemeente;
- In relatie met de visie binnen het GRS;
- Functies maximaal verweven;
- Kwalitatieve invulling staat centraal.

3.2.1.1 Deelstructuur gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid

Naast de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur wordt ook een uitspraak gedaan over de gewenste ruimtelijke structuur omtrent bedrijvigheid.

Volgende uitgangspunten worden vooropgesteld :

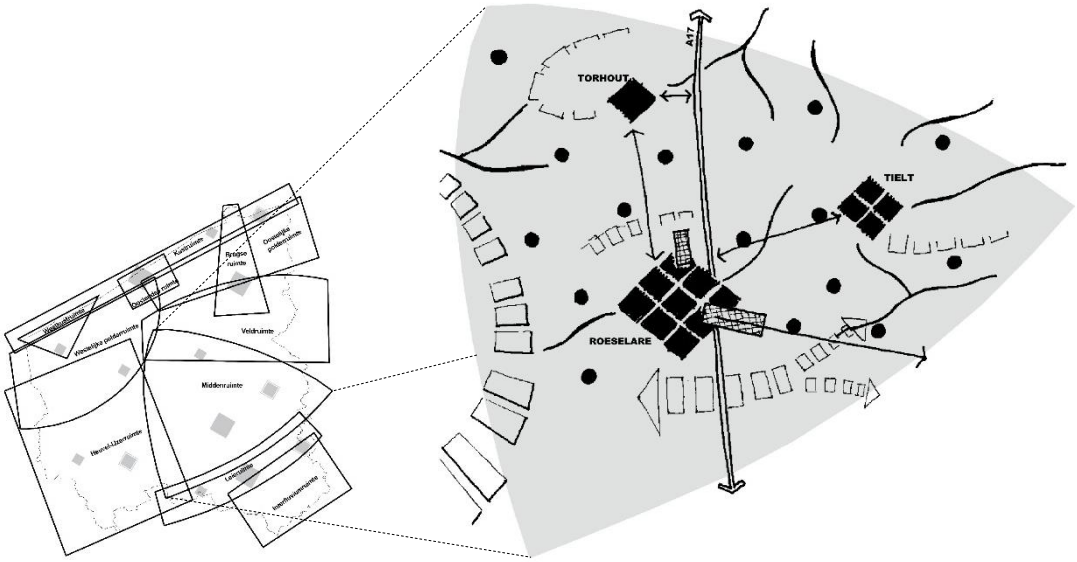
- *Economische activiteiten in economische knooppunten bundelen;*
  - De bestaande bundeling moet behouden en waar mogelijk versterkt worden.
- *Aanbodbeleid van bedrijventerreinen;*
  - Het aanbodbeleid in de economische knooppunten is een essentiële beleidsmaatregel tegen uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van economische activiteiten. Dit aanbodbeleid steunt op gefaseerde ontwikkelingen en differentiatie van bedrijventerreinen:
    1. Gefaseerde ontwikkeling van bedrijventerreinen
    2. Differentiatie van bedrijventerreinen en locatiebeleid
- *Poorten als motor voor ontwikkeling;*
  - De geselecteerde 'poorten' (op het Vlaamse niveau) worden beschouwd als strategische plaatsen binnen de economische structuur en als economische ontwikkeling van Vlaanderen.
- *Ontwikkelingsmogelijkheden afwegen voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen.*
  - Het komt de gemeente toe om de ontwikkelingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen te bepalen. Deze ontwikkelingsmogelijkheden zijn vooral bepaald door de aard van het bedrijf zelf en door de ruimtelijke draagkracht van de omgeving.

Daarnaast zien de beleidsdoelstellingen er als volgt uit:

- *De bestaande ruimtelijk-economische structuur versterken en optimaliseren;*
  - De geo-economische ligging van West-Vlaanderen en de bestaande verkeersinfrastructuur optimaal benutten voor potentiële ontwikkelingen van bedrijvigheid
  - Een kwalitatief en kwantitatief ruimtelijk aanbodbeleid voorzien voor bedrijvigheid.
    - Voldoende aanbod aan bedrijventerreinen;
    - Een duurzame en kwalitatieve inrichting van bedrijventerreinen.
  - Bedrijven buiten de bedrijventerreinen evalueren en optimaliseren
- *De eigenheid van de streek versterken door endogene ontwikkelingen en clustervorming te ondersteunen;*
  - De endogene ontwikkelingen (o.a. het lokale ondernemerschap) en de clustervorming moeten ruimtelijk ondersteund worden enkel als de impact op de omgeving toelaatbaar is.
- *Geen nieuwe zonevreemde bedrijven creëren.*
  - In geen geval kunnen gebouwen voor nieuwe bedrijven opgetrokken worden in de open ruimte.

3.2.1.2 Deelruimte middenruimte

Cfr. het ruimtelijk structuurplan van West-Vlaanderen maakt het plangebied deel uit van de deelruimte 'Middenruimte'.



Figuur 12: Situering Middenruimte binnen Deelruimten v/h provinciaal ruimtelijk structuurplan

Binnen de grenzen van de Middenruimte zijn de beleidselementen gericht op het concentreren van dynamische activiteiten in de stedelijke gebieden en in de specifieke economische knooppunten. Eveneens dient er een multifunctioneel kanaal uitgebouwd te worden. Verder dienen de stedelijke gebieden versterkt te worden en het regelmatig verspreid rasterpatroon van de kernen moet opgewaardeerd worden. De verkeersontsluiting kan geoptimaliseerd worden. Tot slot wordt groot belang gehecht aan het vrijwaren van structurerende heuvelruggen, open ruimteverbindingen, beekvalleien en bosgebieden.

3.2.1.3 Structuurbepalende elementen op provinciaal niveau

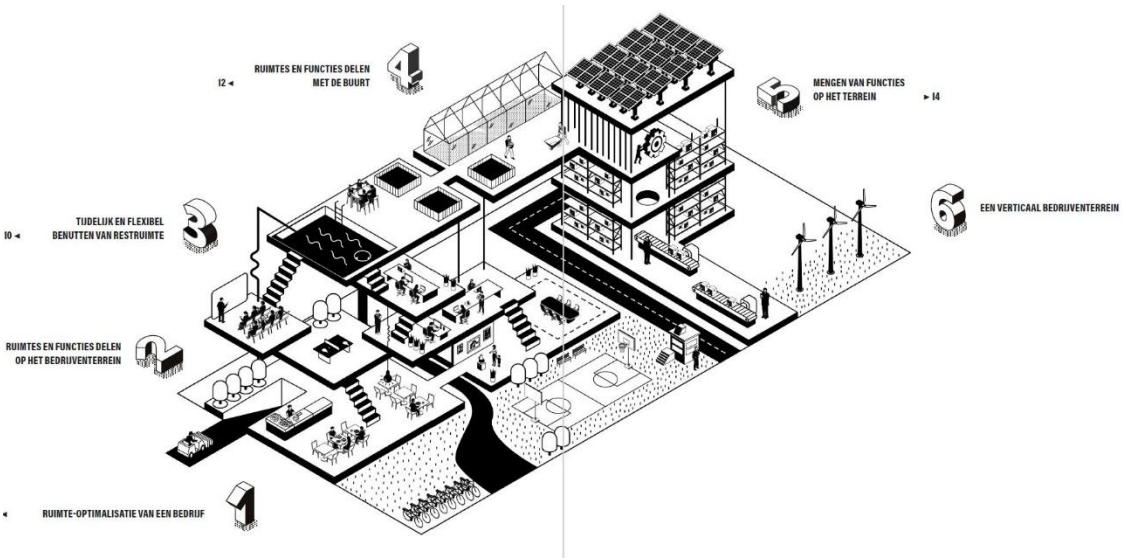
Het provinciaal ruimtelijk structuurplan heeft de N36 vanaf de Leenstraat tot aan de N43 in Harelbeke aangeduid als secundaire weg type I. Secundaire wegen zijn wegen met een verbindingsfunctie en verzamelfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau. Ze ontsluiten gebieden naar de primaire wegen en de hoofdwegen (verzamelfunctie op bovenlokaal niveau). Ze staan daarnaast ook op lokaal niveau in voor de bereikbaarheid van diverse activiteiten langheen de weg (toegang geven).

3.2.2 Saving Space: zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen (provincie West-Vlaanderen)

Op 4 februari 2020 werd het eindrapport 'Saving Space' voorgesteld. De publicatie werd samengesteld en uitgegeven door de provincie West-Vlaanderen met steun van departement Omgeving.

Het traject Saving Space ging op zoek naar hoe de behoefte aan bedrijventerreinen op een zo duurzaam mogelijke manier kan ingevuld worden. Duurzaamheid heeft betrekking op zowel het efficiënt organiseren van nieuwe bedrijventerreinen, als op het verhogen van de capaciteit op bestaande bedrijventerreinen en van individuele bedrijven. De ultieme doelstelling is dan ook om over voldoende aanbod aan bedrijfspercelen te beschikken zonder hiervoor steeds bijkomende gronden te moeten aansnijden.

We kennen West-Vlaanderen als een dynamische KMO-provincie waarin de maakindustrie een belangrijke rol speelt. Om in te spelen op de gedrevenheid van deze bedrijven is het de ambitie van de provincie West-Vlaanderen om op een duurzame manier ruimte voor bedrijvigheid te creëren. Daarbij worden 3 sporen bewandeld, namelijk het bestemmen van nieuwe terreinen, de activatie van reeds bestemde gronden en het inzetten op een zuinig ruimtegebruik op bestaande bedrijventerreinen.



Figuur 13: Overzicht ambities

Het resultaat van deze verkenning zijn zes ambities voor zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen in West-Vlaanderen. De zes ambities vallen samen met zes verschijningsvormen van zuinig ruimtegebruik, die zowel afzonderlijk als samen zouden kunnen voorkomen:

- Ruimte-optimalisatie van een bedrijf;
- Functie delen op een bedrijventerrein;
- Tijdelijke en flexibele benutting van ruimte op een bedrijventerrein;
- Functie op een bedrijventerrein delen met de buurt;
- Mengen van functie op een bedrijventerrein;
- Stapelen van een bedrijventerrein.

Elk van bovenstaande ambities kent zijn eigen verdieping waarbij kansen en uitdagingen geformuleerd worden. het zuinig-ruimte-denken is nog geen algemene reflex en vraagt om een transitie. Naast de zes ambities en aanbevelingen worden er ook enkele 'versnellers' geformuleerd die de context kunnen optimaliseren voor het sneller realiseren van ambities.

Het doel van Saving Space was om een aantal duurzame inzichten te generen die kunnen toegepast worden bij de opmaak van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen en die daarnaast ook hun uitwerking kunnen vinden binnen uitvoeringsplannen op andere beleidsniveaus, beheerplannen van bestaande bedrijventerreinen en toekomstperspectieven van individuele bedrijven.

1. Ruimte-optimalisatie van een bedrijf

Op de meeste bedrijventerreinen heeft elk bedrijf haar eigen gebouw of gebouwen. Een ruimte-optimalisatie van elk van die bedrijfsgebouwen, kan op niveau van het terrein wel wat ruimte besparen. Klassiek hebben de meeste bedrijfsfuncties een plek op het gelijkvloers. En voor productieprocessen gaan we er bijna vanuit dat deze zich niet op een niveau kunnen bevinden. Toch zien we dat waar de ruimte schaars is, bedrijven toch mogelijkheden vinden om de hoogte in te gaan.

KANSEN

- *Besparing op exploitatiekosten: een verticaal gebouw is vaak compacter waardoor diverse exploitatiekosten lager zijn (lees: energie);*
- *Bestendiging op bestaande locatie: een optimalisatie kan voldoende extra ruimte bieden om op de huidige locatie te blijven.*
- *Efficiëntere productieprocessen: herbekijken van productieprocessen kan leiden tot ruimtebesparing met efficiëntie- en rendementswinst;*
- *Ergonomische winst: optimale lay-out kan bv. looplijn of rijafstand verkorten, zorgen voor ergonomisch betere werkplek die stressverlagend werkt voor de operatoren.*

UITDAGINGEN

- *Hogere bouwkost: verticaal is duurder dan horizontaal omwille van stabiliteitsingrepen, trillingen en extra kosten brandvoorschriften*
- *Hogere productiekost: het in hoogte brengen van productie kan extra productiekosten met zich meerbrengen;*
- *Veiligheidsvoorschriften: staan niet alle optimalisatiemogelijkheden toe, bv. omwille van veiligheid voor werknemers in het proces of voedelsveiligheid;*
- *Ruimtelijke context: Niet op elke locatie is het wenselijk om hoger te bouwen. De ruimtelijke context is hierin bepalend.*

VERSNELLERS

- *Flexibele bedrijfsgebouwen: maken het optimaliseren ervan eenvoudiger;*
- *Ruimte- optimalisering als eerste onderzoeksoptie bij een ruimtevraag*
- *Bedrijfsgrootte:hoe groter het bedrijf, hoe waarschijnlijker het is dat een bedrijf de investering kan overwegen;*
- *Hogere grondprijzen: kunnen in de toekomst aanleiding geven voor stapeling;*
- *Adviesaanbod: een kantelmoment (krimp, groei, overname) is ideaal om optimalisatie te overwegen.*

Foto 9: referentie parkeerdak (logistiek dienstverlener Van Rooijen, Turnhout)

Foto 10: referentie ateliers op de hogere verdieping (depot tech. Dienst Kortrijk)

2. Ruimtes en functies delen op het bedrijventerrein

Elk bedrijf heeft nood aan ruimte voor tal van functies die niet behoren tot de kernactiviteit van het bedrijf. Door deze functies gezamenlijk te organiseren kunnen de voorzieningen efficiënter gebouwd en ruimtes en functies delen op het bedrijventerrein benut worden dan wanneer elk bedrijf deze allemaal afzonderlijk zou voorzien. Voorbeelden hiervan zijn cateringfaciliteiten, parking, kwalitatieve en veilige verbindingen en toegangen voor trage weggebruikers, afvalverzameling, hemelwater- en groenbuffers, sanitair, receptie, vergaderzalen, (reserve) stockage,… Bepaalde bedrijfsverzamelgebouwen voorzien reeds een aantal van deze voorzieningen voor hun gebouwgebruikers, maar de uitwisseling zou ook, al dan niet gefaciliteerd door een derde partij, tussen 2 of enkele bedrijven kunnen plaatsvinden zonder dat hiervoor nieuwe of aparte gebouwen worden voorzien.

KANSEN

- *Schaal- en synergievoordelen: gezamenlijk organiseren van functies kan leiden tot lagere kosten, betere dienstverlening, hogere kwaliteit van de omgeving,… ;*
- *Aantrekkelijk werkomgeving: delen v functies als katalysator voor verhogen omgevingskwaliteiten maar ook de aantrekkelijkheid voor de werknemer;*
- *Positief imago: duurzaamheid wint aan belang;*
- *Katalysator voor innovatie: innovatieve bedrijventerreinen trekken innovatieve bedrijven aan;*
- *Ontzorging; bij collectieve zaken kan beheer centraal & gezamenlijk gebeuren. Mogelijkheid om meer te focussen op eigen bedrijfsspecifieke ruimtes en processen;*
- *Flexibiliteit in bedrijfsruimte: door de inzet op gedeelde ruimtes & functies zoals kleedruimtes, douches kunnen bedrijven makkelijker hun ruimtegebruik aanpassen aan veranderende noden/wensen;*
- *Multifunctionaliteit van bedrijfsgebouwen:*
- *Snel schakelen: ruimte delen biedt meer mogelijkheden voor bedrijven die nood hebben aan extra ruimte op korte termijn;*
- *Sociale cohesie: meer contact laat ook sneller & eenvoudiger delen van kennis toe.*

UITDAGINGEN

- Afhankelijkheid: bedrijven bouwen en organiseren alles naar hun wens en conform de wetgeving en zijn als enige gebruikers eenvoudig in staat om het gebruik bij te sturen waar nodig. Deze autonomie zal men deels moeten afstaan wanneer men ruimtes of functies op een terrein gaat delen.
- Gezamelijke verantwoordelijkheid: er zijn steeds enkele bedrijven die niet willen investeren in gedeeld ruimtegebruik, wat de voordelen van gedeeld ruimtegebruik uitholt: een centrale parkeertoren met trage wegen naar de verschillende bedrijven verlies deels zijn meerwaarde als deze wegen door bepaalde bedrijven toch nog gebruikt worden voor wagens.
- Strikte regelgeving op bedrijventerrein: deze regels maken de context om ruimte te delen moeilijk en resulteren soms in weinig zuinige en zinvolle benutting van het terrein.
- Fiscale en juridische organisatie: gedeelde ruimtes en/of -eigendommen, vragen een andere aanpak en organisatie dan bij een klassieke eigendomsstructuur, aangaan van leningen of bescherming bij faillissement.

VERSNELLERS

- *Aanwezigheid van een parkmanager: beheer van centrale gebouw, beheerder beschikken veelal meer over de nodige kennis en skills, inclusief dragen van risico's;*
- *Diversiteit van bedrijven: hoe diverser de verschillende partijen, hoe meer complementariteit (zeker voor parkeerplaatsen is diversiteit een troef)*
- *Een model voor de financiële organisatie; een BIZ of bedrijven investeringszone creëert in Ned. De optie voor bedrijven om gezamenlijk te investeren in zaken als leefbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en economische ontwikkeling.*

3. Tijdelijke en flexibele benutting van (restruimte) ruimte op een bedrijventerrein

De ruimtebehoefte van bedrijven is afhankelijk van de economische conjunctuur, innovaties die de markt betreden, … Daarom is het moeilijk om hun toekomstige ruimtebehoefte correct in te schatten. Om geen risico's te nemen voorzien bedrijven liefst reserveruimte (al dan niet reeds bebouwd), die dan vaak een tijdlang onbenut blijft. Wie dit niet doet (of kan) moet in een groeifase vaker dan gewenst verhuizen.
Bij zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik streven we ernaar geen enkele ruimte onderbenut te laten, en dus zoveel als mogelijk te verdichten. Vanzelfsprekend zoeken we dus naar mogelijkheden voor rest- of reserveruimte. Door ruimteoverschot tijdelijk en flexibel te verhuren behoudt de bedrijfseigenaar de voordelen van zijn reserveruimte, wordt tegelijkertijd de ruimte wel efficiënter benut en worden eveneens oplossingen gecreëerd voor andere bedrijven met
een tijdelijke of variërende ruimtevraag.

KANSEN

- *Inspelen op actuele ruimtebehoefte: restruimte tijdelijk en flexibel te verhuren kan een bedrijf inspelen op de economische conjunctuur en kan de ruimte optimaal benut worden zonder te vaak te verhuizen;*
- *Korte termijn oplossingen voor ruimte-overschot en -tekort*
- *Wendbaarheid: tijdelijk testen van een nieuwe locatie in een andere regio;*
- *Kostenbesparing: de kosten aan het pad worden meer proportioneel ten opzichte van de bedrijfsactiviteit;*
- *Flexibiliteit: door flexibel te verhuren van restruimte kan een bedrijf bv. een verplichte benuttingsgraad uit de voorschriften behalen, indien de verwachtte groei nog niet werd gerealiseerd. Startups hebben een zeer moeilijk in te schatten ruimtegebruik en dus nood aan een flexibele formules;*
- *Niet-noodzakelijke restruimte: reststukken kunne ingezet worden voor collectieve voorzieningen, extra parkeerruimte, veilige doorsteek voor zachte weggebruikers,…*

UITDAGINGEN

- *Andere focus: vastgoed is meestal niet de kerntaak van de bedrijfseigenaar op een bedrijventerrein. Hoewel er zeker winsten te halen zijn door het tijdelijk verhuren van restruimte, wil de bedrijfsleider zich liever focussen op het uitbouwen van de eigen activiteiten;*
- *Strikte regelgeving: hurende bedrijven moeten zich ook houden aan geldende voorschriften. Dit kan een aantal potentiële gebruikers beperken of belemmerend zijn om een interessante mix aan types bedrijven samen te brengen;*
- *Doorgedreven opdeling: ook grotere percelen en gebouwen blijven noodzakelijk om regionale spelers een plek te blijven bieden op bedrijventerreinen. Een te grote opdeling van de ruimte zal ervoor zorgen dat voor deze spelers elders (op een nieuw aan te snijden terrein?) een plaats wordt gezocht.*

VERSNELLERS

- *Interesse van vastgoedspelers: zetten in op deze trend van deeleconomie, door zelf gedeelde bedrijfsruimtes aan te bieden of te faciliteren (sale-and-rent/lease-back);*
- *Aanwezigheid van een parkmanager*
- *Inzetten op flexibiliteit vanaf ontwerp: ontsluiting van inkom, sanitair, refter, vergaderzalen of de optie tot het voorzien van mobiele/demontabele wanden tussen modules is een vb.;*
- *Overzicht van vraag en aanbod: een handige en ondersteunende tool op dit te organiseren;*
- *Type bedrijven: startups hebben nood aan flexibele formules;*
- *Een juridisch kader: goede en heldere contracten dekken het risico voor beide partijen.*

4. Functie op een bedrijventerrein delen met de buurt (Ruimtes en functies delen met de buurt)

Meervoudig ruimtegebruik op een bedrijventerrein hoeft zicht niet te beperken tot de bedrijven op het terrein. Ook voor de omgeving kan een bedrijventerrein faciliteiten ter beschikking stellen. Op deze manier wordt de beschikbare ruimte efficiënter benut en kan andere ruimte gevrijwaard blijven of anders benut worden. Partijen uit de buurt zullen vaak op andere tijdstippen kunnen gebruik maken van de faciliteiten, wat deze menging zeker compatibel maakt en de gangbare werking van het terrein ook niet hoeft te verstoren.

KANSEN

- *Kostenbesparing: functies zoals bufferzones, waterberging kunnen een meervoudige functie krijgen;*
- *Rendement: bepaalde functies of ruimtes kunnen gepaard gaan met huurprijs die deel van investeringskost dekt;*
- *Werknemerstevredenheid: meervoudige functies brengt ook aantrekkelijkere aankleding met zich mee. Komt zowel de buurt als werknemers te goede;*
- *Kansen voor rekrutering: functies delen met onderwijsinstelling uit omgeving kan bijdragen aan rekrutering van nieuw talent;*
- *Lokale verankering: zowel bedrijven als buurt leren de noden van andere kennen;*
- *Sociale controle: toegankelijke terreinen worden gebruikt door andere partijen en verhoogt de sociale controle;*

UITDAGINGEN

- Verdringing: aantrekken van mensen en functies naar een bedrijventerrein kan ertoe leiden dat deze op termijn de bedrijfsfuncties gaan verdringen. Dit kan ervoor zorgen dat nieuwe ruimte voor bedrijvigheid gezocht worden;
- Andere focus: vastgoed is meestal niet de kerntaak van de bedrijfseigenaar. Hoewel er zekere winsten te halen zijn door het delen van ruimtes;
- Strikte regelgeving: maakt het moeilijk om faciliteiten op een bedrijventerrein te laten gebruiken door externen zoals de buurtbewoners..

VERSNELLERS

- *Denk 4D: om een volledig zicht te krijgen op ruimte die gedeeld kan worden dient men ook de tijd in beschouwing te nemen*
- *Tijdzone: parking voor bedrijf wordt enkel tijdens werkuren gebruikt, fitnessclub…*
- *Tijdsperiode: tuinmeubelenfabrikant heeft wellicht meer ruimte nodig in zomermaand*
- *Aanwezigheid van een connector/projectregisseur: die verbinding zoekt met de buurt, gemeente om grotere ruimtevragers te identificeren. Maar ook de gedeelde functies promoot en opzoek gaat naar interessante functies voor zowel de buurt als werknemers;*
- *Flexibiliteit in de bedrijfsgebouwen: de ruimtes die gedeeld worden met de buurt zijn beste apart toegankelijk. Op die manier is er geen vrees dat onbevoegden andere ruimtes kunnen betreden;*
- *Flexibele bestemmingsvoorschriften: een grotere variatie van activiteiten mogelijk maken die bedrijventerreinen interessanter maken voor dubbel gebruik;*
- *Een interessant verdienmodel: moet ertoe bijdragen dat het voor bedrijven eenvoudiger wordt om inkomsten te genereren uit het ter beschikking stellen van hun ruimten voor externen;*
- *Een juridisch kader: goede contacten en helderen contracten dekken het risico beide partijen;*
- *Een goede relatie met de buurt: zeker voor bedrijven met een minder goed imago kunnen baat hebben bij he inzetten op een sterkere verwevenheid.*

5. Mengen van functie op een bedrijventerrein

Het mengen van functies op een bedrijventerrein is een schakel in het creëren van een circulaire economie waarin afvalstromen benut worden, infrastructuur gedeeld wordt en transportafstanden verkleind worden. Hierbij gaat het om het zoeken van intelligente combinaties van bedrijvigheid die gebruik kunnen maken van elkaars 'restruimte'. Dergelijke 'restruimte' kan fysiek van aard zijn, maar het kan ook gaan om reststromen (warmte, water, …).

KANSEN

- *Rendement I: wat voor de ene afval is, is voor de andere grondstof. Door deze uitwisseling kan aan beide kanten winst gemaakt worden;*
- *Rendement II: daken zijn inzetbaar voor diverse functiemenging waaronder de opwekking van zonne-energie en de opvang van hemelwater, op voorwaarde dat de structuur hierop voorzien is;*
- *Verduurzaming: door te kijken naar de grondstof-en reststromen van bedrijven kan een verdere verduurzaming van bedrijfsactiviteiten en terreininrichting ingezet worden, bijvoorbeeld hemelwateropvang realiseren waar dit voordien nog niet voorzien was, omdat er lage vraag naar hemelwater was.*
- *Draagvlak: interdependentie kan ervoor zorgen dat moeilijke ruimtevragers een plek kunnen krijgen waar ze meer kunnen brengen dan overlast.*

UITDAGINGEN

- Complementariteit: nog meer dan bij andere ambities van zuinig ruimtegebruik is de context cruciaal. Het vereist engagement maar ook complementariteit van de betrokken bedrijven.
- Autonomie: afhankelijk worden van de (rest)stromen van andere bedrijven kan bedrijven ook kwetsbaar maken. De eigen bedrijfsvoering kan onder druk komen te staan bij een failliet of verhuis van de andere partij.
- *Verouderd patrimonium: vormt een probleem wanneer we bijvoorbeeld zonne-energie willen opwekken op het dak.*
- *Begrenzing van kernen: door te zoeken naar functiecombinaties kan een tendens ontstaan om centrumfuncties naar bedrijventerreinen te lokken vanuit een economische logica. Dit kan echter niet de bedoeling zijn vanuit zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik.*

VERSNELLERS

Enkele functies waarmee menging op bedrijventerreinen interessant kan zijn:

- *Kantoorfuncties: hoewel kantoorfuncties ook kunnen ingebed worden in het woonweefsel, en dus geen specifiek bestemde bedrijventerreinen hoeven in te nemen, kunnen sommige bedrijven net de werking van bedrijventerrein versterken of aanvullen, waardoor hun aanwezigheid binnen een bedrijventerrein ook zinvol is (bv. adviseurs in milieu, veiligheid,..);*
- *Een cluster van gebruikers die gedeeld investeren in productiefaciliteiten en -toestellen: (zoals freesmachines, 3D-printers,..), aangezien geen van hen er volcontinue gebruik van maakt. De cluster kan bestaan uit start-ups, makerspaces en fablabs, avondonderwijs in technische opleidingen, al dan niet gelinkt aan praktijksessies, stage of duaal leren in de bedrijven op een bedrijventerrein;*
- *Hernieuwbare energie: gezien de schaalgrootte van bepaalde bedrijventerreinen, kan een inplanting hier evidenter zijn en kunnen ook synergiën met de aanwezige bedrijven gerealiseerd worden (zoals benutting van restwarmte, benutting van CO2 in de serreteelt,..).*
- *Vrijetijdsbesteding: met een grotere ruimtebehoefte en/of te grote overlast om in een woongebied in te bedden, zou zinvol geïntegreerd kunnen worden in bepaalde terreinen.*

6. Stapelen van een bedrijventerrein (een verticaal bedrijventerrein)

Een vorm van zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik die tot de verbeelding spreekt, is het verticale bedrijventerrein. Hierbij gaan we niet enkel de hoogte in met bedrijfsondersteunende functies, maar onderzoeken we ook of volledige productie-eenheden van een bedrijf of een mix van bedrijven gestapeld kunnen worden. Het resultaat vertoont dan gelijkenissen met een appartementsgebouw voor wonen of een kantoortoren voor de dienstensector.

KANSEN

- *Toegankelijkheid van gedeelde functies: gedeelde functies zijn nog makkelijk bereikbaar voor medewerkers binnen een verticaal bedrijf, omdat ze in hetzelfde gebouw zitten;*
- *Meer mogelijkheden voor delen van functies: door nabijheid wordt samenwerking tussen bedrijven nog eenvoudiger, bv. op het vlak van logistieke bundeling en afhandeling;*
- *Kostenbesparing: Ondergronds of gestapeld parkeren wordt kostenefficiënter bij stapelgebouwen want zwaardere funderingen zijn toch al noodzakelijk. Ook aantrekkelijker voor gebruikers gezien de nabijheid;*
- *Schaalvoordelen: hogere concentratie van bedrijven kan het gezamenlijk organiseren van complexe zaken zoals mobiliteit ook interessanter maken.*

UITDAGINGEN

- *Bouwtechnische beperkingen: een stapeling van bouwlagen vraagt voor meer of grotere kolommen en balken voor stabiliteit, en dus minder grote en open plateaus beschikbaar.*
- *Extra bouwkosten: complexere bouw, denk aan goederen- en personeelsliften, traphallen, kokers v/h aanleveren van nutvoorzieningen, extra kolommen, balken en vloeren.*
- *Strikte regelgeving: de belangrijkste uitdaging voor de realisatie van een gestapeld bedrijventerrein zijn de voorschriften inzake brandveiligheid. Zeker bij een mix van bedrijven, wordt de bruikbare oppervlakte zeer beperkt.*
- *Uitsluiting: bedrijven met zeer specifieke veiligheids- of milieueisen zullen moeilijker of niet te integreren zijn in een verticaal bedrijventerrein.*

VERSNELLERS

- *Een nieuwe context: stapelen is eenvoudiger wanneer de context zelf nog vorm kan krijgen, dan in een bestaande context.*
- *Verhuurmodel: (bv. concessies) zal het puzzelen van bedrijven eenvoudiger maken, dan wanneer de afzonderlijke units verkocht worden;*
- *Nieuwe businessmodellen voor terreineigenaars: voor terreinontwikkelaars is er minder snelle verkoop van gronden, daar tegenover zijn er andere mogelijkheden om de ruimte net meer te valoriseren, waardoor ook de meerwaarde op lange termijn hoger zal uitvallen;*
- *Bedrijfstype: Het is duidelijk dat niet alle types bedrijven zich zullen lenen voor een plek in een gestapeld bedrijventerrein. Kleinere KMO's hebben bijvoorbeeld een hogere interesse in reconversieprojecten, ook een gestapeld bedrijventerrein kan op dit publiek inspelen;*
- *Locatie: Plaatsen met een hogere grondwaarde, nabij stedelijke kernen en met een goede multimodale bereikbaarheid, lenen zich het best om een verticaal bedrijventerrein te realiseren.*

3.3 GEMEENTELIJK NIVEAU

3.3.1 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS)

Het ruimtelijk structuurplan Izegem werd door Deputatie goedgekeurd op 24 februari 2000 en herzien op 7 november 2013. Het bevat de krijtlijnen m.b.t. de ruimtelijke visie op gemeentelijk niveau.

3.3.1.1 Globale gemeentelijke toekomstvisie

De globale gemeentelijk toekomstvisie wordt als volgt geformuleerd: 'Izegem, een dynamische woon- en werkpool binnen het regionaalstedelijk gebied Roeselare'.

De gewenste ruimtelijke structuur staat gelijk aan de visie, globale doelstelling en de ruimtelijke principes die worden toegepast op de bestaande ruimtelijke structuur. De toekomstvisie werd opgesplitst per thema waarbij wonen, bedrijvigheid, verkeer, natuur en landbouw afzonderlijk behandeld worden. Voorgaande gewenste ontwikkelingen passen telkens binnen het ruimtelijk concept.

1. De gewenste ruimtelijke woon- en leefstructuur
   In de toekomst zal het noodzakelijk zijn om in te zetten op de woonkwaliteit en de leefomgeving. Het woonbeleid moet gericht zijn op kernversterking en gecontroleerde woonuitbreiding. De bovenstaande stelling werd ook bevestigd door de opname van het bijna volledige woongebied van Izegem binnen het regionaalstedelijk gebied Roeselare.

2. De gewenste ruimtelijk-economische structuur
   Izegem wordt gekenmerkt door een dynamische economische activiteit. De stad kent een werkgelegenheidscoëfficiënt van 90,2%. Dit wijst erop dat Izegem een niet onbelangrijk tewerkstellingsgebied is voor de regio. Toch vertoont het bedrijvigheidsniveau van Izegem in vergelijking met andere aanverwante gemeenten (economische knooppunten) in de regio de laatste jaren een nogal matig verloop. Het meest opvallend in de tewerkstelling van Izegem zijn de verschuivingen binnen bepaalde sectoren die zich hebben voorgedaan. Zo nam ondermeer de werkgelegenheid in de bedrijfstakken 'socio-medische verzorging' en 'kleinhandel', 'horeca' en de 'cultuur en overige dienstverlening' sterk toe terwijl er in de 'textiel/kledij' en de 'papier/plastiek/hout'-industrie een grote daling optrad.

   Zoals verwacht treft men de grootste tewerkstelling aan in die zones waar de industriegebieden gelegen zijn. De kanaalzone is goed voor ongeveer 28%. Ook in Emelgem en Abele bevindt zich meer dan 10% van de tewerkstelling. Naast bovengenoemde concentraties van ambachtelijke en industriële bedrijvigheid, komt nog ongeveer 1/3de van de bedrijvigheid (al dan niet verweven met de andere functies) voor in het stadscentrum van Izegem. Het kerngebied van Izegem telt ook een groot aantal scholen, openbare diensten en een hospitaal. Izegem wordt dus gekenmerkt door een tewerkstelling die in hoofdzaak geconcentreerd is in het centrum en langs het kanaal Roeselare-Leie.

   Willen we Izegem verder uitbouwen als economische activiteitenpool, dan moet de gewenste economische structuur worden ontwikkeld vanuit een streven naar een intensief en doelmatig grondgebruik. Hierbij moet er zowel grond beschikbaar zijn voor regionale, ruimtebehoevende bedrijven als voor kleinere, lokale KMO's. De afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare heeft gezorgd voor bijkomende regionale bedrijventerreinen, waarbij ook deels lokale bedrijven een plaats kunnen vinden. Bovendien werd hierbij ook een zone bestemd voor grootschalige kleinhandel (Top/Aurora) en een specifieke zone voor autohandel. De beleidselementen zoals opgenomen in het GRS Izegem

2000 moeten hierdoor deels worden aangepast. De algemene ontwikkelingsopties en de afbakening van de deelgebieden blijft overeind.

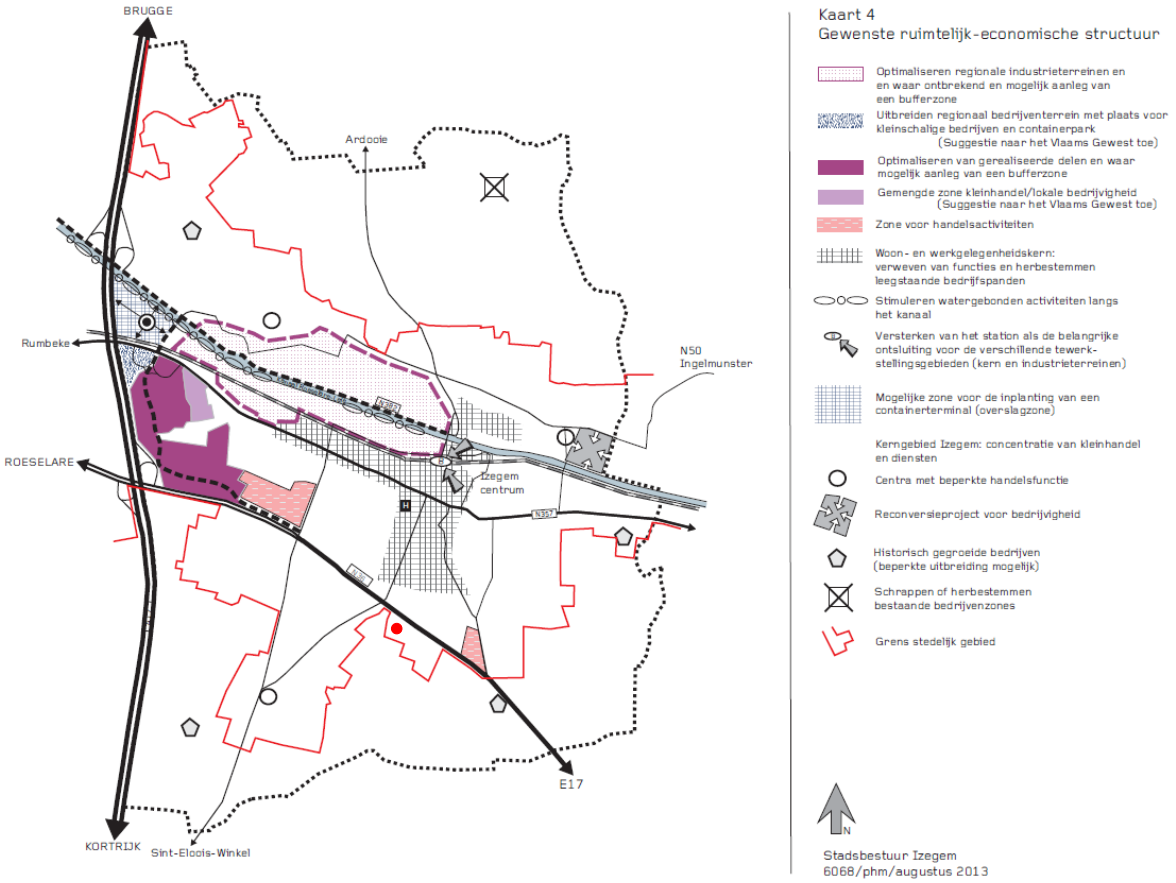
Algemene ontwikkelingsopties

- streven naar een aanvaardbare vermenging van functies zonder dat de draagkracht van de directe omgeving wordt overschreden;
- optimaliseren van de bestaande tewerkstellingsgebieden (bedrijventerreinen en het centrumgebied); aansluiten van nog te ontwikkelen tewerkstellingsgebieden op bestaande zones of op geluidszones rond de hoofdwegen;
- aanbieden van alternatieven voor te verplaatsen bedrijven;
- afbufferen van bestaande bedrijventerreinen.

Afbakening van de deelgebieden

Algemeen onderscheiden we een 4-tal tewerkstellingsgebieden:

- de bestaande, praktisch volgebouwde terreinen;
- de gebieden gekenmerkt door een groot aanbod aan onbebouwde percelen;
- de nog te ontwikkelen zones en;
- als laatste de reeds afgelijnde bedrijventerreinen, die in afweging met andere ruimtelijke aspecten, op lange termijn niet meer geschikt blijken voor de functie bedrijvigheid.



Figuur 14: Gewenste ruimtelijke-economische structuur

- Behouden van en streven naar de verweving van functies in het gebied tussen kanaal en N36

  De ruimtelijke segregatie van allerlei functies en activiteiten moet worden tegengegaan. In plaats hiervan moet worden gestreefd naar een zo groot mogelijke, maar aanvaardbare vermenging van functies zonder dat de draagkracht van de (woon)omgeving wordt overschreden. Dit betekent dat sommige activiteiten die wegens hun hinder, hun schaal, verstoring van het straatbeeld, verkeersoverlast … niet binnen de kernen aanvaardbaar zijn, zich elders (naar een bedrijventerrein) moeten vestigen.
  Hiertoe behoren ook bedrijven waarvan de bedrijfsruimte voor het merendeel gebruikt wordt voor opslag (ineffectief grondgebruik). Het nadeel van dergelijk soort gebruik is het 'doodse' karakter dat afbreuk doet aan de sfeer in de wijk. Alle andere functies daarentegen moeten toegelaten en zelfs versterkt worden in het stedelijk kerngebied.

- Opmaak van een ruimtebalans

  De ruimtebalans is de confrontatie tussen vraag en aanbod. Voor het voeren van een dynamische ruimtelijk-economisch beleid is het noodzakelijk dat de stad een strikte inventaris bijhoudt van het aanbod. Dit houdt in dat een jaarlijks aangepaste inventaris moet opgemaakt worden van o.a. nog niet aangesneden industriële percelen en leegstaande of uit gebruik genomen bedrijfsgebouwen. Ook is het belangrijk nota te nemen van elke aanvraag i.v.m. aankoop van industriegronden of uitbreiding van bestaande bedrijven. Op die manier kan het aanbod aan industriegronden getoetst worden aan de gevraagde behoefte.

- Streven naar eenduidige ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor ruimtelijk geïsoleerde bedrijven

  In het informatief gedeelte wordt bij ruimtelijk geïsoleerde bedrijven onderscheid gemaakt tussen:

  - hinderlijke bedrijven in of aan de rand van de woonkernen,
  - afgelijnde ambachtelijke of industriezones in het buitengebied;
  - geïsoleerde bedrijven buiten de woonkernen.

  Aangezien de hoofdfunctie van het buitengebied in de eerste plaats ruimte vrijwaren is voor natuur, landschap en landbouw, dienen bijgevolg alle activiteiten die teveel schade berokkenen aan deze functie geweerd te worden. Het begrip 'hinder' is niet eenvoudig te omschrijven. Er zijn twee benaderingen die in overweging moeten worden genomen:

  - een subjectieve, waarbij datgene als hinderlijk wordt beschouwd wat door de bewoners als dusdanig wordt ervaren.
  - een objectieve, waarbij men bepaalde criteria opstelt ten aanzien van bijvoorbeeld milieuhinder, verkeersaantrekking, ligging t.o.v. een aantal waardevolle gebieden, … In het kader van het structuurplan is het wenselijk te streven naar de opstelling van dergelijke criteria.

  Dit betekent dus dat afhankelijk van hun ruimtelijke impact, de activiteit op zich en de eventuele grondgebondenheid, per bedrijf moet uitgemaakt worden of zij kunnen bestaan met of zonder mogelijkheden tot uitbreiding of zich moeten herlokaliseren. Planologische attesten en/of vergunningen voor geïsoleerde bedrijven worden niet a priori als onmogelijk beschouwd. Wel zal bij de beoordeling

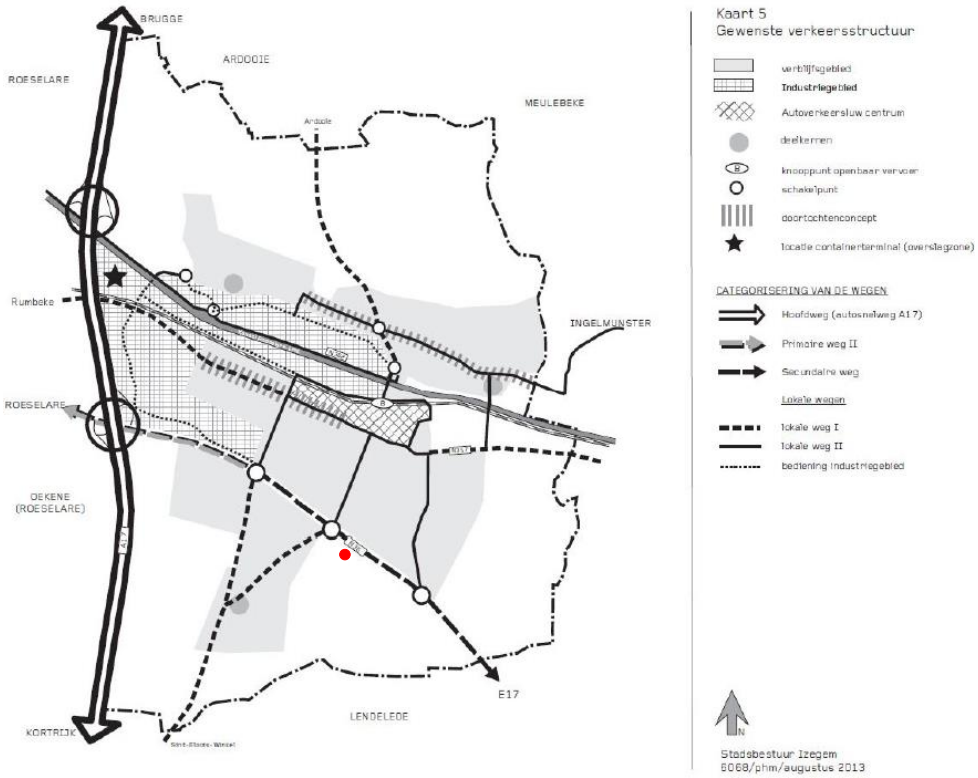
van een planologisch initiatief een afwegingskader worden gehanteerd. Dit afwegingskader biedt de mogelijkheid om een, door het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan gedragen, uitspraak te doen over de eventuele uitbreidingsmogelijkheden van desbetreffende bedrijven. In onderstaande tabel werden criteria uitgewerkt en toegepast voor Izegem. Deze criteria zijn reeds gehanteerd bij de opstelling van het BPA zonevreemde bedrijven en zullen worden gehanteerd bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening van eventuele planologische attesten en/of vergunningen. Economische aspecten kunnen mee opgenomen worden in de evaluatie voor die bedrijven die ruimtelijk inpasbaar zijn.

3. De gewenste verkeersstructuur

Kenmerkend en bepalend voor de verkeerskundige structuur van Izegem is de oost-weststructuur in het functiepatroon, historisch gegroeid langsheen de gekanaliseerde Mandel (kanaal Roeselare-Leie). Zowel het centrumgebied van Izegem, met de Roeselaarsestraat-Gentsestraat, als de twee deelgemeenten ten noorden van het kanaal hebben zich in hoofdzaak in deze richting ontwikkeld.

Het mobiliteitsbeleid waarvoor hier wordt geopteerd, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden is dan ook een belangrijk uitgangspunt. De hierna geformuleerde beleidselementen moeten dit uitgangspunt ondersteunen:

- Opstellen van een categorisering van het wegennet ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer;



Figuur 15: Gewenste verkeersstructuur (GRS)

De volgende selectie wordt voorgesteld:

- Hoofdwegen In het RSV is de E403 (A17) Brugge-Kortrijk als hoofdweg geselecteerd.

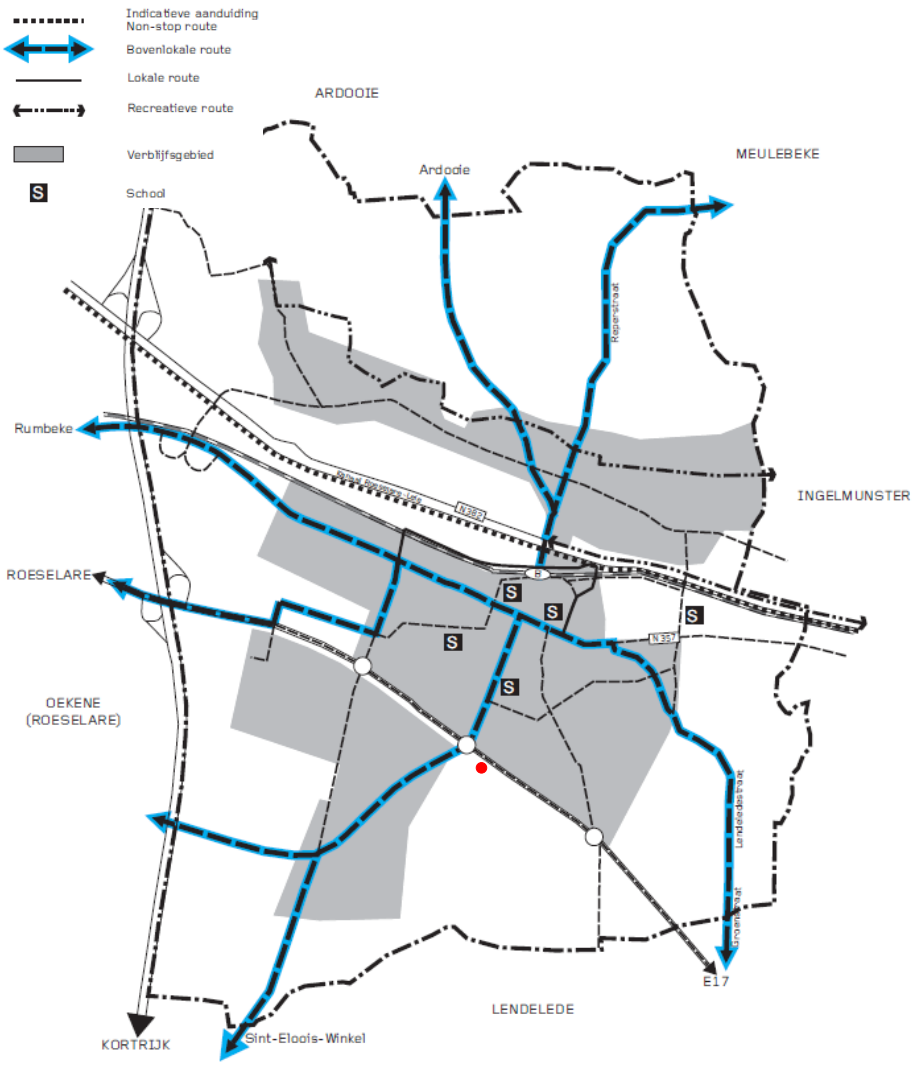
- Primaire wegen Op het grondgebied van Izegem is de N36 tussen de A17 tot het kruispunt Krekelmotestraat/Leenstraat geselecteerd als primaire weg type II. Rechtstreekse toegangen zijn uit den boze op dit type wegen. Een gescheiden verkeersafwikkeling is verplicht.
- Secundaire wegen Het provinciaal ruimtelijk structuurplan heeft het vervolg van de N36 richting A17 tot aan de N43 in Harelbeke aangeduid als secundaire weg type I. Secundaire wegen zijn wegen met een verbindingsfunctie en verzamelfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau. Ze ontsluiten gebieden naar de primaire wegen en de hoofdwegen (verzamelfunctie op bovenlokaal niveau). Ze staan daarnaast ook op lokaal niveau in voor de bereikbaarheid van diverse activiteiten langheen de weg (toegang geven). Ze zijn niet van gewestelijk belang. Als inrichting van de N36 wordt gedacht aan het voorzien van ventwegen, die het lokaal verkeer moeten opvangen, naast een 2x1-weg gericht op het doorgaand verkeer. Het aantal knooppunten wordt teruggebracht tot drie kruispunten ter hoogte van de Kortrijksestraat, de Burgemeester Vandenbogaerdelaan en de Krekelmotestraat.
- Lokale wegen type I
    - Ardooisestraat
    - Gentseheerweg
    - Meensesteenweg
    - Leenstraat

- Uitwerken van een gewenst Fietsroutenetwerk

  Het fietsnetwerk is erop gericht om veilige fietsverbindingen te realiseren tussen de verschillende woonkernen van Izegem en de naburig gelegen gemeenten. De bovenlokale fietsroutes werden geselecteerd in het kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk door de provincie. De lokale fietsroutes verkleinen de mazen van het fietsroutenetwerk.

Daarnaast heeft de provincie de volgende bovenlokale fietsroutes geselecteerd, nl.:

- de verbinding Ardooisestraat – Vijfwegenstraat - Centrale Brug – Nieuwstraat - Baron De Pélichystraat - Burgemeester Vandenbogaerdelaan - Meensesteenweg als verbinding van Izegem van en naar Ardooie en SintEloois-Winkel. De route zorgt eveneens voor een verbinding tussen het centrum van Izegem en Kachtem en Emelgem en voor een verbinding van de wijk Bosmolens met het centrum van Izegem;
- de N357: Roeselaarsestraat-Gentsestraat als verbinding van het centrum van Izegem van en naar Roeselare;
- De route vanuit het centrum van Izegem richting nieuwe kliniek te Roeselare: Krekelmotestraat - fietsweg langs Frunpark – nieuwe Heibrugstraat – fietstunnel onder Ambachtenstraat en N36 – Molstraat – Weststraat – brug over A17
- Route richting Meulebeke via Reperstraat – Meulebeeksestraat
- Route richting Lendelede via de Lendeleedsestraat – Groenstraat (grondgebied Lendelede) in vervanging van de Kortrijksestraat



Figuur 16: Gewenste fietsroutenetwerk

Verder worden er nog enkele lokale routes geselecteerd, nl.:

- de as Kanaalstraat-Brug Kachtem-Rumbeeksestraat-Kachtemsestraat-Baronstraat-Ingelmunstersestraat zorgt enerzijds voor de verbinding van Kachtem en Emelgem onderling en anderzijds voor de verbinding van deze twee kernen naar Roeselare en Ingelmunster;
- de verbinding Hogestraat – Rhodesstraat;
- de Dirk Martenslaan, Stationsstraat, Kruisstraat en Marktstraat in het centrum van Izegem;
- de N357 Gentseheerweg richting Ingelmunster;
- de Schoolstraat-Slagmeersenstraat;
- de Vlietmanstraat-Italianenlaan;
- de verbinding Leenstraat - Krekelmotestraat; de N36.

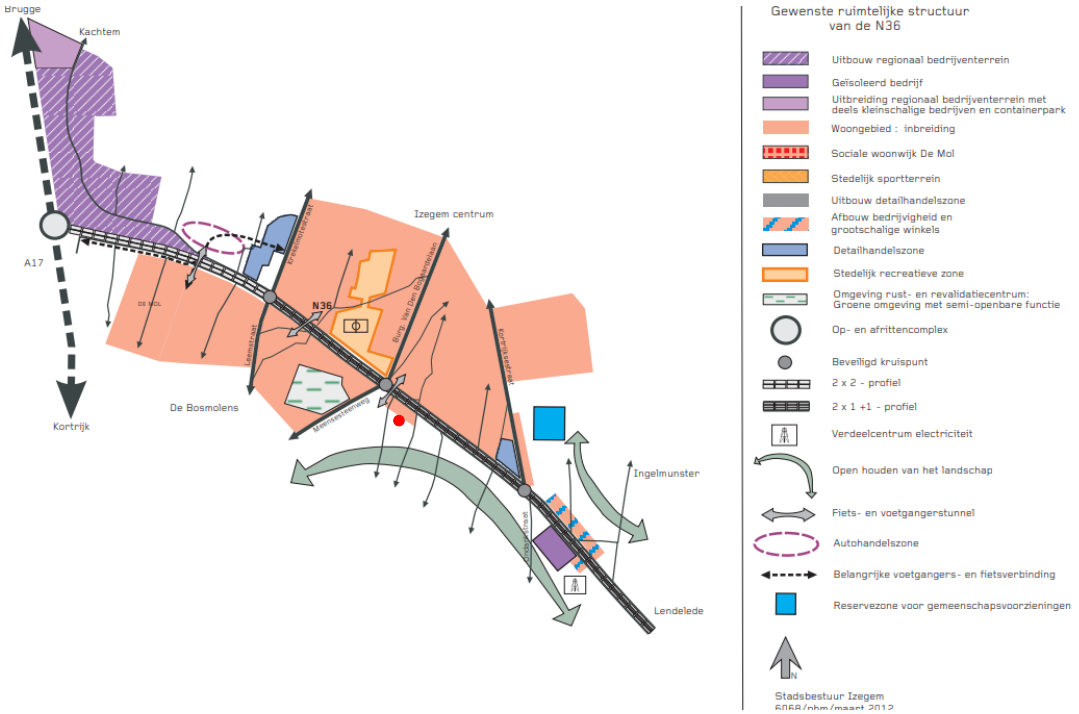
4. <u>De gewenste structuur van Izegem (N36)</u>

De gewenste ruimtelijke structuur van Izegem-centrum is in hoofdzaak erop gericht om de stad leefbaar en bewoonbaar houden. Dit betekent dat de verweving van wonen, werken, winkelen, economie, cultuur en dienstverlening moet worden versterkt, zonder daarom één van deze functies achter te stellen.

De vermenging van wonen en economische bedrijvigheid is karakteristiek voor de ruimtelijke verschijningsvorm van Izegem. Zowel het oud historisch centrum, waar kleine werkmanshuizen en oude industriële complexen nauw aansluiten op het huidige handelscentrum, als de recente industriële en ambachtelijke bedrijvigheid getuigen hiervan. Dit heeft als gevolg dat in het gebied tussen kanaal en N36 een dense aaneengesloten structuur aanwezig is, die een grote dynamiek vertoont.

Om de diversiteit en verwevenheid van functies te ondersteunen moet een aanvaardbaar evenwicht worden nagestreefd. In dat verband moeten algemene stedelijke kwaliteiten (aanwezigheid van pleinen en winkelstraten) worden versterkt en aangevuld met typische stedelijke kwaliteiten van Izegem zoals de oude historische buurt rond de Maandagmarkt, de aanwezigheid van het station en het kanaal Roeselare-Leie aan de rand van het centrum, en enkele groenelementen zoals de twee kasteeldomeinen.

Hoofddoel is het dynamisch proces van stedelijke vernieuwing verder te ondersteunen, waarbij de aanwezige functies elkaar aanvullen in één sterk stedelijk ruimtelijk geheel. Hierbij moet ruimte zijn voor nieuwe ruimtelijke typologieën die een antwoord bieden op eenvoudige, voor iedereen geldende behoeften.



Figuur 17: Gewenste structuur Izegem (N36) - GRS

Het toekomstbeeld voor de N36 is dat van een volwaardige stedelijke ontsluitingsweg, niet alleen voor Izegem, maar ook voor Ingelmunster. Vanaf de A17/E403 tot aan het kruispunt Krekelmotestraat/Leenstraat is de N36 een primaire weg II zonder erffuncties. Op het kruispunt takken het bedrijventerrein Abele en gedeeltelijk ook de stedelijke woonwijken De Mol/Bosmolens aan. Voorbij dit kruispunt wordt de N36 uitgebouwd als een veilige secundaire weg met beperkte erffuncties. Volgende acties zijn hiervoor noodzakelijk:

- Drie veilige schakelpunten naar het lokale wegennet
    - Krekelmotestraat-Leenstraat
    - Burg. Vandenbogaerdelaan – Meensesteenweg
    - Kortrijksestraat - Ondankstraat

Alle erffuncties en bestaande zijstraten krijgen geen rechtstreekse toegang meer tot de N36. Dit verkeer wordt opgevangen op parallelwegen, waar ook de fietsers een veilige plaats krijgen toegewezen. Op die manier ontstaat een profiel met twee rijstroken per richting, maar waarbij één is voorbehouden voor het doorgaand verkeer en één voor het plaatselijk verkeer. Ter hoogte van de kruispunten voegt het plaatselijk verkeer zich bij het doorgaand verkeer.

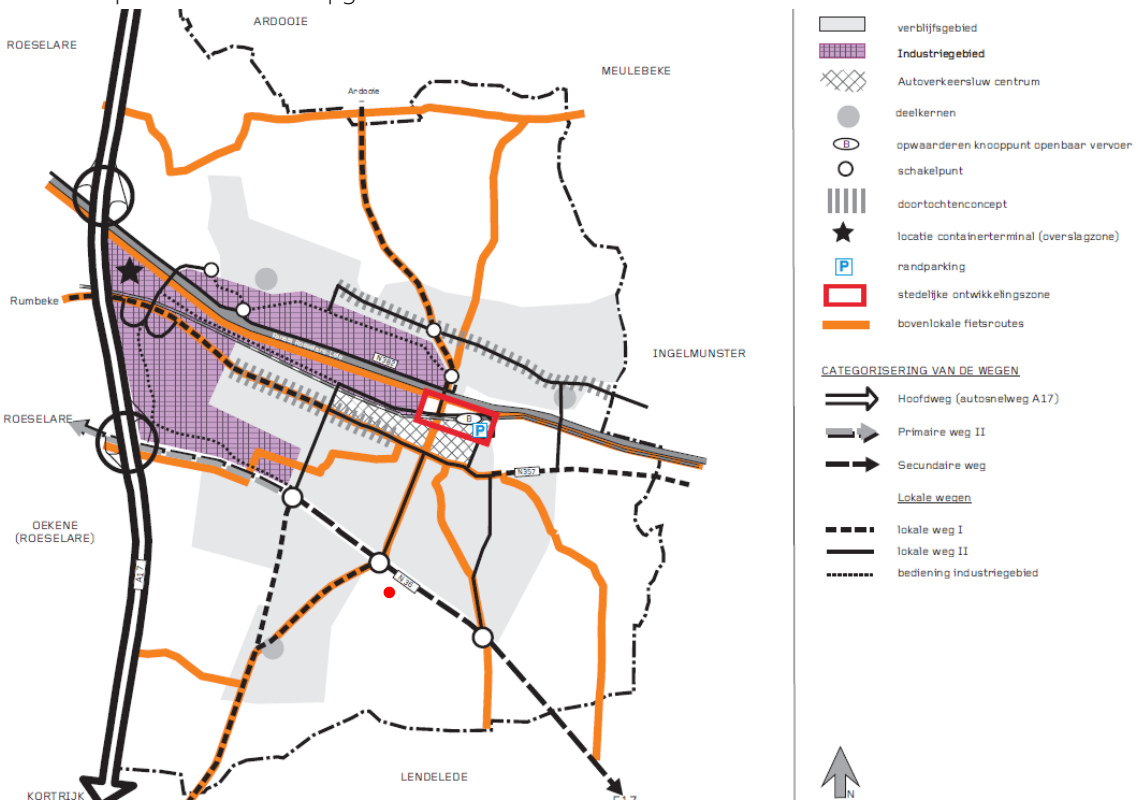
- Drie veilige oversteekpunten voor het fietsverkeer
  De N36 vormt een grote belemmering voor de zwakke weggebruiker (in het bijzonder schoolgaande kinderen). Om deze fysische barrière weg te werken, worden verschillende veilige oversteken voorzien voor voetgangers en fietsers:
    - een fietstunnel ter hoogte van de nieuwe woonwijk Hazelaarstraat;
    - een voetgangerstunnel ter hoogte van de Wallemotestraat/Krekelstraat;
    - een fietstunnel ter hoogte van de Meensesteenweg/Burgemeester Vandenbogaerdelaan (bestaand).

- Concentratie van grootschalige activiteiten en baanwinkels langsheen de N36
  De N36 is drager van grootschalige activiteiten. De N36 ontsluit enerzijds het regionale bedrijventerrein Abele, waar nog plaats is voor bijkomende activiteiten. Monitoring van de hierop aanwezige reservegronden is hierbij aangewezen. Door de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare werd het gemengd regionaal bedrijventerrein beperkt uitgebreid tot aan de spoorlijn. Door de grillige vorm en het voorkomen van verschillende infrastructuren (Roeselaarsestraat, oprit Sasbrug) kan een deel hiervan gereserveerd worden voor kleinere bedrijven en hierdoor gedeeltelijk tegemoet komen aan de vraag naar kleinere bedrijfspercelen. Op deze zone kan ook ruimte worden gevonden voor een nieuw gemeentelijk containerpark. Ook baanwinkels worden geconcentreerd langsheen de N36. Op de hoek van de Kortrijkstraat werd een detailhandelszone via het bestaande BPA Klein Harelbeke bevestigd. Het gewestelijk RUP afbakening regionaalstedelijk gebied Roeselare heeft anderzijds de mogelijkheid gecreëerd van een tweede concentratie ter hoogte van de Krekelmotestraat, naast een specifieke zone voor autohandelsbedrijven Heibrugstraat. Het velodroomproject, vastgelegd in het BPA Wielerbaan (MB 12/07/2001) is afgeblazen. Het blijft wel de bedoeling om deze ruimte tussen de Masteneikstraat en de Kortrijkstraat te reserveren voor sport- en gemeenschapsvoorzieningen.

- Afbouw baanwinkels en beperken bedrijvigheid ten westen van het kruispunt Kortrijksestraat-Ondankstraat
  Vandaag treedt in beperkte mate een verlinting voor langsheen de N36 in de richting van Lendelede (woningen, autohandelszaken, overige kleinhandel). Deze verlinting moet worden gestopt door een strikt beleid te voeren ten opzichte van de aanwezige baanwinkels en autohandelszaken. Enkel consolidatie is mogelijk. Bij uitbreidingsbehoeften dienen ze zich te herlocaliseren naar de detailhandelszone of de autohandelszone waarvan sprake hierboven. Meer ambachtelijke bedrijven kunnen wel behouden blijven en beperkt uitbreiden, zonder evenwel de agrarische structuur hierbij aan te tasten.

3.3.2 Gemeentelijk mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan van Izegem (d.d. 02.02.2001 met herziening d.d. 23.01.2012) mikt de komende jaren op het scenario 'afbouw centrale brug' dat reeds in de synthesenota van het eerste mobiliteitsplan uit 2001 was opgenomen.



Figuur 18: Duurzaam beleidsscenario (mobiliteitsplan)

Izegem heeft van oudsher een industrieel karakter, wat de stad in eerste instantie te danken heeft aan de ligging in de Mandelvallei. Hierdoor groeide de plattelandsgemeente Izegem door de eeuwen heen uit tot een kleine stad. Later kon de stad deze positie als aantrekkelijke vestigingsplaats voor industrieën handhaven door de verdere uitbouw van de verkeersinfrastructuur in de nabijheid van het centrum. De aanleg van het spoor en het kanaal, maar vooral de uitbreiding van het wegennet zorgen ervoor dat Izegem vlot bereikbaar is voor de verschillende verkeersmodi.

Izegem is hierdoor uitgegroeid tot een stedelijk gebied dat gekenmerkt wordt door een grote verwevenheid tussen het wonen en ambachtelijke activiteiten. De globale toekomstvisie bestaat erin deze economische en demografische dynamiek verder te ondersteunen, maar dan meer gestructureerd en rekening houdende met de ganse ruimtelijke context van de stad. Izegem wenst vooral een aantrekkelijke woongemeente te worden. Vanuit bovenstaande overtuiging werd de volgende slagzin voor Izegem geformuleerd:

IZEGEM: "een dynamische woon- en werkpool binnen het regionaalstedelijk gebied Roeselare".

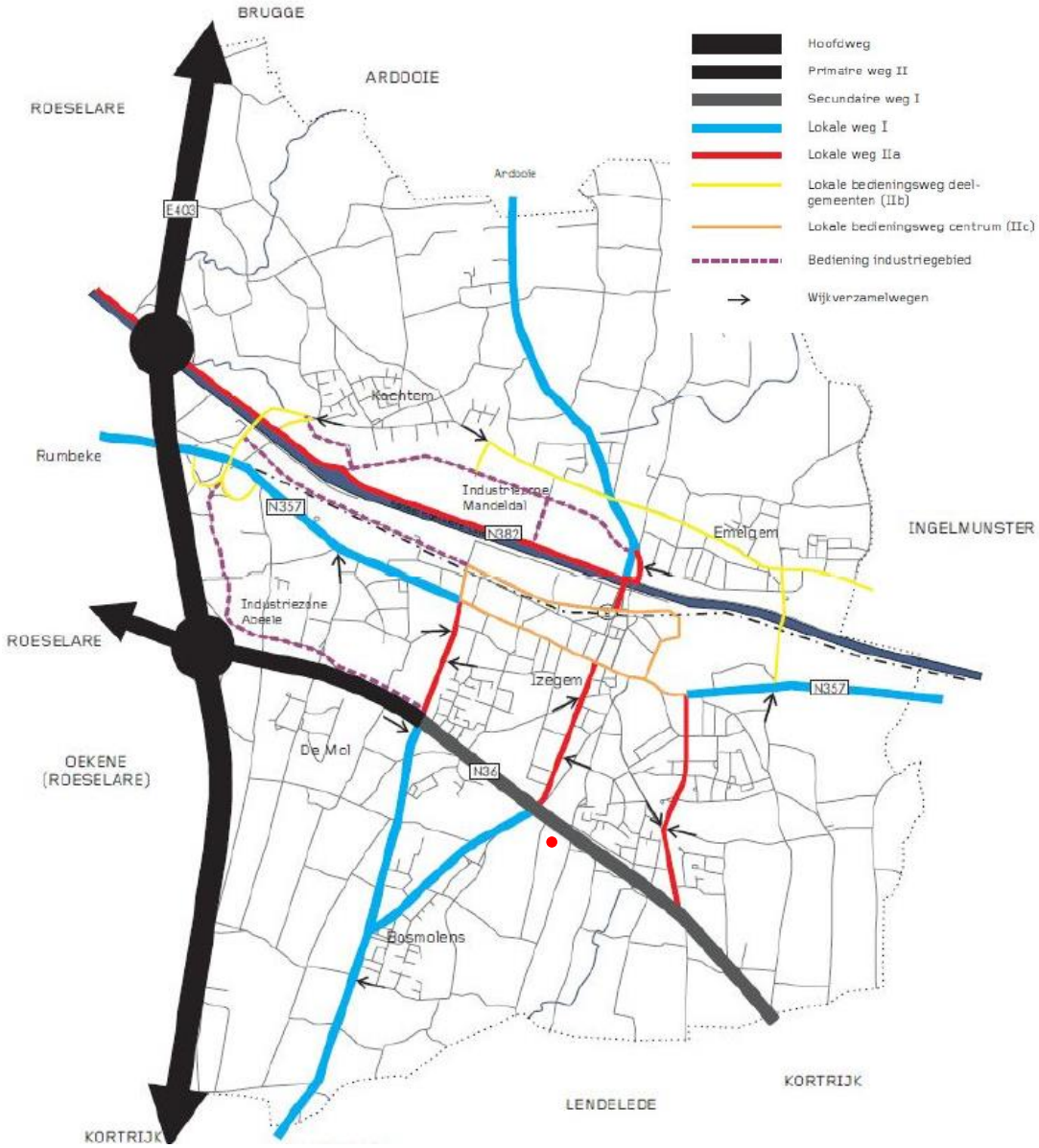
Uitgaande van deze vooropgestelde toekomstvisie worden vijf basisdoelstellingen vooropgesteld:

1. Herwaarderen van de woon- en leefomgeving
2. Behoud en ondersteunen van de dynamiek
3. Verbeteren van de kwaliteit en de leesbaarheid van de open ruimte
4. Behouden van de bereikbaarheid over weg, spoor en water
5. Verhogen van de verkeersleefbaarheid

3.3.2.1 Categorisering van het wegennet

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen bestaat één van de doelstellingen m.b.t. de mobiliteit uit het optimaliseren van het wegennet. Deze optimalisatie houdt een functionele categorisering van het wegennet in. De categorisering is gebaseerd op de gewenste hoofdfunctie (bereikbaarheid of leefbaarheid). Deze respecteert een hiërarchie gaande van hoofdwegen, primaire, secundaire en lokale wegen.

De volgende selectie wordt voorgesteld:



Figuur 19: Voorstel categorisering wegen (mobiliteitsplan Izegem)

1. Hoofdwegen
   In het RSV is de E403(A17) Brugge-Kortrijk geselecteerd als hoofdweg.

2. Primaire wegen
   Op het grondgebied van Izegem is de N36 tussen de A17 tot het kruispunt Krekelmotestraat/Leenstraat geselecteerd als primaire weg type II. Rechtstreekse toegangen zijn uit den boze op dit type van wegen. Een gescheiden verkeersafwikkeling is verplicht.

3. Secundaire wegen
   Het provinciaal ruimtelijk structuurplan heeft het vervolg van de N36 richting E17 tot aan de N43 in Harelbeke aangeduid als secundaire weg type I. Secundaire wegen zijn wegen met een verbindingsfunctie en verzamelfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau. Ze ontsluiten gebieden naar de primaire wegen en de hoofdwegen (verzamelfunctie op bovenlokaal niveau). Ze staan daarnaast ook op lokaal niveau in voor de bereikbaarheid van diverse activiteiten langsheen de weg (toegang geven). Ze zijn niet van gewestelijk belang. De secundaire weg vertoont de kenmerken van een weg (2x1 of 2x2) waarvan het verkeer niet noodzakelijk een gescheiden verkeersafwikkeling heeft (behalve buiten de bebouwde kom). De N36 zorgt voor de ontsluiting van de verschillende gemeenten langsheen het kanaal Roeselare-Leie. In die zin dient het verkeer tussen Ingelmunster en Roeselare te verlopen via de N50 – N36 en niet via het centrum van Izegem of Emelgem-Kachtem.

4. Lokale wegen

   Lokale wegen zijn wegen waar het verzamelen en toegang geven de belangrijkste functie is en zijn aldus niet van gewestelijk belang. Zij kennen in principe geen doorgaande functie en zorgen uitsluitend voor de plaatselijke ontsluiting van de kernen en woonstraten. Op de lokale wegen gaan de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelsnelheid. De inrichting is een 2x1-weg met gemengde verkeersafwikkeling met eventueel fietspaden buiten de bebouwde kom.

   Volgende wegen worden geselecteerd als lokale wegen:

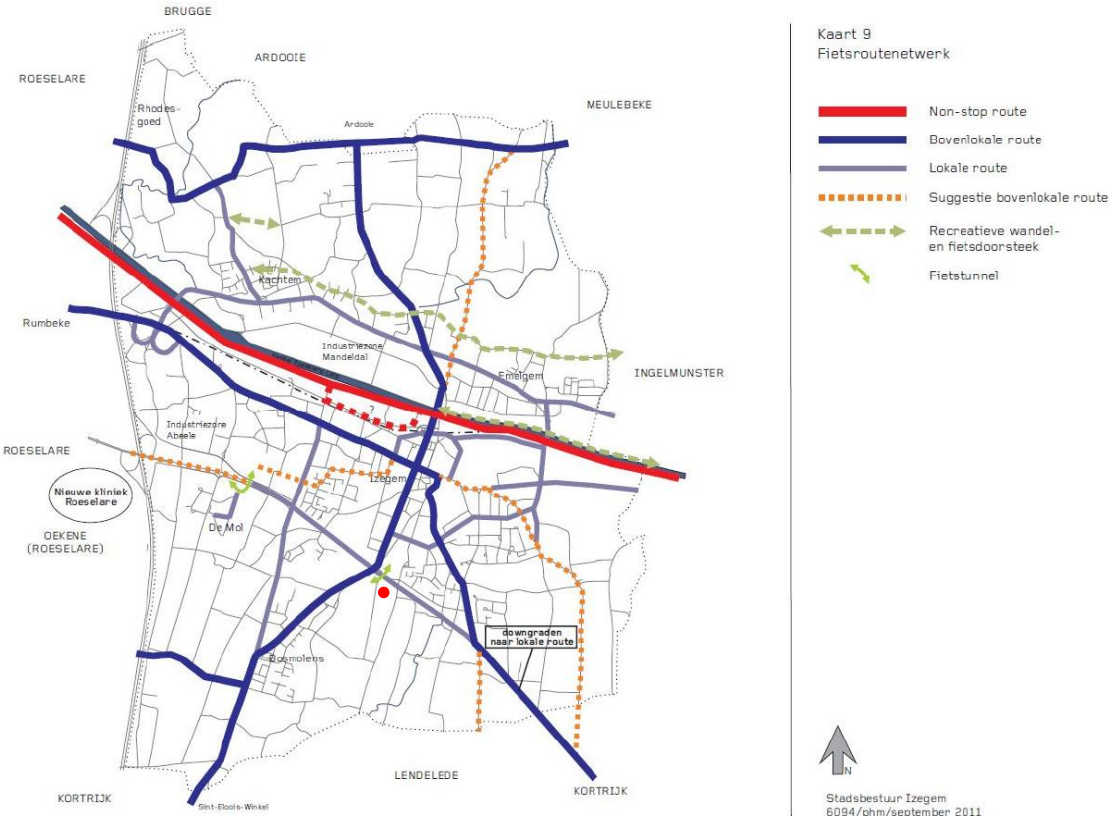
   - *Lokale wegen type I: verbinding met de buurtgemeenten*
     - Meensesteenweg en Leenstraat, richting Sint-Eloois-Winkel
     - Vijfwegenstraat – Ardooisestraat, richting Ardooie
     - Gentseheerweg (onderdeel van de N357), richting Ingelmunster
     - Roeselaarsestraat (onderdeel van de N357), richting Rumbeke

   - *Lokale wegen type II*
     a. Ontsluiting van het centrum
     b. Ontsluiting deelgemeenten
     c. Bediening van het centrum
     d. Wijkverzamelwegen
        - Vlietmanstraat

   - *Lokale wegen type III*
     - Alle andere wegen (gemengd verkeer max. 5m wegbreedte)

3.3.2.2 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk is erop gericht om veilige fietsverbindingen te realiseren tussen de verschillende woonkernen van Izegem en de naburig gelegen gemeenten. De bovenlokale fietsroutes werden geselecteerd in het kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De lokale fietsroutes verkleinen de mazen van het fietsroutenetwerk.



Figuur 20: Fietsroutenetwerk - mobiliteitsplan

- Bovenlokale fietsroutes
  - De Mezegemstraat, richting Manestraat, richting Lijsterstraat en Meulebeeksestraat;
  - De N357: Roeselaarsestraat als verbinding van het centrum van Izegem van en naar Roeselare

- Voorgestelde suggesties van nieuwe bovenlokale fietsroutes:
  - De route vanuit het centrum van Izegem richting nieuwe kliniek te Roeselare: Ommegangstraat – H.Hartstraat – K. Cardijnlaan – fietsdoorsteek naar Krekelmotestraat – fietsweg langs Frunpark – nieuwe Heibrugstraat – fietstunnel onder Ambachtenstraat en N36 – Molstraat – Weststraat – brug over A17
  - Route richting Lendelede via Gentsestraat - Lendeleedsestraat – Groenstraat (grondgebied Lendelede) en dit in vervanging van de bovenlokale route via de N36
  - De N357 Gentseheerweg richting Ingelmunster;
  - De Vlietmanstraat-Italianenlaan
  - De N36

- Lokale fietsroutes
  - Hogestraat;
  - Gentseheerweg;
  - Vlietmanstraat;
  - Deel van de N36.

4. JURIDISCHE CONTEXT

4.1 BASISGEGEVENS

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met kadastrale percelen*

Kadasternummers plangebied	Izegem, 1ste afdeling sectie C, nrs. 41H, 42Z, 43E2, 43F2, 43K2, 43L2, 43M2, 43N2, 44M, 44N, 44P, 48C, 49N, 57M, 58V, 58W, 58X, 58Y, 58Z,
Bestaand gebruik	De percelen worden vandaag grotendeels aangewend als bedrijfs-grond. Langs de wegen Manegemstraat en Slabbaarstraat-Zuid komen ook de functies residentiële wonen en woning + atelier voor.

Tabel 1: Basisgegevens juridische context van het plangebied

4.2 VERORDENDE PLANNEN

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied op gewestplan*
➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met bestaande BPA's en RUP's*
➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met herbevestigde agrarische gebieden*

Gewestplan	Cfr. Het gewestplan Roeselare-Tielt (KB 17 december 1979 en wijzigingen) situeert het plangebied volledig in woongebied.
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Meer dan 90% van het plangebied bevindt zich binnen het gewestelijk RUP 'Afbakening Regionaal stedelijk Gebied Roeselare' (d.d. 21/11/2008). Artikel 1 'Grenslijn regionaal stedelijk gebied Roeselare' is van toepassing.
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Het volledige plangebied bevindt zich binnen het provinciaal RUP "Solitaire vakantiewoningen - Midden West-Vlaanderen", goedgekeurd op 22 juni 2017.
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Niet van toepassing
Algemeen Plan van Aanleg	Niet van toepassing.
Bijzondere plannen van aanleg	Niet van toepassing.
Rooilijnplannen	Niet van toepassing.
Herbevestigd agrarisch gebied (HAG)	Het onderhavig plangebied valt net buiten de zone, aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied.

Tabel 2: Verordende plannen voor het plangebied

4.3 VERORDENINGEN

Gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen	• Gewestelijke verordening van 29.04.1997 inzake wegen voor voetgangersverkeer; • Gewestelijke verordening van 08.07.2005 inzake openluchtrecreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven; • Gewestelijke verordening van 05.06.2009 en gewijzigd op 18.02.2011 inzake toegankelijkheid; • Gewestelijke verordening van 05.07.2013 en gewijzigd op 15.07.2016 inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater; • Gewestelijke verordening van 09.06.2017 inzake breedband.
Provinciale stedenbouwkundige verordeningen	• Provinciale verordening van 23.07.2008 inzake het overwelven van baangrachten.
Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen	• Gemeentelijke verordening van 29.05.2018 inzake de woningkwaliteit (definitieve vaststelling); • Gemeentelijke verordening van 18.03.2010 inzake het plaatsen van schotelantennes (besluit tot goedkeuring); • Gemeentelijke verordening van 26.06.2014 inzake groenaanplant;

Tabel 3: Verordeningen voor het plangebied

4.4 JURIDISCHE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

4.4.1 Goedgekeurde verkavelingen

Er zijn geen verkavelingen aanwezig binnen het plangebied.

4.4.2 Mobiliteit

4.4.2.1 Gewestwegen

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer*

Grenzend ten noorden van het plangebied komt de gewestweg 'Rijksweg' (N36) voor.

4.4.2.2 Lokale wegen

Grenzend aan het plangebied komen er twee lokale wegen voor die dwars gelegen zijn ten opzichte van de Rijksweg (N36). De ten oosten gesitueerde Slabbaardstraat-Zuid wordt aangeduid als lokale weg type III. Ten westen is nog een lokale weg type III gelegen, namelijk de Manegemstraat. Beide wegen zijn bestemd voor lokaal bestemmingsverkeer, hebben geen gescheiden rijvakken en geen fietstpad(-aanduiding).

4.4.2.3 Buurt- en voetwegen

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met Atlas der Buurtwegen*

Atlas der Buurtwegen (1841-1850) en wijzigingen	Grenzend aan het plangebied komen de volgende buurtweg voor: • Buurtweg nr. 19. Deze buurtweg betreft de huidige noord-zuid gerichte Manegemstraat die zich ten westen van het plangebied bevindt. De aangeduide buurtweg fungeert nog steeds als zeer lokale circulatie weg voor gemotoriseerd verkeer. • Buurtweg nr.16 Deze buurtweg betreft de huidige noord-zuid gerichte Slabbaardstraat-Zuid die zich ten oosten van het plangebied bevindt. De aangeduide buurtweg fungeert nog steeds als zeer lokale circulatie weg voor gemotoriseerd verkeer. • Buurtweg nr. 66 Deze buurtweg grenst zeer kort aan het plangebied in het noordoosten. Het betreft de historische loop van de huidige Kortestraat, voordat de Rijksweg (N36) werd aangelegd.

Tabel 4: Buurt- en voetwegen in het plangebied

4.4.2.4 Openbaar vervoer en trage wegen

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met openbaar vervoer*
➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met trage wegen*

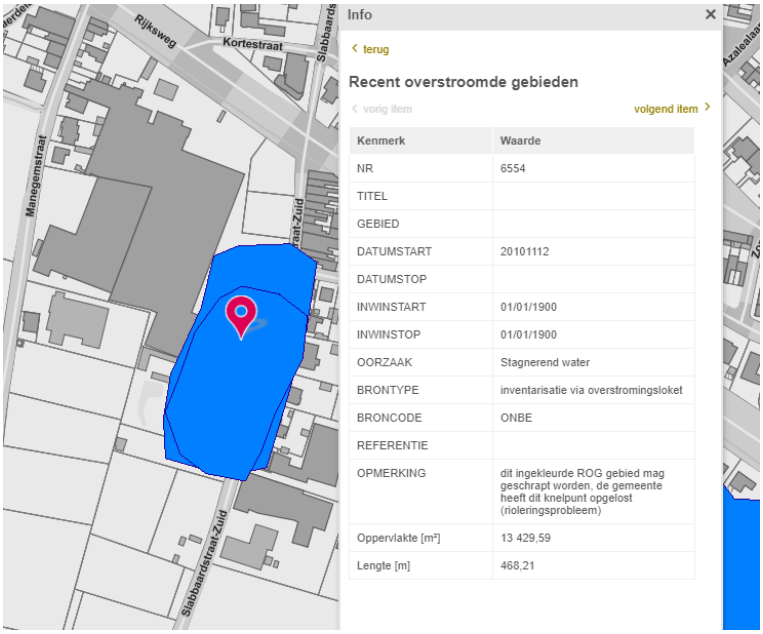
Openbaar vervoer	In de onmiddellijke omgeving van het plangebied lopen buslijnen 60 Kortrijk-Lendelede-Izegem-Roeselare en 502 Kortrijk-Gullegem-Lendelede-Izegem-Ardooie rijden beiden tussen Lendelede en Izegem via de Rijksweg en de Burgemeester Vandenbogaerdelaan. Buslijn 60 rijdt hier van maandag tot zaterdag ieder uur in beide richtingen, aangevuld met extra ritten op schooldagen tijdens de spitsuren. Op zondag is er een 120'-frequentie voorzien. Buslijn 502 rijdt enkel op schooldagen tijdens de spitsuren in functie van de scholen in Kortrijk, Heule, Izegem en Ardooie. Voor buslijnen 60 en 502 wordt een nieuwe bushalte 'Izegem Meensestraat' voorzien in de Burgemeester Vandenbogaerdelaan, bij de ingang van de fietstunnel. De dichtstbijzijnde bushalte op heden bevindt zich in de Meensesteenweg op 250-300 m afstand. In de toekomst wordt een bushalte voorzien t.h.v. de fietstunnel op ca. 200m afstand.
Trage wegen	In de onmiddellijke omgeving van het plangebied is geen fietssnelweg aanwezig. Net ten westen van de Manegemstraat ligt een fiets- en voetgangerstunnel onder de Rijksweg (N36). Langs deze veilige oversteek loopt een verbinding van het toeristisch recreatief netwerk tussen knooppunt 20 (kruispunt Meense-steenweg – Odiel Spruyttestraat) en 21 (centrum Izegem).

Tabel 5: Openbaar vervoer en trage wegen in het plangebied

4.4.3 Water

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen en Overstromingsgevoelige gebieden*
➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met winterbedkaart, hellingenkaart, erosiegevoelige gebieden, grondwater-stromingsgevoelige gebieden en infiltratiegevoelige gebieden*
➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met signaalgebieden en beschermingszones grondwaterwinning*

Bevaarbare waterlopen, onbevaarbare waterlopen en grachten (Vlaams Hydrografische Atlas)	Grenzend aan het plangebied (ten noorden) komt er één geklasseerde waterloop voor op de Vlaamse Hydrografische Atlas. Hier gaat het over een geklasseerde waterloop van 2de categorie waarbij we spreken over een ingebuisde waterloop (met gewestcode VHA-waterloop: 42201). Het ingebuisde water is afkomstig uit de achterliggende wijk Bosmolens en stroomt door richting de Bosbeek.
Overstromingsgevoelige gebieden 2017	Het zuidoostelijke deel van het plangebied valt binnen een effectief overstromingsgevoelig gebied. Deze zone komt voort uit de aanduiding van de recent overstroomde gebieden (zie onderstaande

(decreet Integraal Waterbeleid 2003)	afbeelding). Bij de opmerking staat wel dat deze zone kan geschrapt worden aangezien de gemeente dit knelpunt (rioleringsproblemen) heeft opgelost. Aan de overzijde van de Rijksweg (N36) is nog een mogelijk overstromingsgevoelig gebied aanwezig.  Figuur 21: Situering recent overstroomde gebieden
Informatieplicht overstromingsgevoelige gebieden – Fluviaal, Pluviaal en Kust (klimaatbestendigde watertoets 2023)	Binnen- en grenzend aan het plangebied worden geen zones ingekleurd binnen de Fluviale en/of Kust kaart. Binnen de Pluviale kaart wordt de meest noordwestelijke alsook zuidoostelijke uithoek ingekleurd als middelgrote kans op overstromingen. De noordoostelijke rand parallel aan de Slabbaardstraat-Zuid wordt gezien als kleine kans op overstromingen.
Winterbedkaart (Watertoets 2006)	Het plangebied behoort niet tot een winterbed van een waterloop.
Hellingenkaart (Watertoets 2006)	Het plangebied is vlak terrein met de meest voorkomende hellingsgraad lager dan 0,5% en een maximale hellingsgraad van 5%.
Erosiegevoelige gebieden (Watertoets 2006)	Het plangebied is op enkele zeer beperkte 'rest' gebieden na niet erosiegevoelig. Daarnaast is het plangebied reeds grotendeels verhard.
Grondwaterstromings-gevoelige gebieden (Watertoets 2006)	Voor 95% behoort het plangebied tot een gebied dat weinig gevoelig is voor grondwaterstroming (type 3). In het noorden van het plangebied is een zone aanwezig die zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1).
Infiltratiegevoelige gebieden (Watertoets 2006)	Het plangebied is grotendeels gelegen in infiltratiegevoelig gebied (95%). In het noorden is een zone niet infiltratiegevoelig.

Signaalgebieden	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen signaalgebieden voor.
Beschermingszones grondwaterwinningen (decreet houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer 1984)	Binnen –en grenzend aan- het plangebied komen er geen beschermingszones voor grondwaterwinning voor.

Tabel 6: Waterelementen in het plangebied

4.4.4 Erfgoed

4.4.4.1 Bouwkundig erfgoed

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met bouwkundig erfgoed*

Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed. Grenzend aan het plangebied is er wel een bouwkundig element aanwezig. Aan de overzijde van de Slabbaardstraat-Zuid ten zuidoosten van de het plangebied bevindt zich een burgerhuis (ID: 80883) (huisnummer 31) dat opgenomen is in Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed.
Beschermde stads- en dorpsgezichten (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
Beschermde monumenten (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
Beschermde overgangszones (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
Unesco (kern/buffer) (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.

Tabel 7: Bouwkundig erfgoed in het plangebied

4.4.4.2 Landschappelijk erfgoed

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met landschappelijk erfgoed*

Vastgestelde Inventaris Houtige Beplantingen met Erfgoedwaarde en Inventaris Historische Tuinen en Parken (decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
Vastgestelde landschapsatlas (decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
Beschermde cultuurhistorische landschappen (Decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
Erfgoedlandschappen (Decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.

Tabel 8: Landschappelijk erfgoed in het plangebied

4.4.4.3 Archeologisch erfgoed

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met archeologisch erfgoed*

Gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt (Vaststelling d.d. 01.01.2017 door agentschap Onroerend Erfgoed)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
Vastgestelde inventaris archeologische zones (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.
Beschermde archeologische sites (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Noch binnen het plangebied, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.

Tabel 9: Archeologisch erfgoed in het plangebied

4.4.5 Natuur

4.4.5.1 Internationaal of Europees niveau

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met speciale beschermingszones*

Habitatrichtlijngebieden (Europese Richtlijn 92/43/EEG)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er geen habitatrichtlijngebieden voor.
Ramsar-gebieden (internationale Ramsar-conventie 1971)	Binnen een straal van 2 km van het plangebied komen er geen Ramsar-gebieden voor.
Vogelrichtlijngebieden (Europese Richtlijn 79/409/EEG)	Binnen een straal van 2 km van het plangebied komen er geen Vogelrichtlijngebieden voor.
Natura 2000 habitatkaart	Binnen een straal van 2 km van het plangebied komen er enkele Natura 2000-habitats voor. Deze liggen echter op aanzienlijke afstand (+ 1km). Tussenliggend is er ook een stedelijk gebied aanwezig, waardoor de impact van dit plangebied op de habitats te verwaarlozen is.

Tabel 10: Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied

4.4.5.2 Vlaams niveau

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met historisch permanente graslanden, VEN-gebieden en reservaten*
➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met biologische waarderingskaart (versie 2, 2018)*

Historisch permanente graslanden (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997 en landbouwwetgeving)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er enkele Historisch permanente graslanden voor. Binnen de contour van het plangebied bevinden zich geen historisch permante graslanden. De meest nabije gelegen zone situeert zich ten noordoosten van het plangebied op een +/- 1600 m. Tussenliggend is er een stedelijk gebied aanwezig, waardoor de impact van dit plangebied op het HPG te verwaarlozen is.
Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) = grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) = natuurverbindings- en natuurverwevingsgebieden (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Binnen een straal van 2 km van het plangebied komen er geen VEN-gebieden voor.
Bosreservaten (Bosdecreet 1990)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er geen bosreservaten voor.

Duinerservaten (Duinendecreet 1993 actueel ingewerkt in het decreet betreffende Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er geen beschermde duinen voor.
Natuurreservaten (Vlaanderen) (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied komen er geen Vlaamse natuurreservaten voor.
Erkende natuurreservaten (Besluit Vlaamse Regering 27 juni 2003 tot vaststelling van de voorwaarden voor erkenning van natuurreservaten en van terreinbeherende natuurverenigingen en houdende toekenning van subsidie)	Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied komen er geen erkende natuurreservaten voor.
Biologische waarderingskaart (BWK) Decreet betreffende het Natuurbehoud	De zone bosschage binnen het plangebied wordt aangeduid als biologisch waardevol. In de rest van het plangebied is weinig tot geen groen aanwezig en wordt dus als biologisch minder waardevol aangeduid. Zowel ten westen, als ten zuiden van het plangebied is in de onmiddellijke omgeving een landbouwgebied aanwezig dat aangeduid wordt als een complex biologisch minder waardevol en biologisch waardevol.

Tabel 11: Vlaamse beschermingszones in het plangebied

5. PLANOPTIES

5.1 RUIMTELIJKE MOTIVATIE

Zie deel 2 voor de situering, beschrijving van de omgevingsfactoren en afbakening van het plangebied.

Figuur 22: Situering en aanduiding contour op de luchtfoto

5.1.1 Behoefte aan ruimte voor lokale bedrijven

De behoefte aan ruimte voor lokale bedrijven is groot. Beleidsmatig is het plangebied onderdeel van het regionaalstedelijk gebied en een economisch knooppunt. Het voorzien van voldoende geschikte ruimte voor bedrijvigheid is hier gewenst. Izegem wenst tegemoet te komen aan deze ruimtevraag zonder daarvoor in te grijpen in de open ruimte door bijvoorbeeld nieuwe bedrijventerreinen te gaan ontwikkelen. Dergelijke aanpak kadert volledig binnen het Vlaamse ruimtelijk beleid, cfr. vooral de Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, maar evengoed de structuurplannen op de diverse niveaus.

De zoektocht naar ruimte voor lokale bedrijven werd samen met drie andere -parallel lopende- RUP's gevoerd. Volgende drie ruimtelijke uitvoeringsplannen -naast het onderhavige RUP Manegemstraat- moeten mee zorgen voor bijkomende ruimte voor lokale bedrijven in de nabije toekomst voor stad Izegem:

- RUP Verbist (RUP_36008_214_00411_00001)
- RUP Gentseheerweg (RUP_36008_214_00412_00001)
- RUP Mezegemstraat (RUP_36008_214_00414_00001)
-

De verdeling en afweging van de type bedrijvigheid per locatie werd locatie specifiek onderzocht. Dit werd afzonderlijk, per RUP uitgewerkt onder de 'vertaling in grafisch plan en voorschriften'.

De overgrote meerderheid van de niet-bezette bedrijventerreinen (19,80 ha van de 29,78 ha) is niet inzetbaar op middellange of lange termijn (resp. pas na 5 à 10 of 10 jaar) wegens moeilijkheden zoals bv. een waterproblematiek, bodemsanering, juridische procedure,... Verder is er 7,00 ha in reserve gehouden door bedrijven met het oog op de groei. De resterende oppervlakte kan niet ingezet worden wegens afwijkend gebruik (1,35 ha). Van 1,63 ha is geen reden gekend voor de niet-bezetting; mogelijk heeft de versnipperde oppervlakte hiermee te maken.

De stad heeft momenteel dus geen inzetbaar aanbod bedrijfsruimte, noch zijn er betekenisvolle ontwikkelingen van bedrijfsgronden in zicht. Dat uit zich op vandaag in opstartende ondernemingen die niet anders kunnen dan ergens anders een plekje te zoeken om hun droom te realiseren, nadat ze bij de stad tevergeefs aanklopten op zoek naar een locatie in Izegem. Ook gevestigde waarden moeten tegen hun zin vertrekken om ergens anders hun groeiverhaal te realiseren.

Deze situatie is voor de stad Izegem, met een rijke geschiedenis van ondernemerschap, niet aanvaardbaar. De stad zet daarom stappen om op een duurzame wijze bedrijfsruimte te voorzien. Er wordt conform de strategische visie van het BRV volop ingezet op reconversie/optimalisatie van bestaande bedrijventerreinen (ongeacht de actuele planologische bestemming ervan).

Deze ruimte voor lokale activiteiten kan (o.a.) gerealiseerd worden ter hoogte van inactieve grootschalige bedrijventerreinen op voorwaarde van een degelijke inpassing in de omgeving, in het bijzonder wat de woonfunctie betreft. Daarnaast moet bij de ruimtelijke (her-)ontwikkeling van deze zones rekening worden gehouden met het landschappelijk-visueel aspect en de ontsluiting. De site Manegemstraat is al ten tijde van het RUP 'Klein Harelbeke' (net ten noorden) aangewezen om naar bedrijvigheid te herbestemmen. Daar werd immers net de omgekeerde beweging (bedrijvigheid naar wonen) gemaakt. Ook de mobiliteitsstudie voor deze locatie wees uit dat een grote (dense) woonontwikkeling niet goed te ontsluiten valt, in tegenstelling tot lokale bedrijvigheid. Een afwerking van het bestaande partiële woonlint met atelierwoningen ter hoogte van de Manegemstraat wordt hier als maximaal woonprogramma aanzien. Appartementen worden uitgesloten gezien de lage knooppunt- en voorzieningenwaarde van deze locatie.

Vanuit het programma van ontwikkeling van lokale bedrijvigheid wordt op basis van de grondige kennis van de plaatselijke situatie, rekening houdende met de eventuele randvoorwaarden komende vanuit de milieubeoordeling, een set van ruimtelijke concepten/inrichtingsprincipes uitgewerkt. Op basis daarvan wordt dan een concrete inrichting van het gebied uitgewerkt, waarover dan het planproces verder wordt gevoerd.

De N36 is ter hoogte van het plangebied geselecteerd als secundaire weg type I en laat bedrijfsactiviteit toe. Voor loutere woonontwikkelingen zijn geschiktere locaties in de stadskern met een kortere afstand tot de verschillende voorzieningen en het openbaar vervoer. Het is niet langer wenselijk één grote regionale industriële activiteit (cfr. C&B) te voorzien maar de bedrijvigheid af te stemmen op de lokale context er kleinere lokale bedrijvigheid te voorzien op maat van de omgeving.

5.1.2 Toetsing aan de plannings- en beleidscontext

Bestaand is het plangebied, feitelijk ingevuld als bedrijfssite. De gebouwen en constructies zijn verouderd en hoofdzakelijk niet meer inzetbaar voor andere functies. Nieuwe grootschalige industriële activiteit is gezien de omliggende woonkorrel niet gewenst.

Planologisch is het plangebied gelegen binnen de bestemming 'woongebied'. Hoewel hiervoor interesse bestaat bij ontwikkelaars, is een volwaardige verkaveling op deze locatie door het stadsbestuur niet gewenst. Dit zou ingaan tegen het stedelijk beleid dat Izegem voert, waarbij wordt ingezet op versterking van het stadscentrum en de dorpskernen. Deze site behoort daar niet toe en ligt relatief afgelegen t.o.v. de belangrijke knooppunten en voorzieningen van de stad.

Bovendien wordt vastgesteld dat op grondgebied Izegem actueel reeds een uitgebreid woonaanbod beschikbaar is én dat nog heel wat bijkomende woongelegenheden recent vergund werden en op korte termijn op de markt zullen komen.

De ruimte voor lokale bedrijvigheid daarentegen is enorm schaars. Zie ook de algemene planopzet en de onderbouwing van deze behoefte in bovenstaande paragraaf. Hoewel de actuele bestemming van de site wonen is, vormen de feitelijke toestand, de historiek van het plangebied en de doelstellingen van het GRS een stevig aanknopingspunt om een stukje van de behoefte aan bedrijfsruimte van de stad hier te kunnen invullen. Hoewel met de aanwezige bebouwing op zich niet veel kan worden aangevangen en de site dus grotendeels gesaneerd zal moeten worden, is de ligging gunstig en kan mits voldoende aandacht voor de integratie van de bedrijvigheid in de wooncontext een goede ruimtelijke ontwikkeling worden uitgewerkt. Er is bovendien interesse voor de ontwikkeling van KMO-units op deze locatie (o.a. van de huidige eigenaar), wat bepaalde garanties kan bieden qua realisatie van deze invulling.

Gelet op de ligging binnen de afbakening van het regionaal stedelijk gebied van Roeselare is het reconversiekader uit het PRS West-Vlaanderen hier van toepassing. Onderstaande worden de 4 ruimtelijke principes voor reconversie getoetst aan voorliggend project:

- Opvangen noden binnen de gemeente:
  Er is een duidelijke nood aan ruimte voor lokale bedrijvigheid in Izegem. Die nood wordt aangetoond en beargumenteerd in voorgaande paragraaf;
- In relatie met de visie binnen het GRS:
  In het GRS is de omgeving rond het plangebied – Manegemstraat (Bosmolens) - gedefinieerd als erkende woonkorrel. Dit zijn woonkorrels in het buitengebied die als korrel worden behouden. Gezien zijn ligging is het plangebied geënt op de Rijksweg. Het voorzien van lokale bedrijvigheid (KMO) past binnen deze ruimtelijke context. Dit in tegenstelling tot de bestaande bestemming die hier wonen in een buitengebied voorziet. In desgevallende situatie is het beleidskader uit PRS W-V van toepassing en is hiervoor geen herziening van het GRS nodig;
- Functies maximaal verweven:
  Gelet op de relatief afgelegen ligging t.o.v. de belangrijke knooppunten en voorzieningen van de stad is een invulling met aanzienlijk bijkomende ruimte voor wonen niet gewenst. Het stedelijk beleid van Izegem bestaat erin om in te zetten op een versterking van het stadscentrum en de dorpskernen. Bovendien is er geen actuele aantoonbare nood aan bijkomend wonen aanwezig binnen de stad. Deze nood is er wel voor lokale bedrijvigheid. Om de site van een monofunctionele invulling te behoeden wordt een invulling vooropgesteld waarbij wonen en werken verweven wordt ingericht. Hierbij blijft de woonfunctie ondergeschikt aan de bedrijvigheidsfunctie. De herinvulling van het plangebied beoogt een combinatie van bedrijvigheid samen met atelierwoningen.
- Kwalitatieve invulling staat centraal
  De huidige site is quasi volledig verhard, kent geen ruimtelijke kwaliteit en biedt geen meerwaarde voor de directe omgeving. Door het terrein een nieuwe invulling te geven zal dit zonder meer een positieve invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van de feitelijke toestand. De ecologische impact wordt conform de geldende wetgeving zo beperkt mogelijk gehouden. De nodige garanties hierover (waterbeheer, energieverbruik, ruimtegebruik,...) zullen opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende RUP.
  Door in te zetten op lokale bedrijvigheid, die verweefbaar is met een beperkt aantal atelierwoningen en de omliggende open ruimte (agrarisch gebied) zal de schaal van bebouwingsconcentratie en -typologie beperkt blijven.
  Gelet op de zuidelijk aangrenzende open ruimte, is de nood aan bijkomend wijkgroen en/of speelruimte voor de omliggende bewoning niet van toepassing op dit plangebied. Wel zal er maximale aandacht gaan naar de landschappelijke integratie (zie onderstaand concept 'Landschappelijke integratie') van de bedrijvigheid door middel van een groen-/bufferzones. Daarenboven wordt een optimalisatie van het netwerk voor langzaam verkeer beoogd waarbij een oost-westelijk georiënteerde trage wegverbinding wordt ingericht op de site. Op die manier wordt een verbinding gerealiseerd met de nieuwe fietstunnel t.h.v. de Burgemeester Vandenbogaerdelaan richting Meensesteenweg.

5.2 CONCEPTEN

De volgende concepten worden ingezet om een eenduidige visie te vormen over de gewenste ontwikkeling van het plangebied. De hieronder geformuleerde principes kunnen dan een doorvertaling krijgen richting een inrichtingsschets die verder evolueert naar een inrichtingsplan.

Er moet voorzien worden in een duurzame en inpasbare typologie

Als er over typologie gesproken wordt gaat het om het realiseren van functionele bedrijfsgebouwen, de schaal en de uiterlijke verschijningsvorm. Het gaat dus zowel over de duurzaamheid, de flexibiliteit van de gebouwen maar ook de stedenbouwkundige inpasbaarheid binnen de omgeving (bouwhoogtes, architectuur, kwaliteit, etc.) en het ruimtelijk rendement. Er moet rekening worden gehouden met eventuele ondergeschikte functies – al dan niet gemeenschappelijk – zoals ruimte voor (bedrijfseigen en aan de bedrijvigheid ondergeschikte) toonzalen en kantoren, .

De verkeersafwikkeling gebeurt op een veilige en duurzame manier

De ontsluiting van het bedrijventerrein wordt veilig ingericht en houdt rekening met de lokale verkeerssituatie. Er wordt voorzien in toegankelijkheid voor niet-gemotoriseerd verkeer, waarbij de nodige faciliteiten voor bv. stallen en laden van elektrische fietsen ingepland worden. De interne circulatie wordt veilig, duidelijk leesbaar en flexibel uitgewerkt. Parkeren en laden en lossen wordt gebundeld.

De bedrijvigheid moet correct landschappelijk geïntegreerd worden

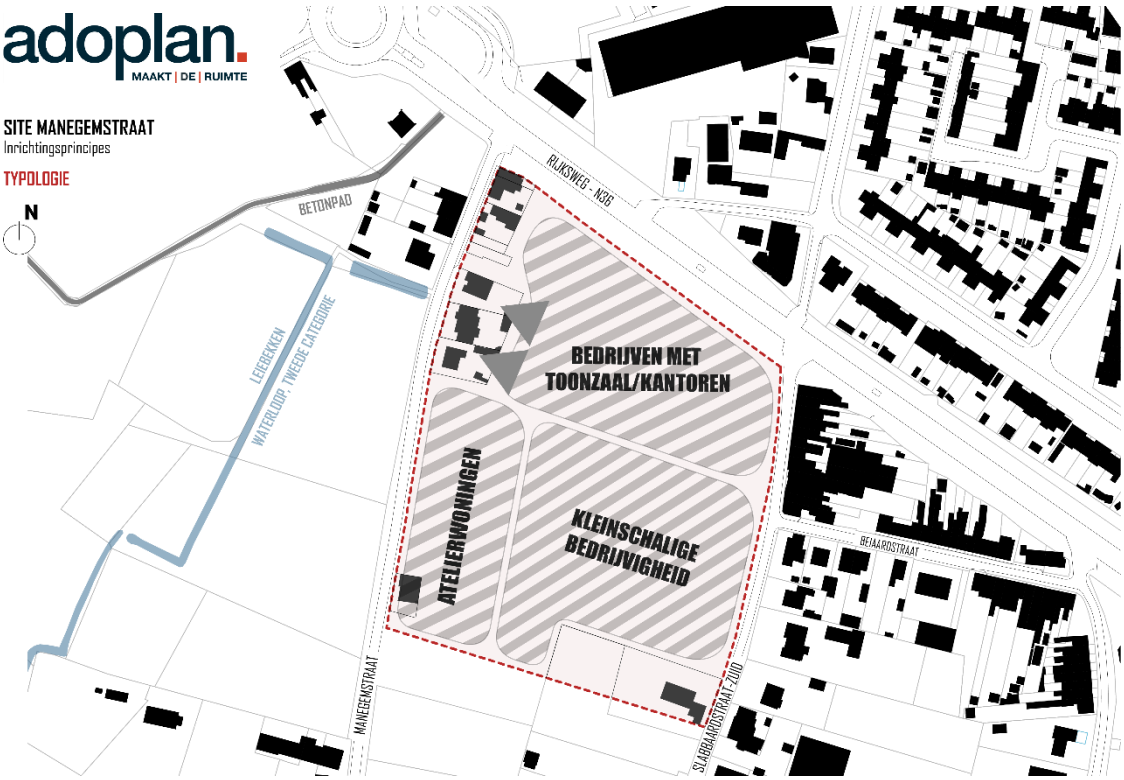
Landschappelijke integratie betreft de inpasbaarheid van de toekomstige invulling in zijn specifieke woonomgeving. Het afzomen en aansluiten op bestaande structuren aan de kant van de open ruimte, beperken van de visuele impact, de realisatie van een kwalitatief straatbeeld zijn allemaal zaken die onder de term landschappelijke integratie vallen.

Via de hierboven aangehaalde principes wordt een aanzet tot inrichting geformuleerd.

5.2.1 Typologie

Onder het concept typologie kunnen de verschillende verschijningsvormen ondergebracht worden. Binnen het RUP Manegemstraat wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- Bedrijven met toonzaal/kantoor langsheen N36;
- Klein tot middelgrote bedrijvigheid;
- Atelierwoningen.



Figuur 23: Visualisatie van het concept: typologie

<u>Bedrijven met toonzaal/kantoor</u>: De huidige situatie qua bedrijvigheid staat niet meteen in relatie met de Rijksweg. Door een façade te creëren langs de N36 wordt de achterliggende bedrijvenzone voorzien van een meer kwalitatief straatbeeld. Dit is ook de aangewezen kant voor het voorzien van gebouwen of gebouwdelen met een kwalitatiever uitzicht (bv. toonzalen en kantoren). Een hoogwaardige architectuur en inzet van kwalitatieve afwerking (materialisatie, kleurgebruik, beplanting) kan een positieve bijdrage leveren ter hoogte van de Rijksweg. Hierbij kan een hoogteaccent een monotone façade vermijden terwijl aanvullende functies in het hoogteaccent gefaciliteerd kunnen worden. Deze aanvullende functies zoals kantoren dienen echter steeds ondergeschikt te blijven aan de bedrijvigheid en blijven beperkt tot deze stapel langsheen de Rijksweg.

Voor de westkant van deze zone, waar momenteel een aantal residentiële woningen aanwezig zijn, wordt overwogen te voorzien in een nabestemming voor zone voor bedrijven. De nabestemming kan ingaan wanneer een ontwikkelaar de integrale zone met nabestemming kan verwerven. Zolang dat niet het geval is, blijft de huidige woonbestemming er dan gelden.

Klein tot middelgrote bedrijvigheid: Binnen de achterliggende zone is het mogelijk om kleinschalige bedrijvigheid te oriënteren binnen de voormalige gebruikte bedrijfsoppervlakte. De kleinschalige bedrijvigheid kan op maat van stad Izegem ingevuld worden, waarbij nagedacht wordt over hoe het kwalitatief stapelen van functies met eventueel de creatie van een tweede maaiveld mogelijk is binnen deze zone.

Atelierwoningen: Ter hoogte van de Manegemstraat is het mogelijk om een overgang te creëren richting de openruimte en het huidige gebruik, zijnde deels bedrijvigheid te verschuiven richting het achterliggende gebied. De Manegemstraat is binnen het mobiliteitsplan aangestipt als lokale weg type III die instaat voor de ontsluiting van de aanpalende woonpercelen en kunnen op die manier ook verder ten dienste staan van enkele bijkomende woonkavels in combinatie met achterliggende kleinschalige ateliers. Hierbij is het van belang dat alle atelierruimtes achteraan ontsloten worden. De bestaande woning langsheen de Manegemstraat wordt mee opgenomen in de zone voor atelierwoningen. Deze kan uiteraard ook verder als bestaande en vergunde residentiële woning behouden blijven.

Figuur 24: Referentie BEDRIJVEN MET TOONZAAL/KANTOOR – De Pluim, Zwevegem

Figuur 25: Referentie ATELIERWONINGEN – Burgemeester Margostraat, Aalbeke

Figuur 26: Referentie ATELIERWONINGEN – Burgemeester Margostraat, Aalbeke

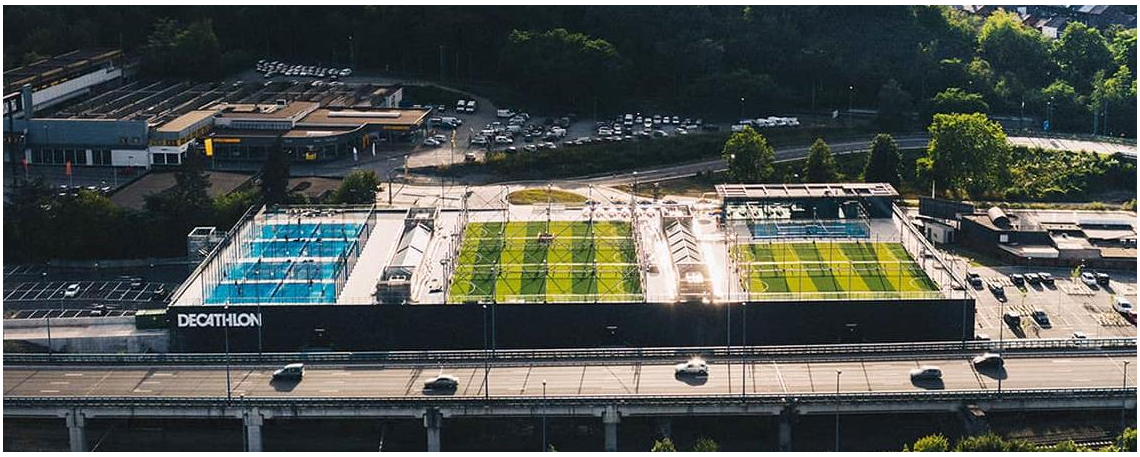
Figuur 27: Referentie KLEINSCHALIGE BEDRIJVIGHEID - wonen, werken, recreëren, Almere

Figuur 28: Referentie CREATIE TWEEDE MAAILVELD, werken, wonen, leven – Citadel Flevoland, Almere

Figuur 29: Referentie gestapelde bedrijvigheid + wonen op dak - Nautilus & IJSvis, Scheveningen

Figuur 30: Referentie gestapelde bedrijvigheid + wonen op dak - Nautilus & IJSvis, Scheveningen

Figuur 31: Referentie gestapelde bedrijvigheid + wonen boven werken, bedrijventerrein Hoogtij, Westzaan

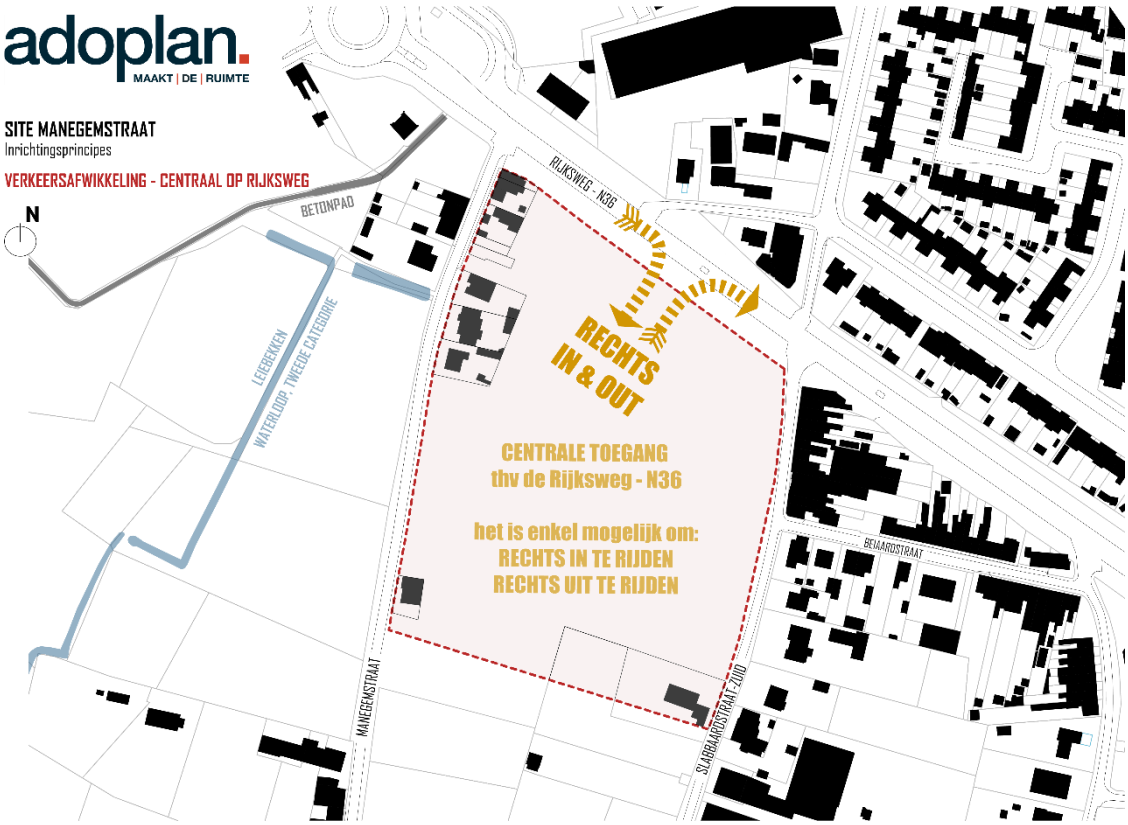


Figuur 32: Referentie 2de maaiveld functie: sportfunctie + horeca op dak - Decathlon, Charleroi

Figuur 33: Referentie BEDRIJVEN MET TOONZAAL/KANTOOR met functiemenging (garage + klimzaal) – De Stordeur, Leuven

5.2.2 Verkeersafwikkeling

Er wordt een hoofdontsluiting voorzien voor alle gemotoriseerd verkeer vanaf de Rijksweg. Toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers wordt gegarandeerd. Daarnaast dient een interne ontsluiting ervoor te zorgen dat de diverse typologieën samen kunnen functioneren zonder overlast te generen op de openbare weg.

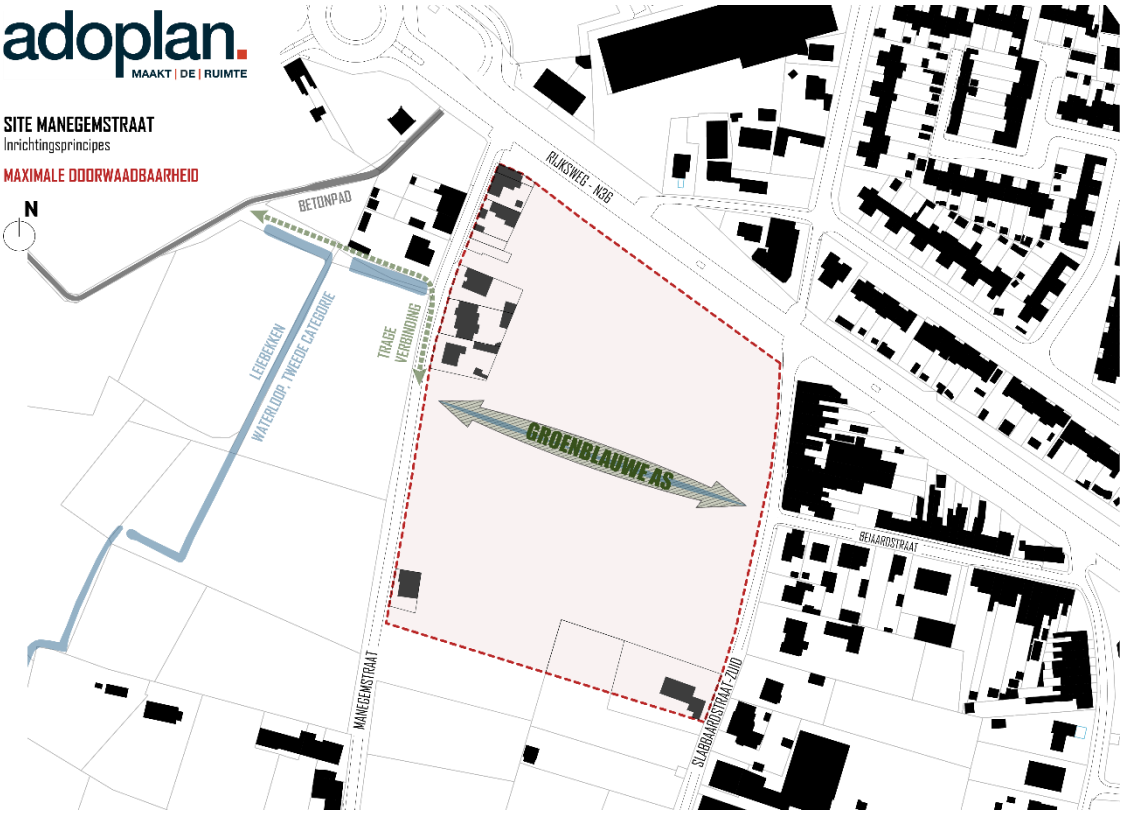


Figuur 34: Visualisatie van het concept: verkeersafwikkeling

<u>Hoofdontsluiting</u>: de hoofdontsluiting wordt geënt op de Rijksweg of N36 waarbij alle werk-gerelateerde vervoersbewegingen op één punt worden gecentraliseerd. Dit principe zorgt ervoor dat de functies langsheen de Rijksweg niet allemaal een afzonderlijk ontsluitingspunt krijgen op de N36. Dit geldt ook voor de achterliggende kleinschalige bedrijvigheid die ook via de hoofdontsluiting hun in- en uitrit vinden waardoor de zijstraten niet verder belast worden. Zoals hierboven geïllustreerd, is het mogelijk om al het verkeer te laten aftakken op de hoofdontsluiting die de verschillende typologieën samen toegankelijk maakt langsheen de Rijksweg.

Aangezien de Manegemstraat (ten westen) en de Slabbaardstraat-Zuid (ten oosten) niet voldoende uitgerust zijn om werk-gerelateerde vervoersbewegingen op te vangen worden deze gevrijwaard van ontsluiting. Rekening houdend met het al eerder ingewonnen advies van AWV was het ook de beste optie om de ontsluiting centraal op het plangebied te oriënteren. De voorgestelde functie atelierwoningen (binnen het concept typologie langsheen de Manegemstraat) zal daarentegen wel ontsloten worden via de Manegemstraat en dit enkel voor de woon-gerelateerde verplaatsingen. Het werk-gerelateerde verkeer ten behoeve van de achterliggende ateliers wordt ontsloten via de hoofdontsluiting op de Rijksweg/N36.

Door de versnipperde ruimte en de grote weginfrastructuur, zijnde de N36 is het belangrijk om op zoek te gaan naar de maximale doorwaadbaarheid binnen het plangebied. De maximale doorwaadbaarheid slaat hier enkel op de doorwaadbaarheid voor trage weggebruikers.



Figuur 35: Visualisatie van het concept: maximale doorwaadbaarheid

Zowel de Slabbaardstraat-Zuid als de Manegemstraat kunnen (evenwijdig met de Rijksweg) op een veilige manier en voor traag verkeer geconnecteerd worden met elkaar. De voorgestelde verbinding zorgt voor een onderbreking binnen de voorgestelde bedrijfssite en kan dus ook als groenblauwe as ingekleed worden. Het is wenselijk om langsheen de groenblauwe as een veelzijdig programma te voorzien zodat sociale controle gedurende de hele dag verzekerd wordt. Het is dan ook de opzet om vanaf de Slabbaardstraat-Zuid een trage wegverbinding te voorzien die de aansluiting kan maken met het betonpad (ten noordwesten op de kaart). De fietstunnel onder de Rijksweg valt buiten het plangebied maar kan op die manier wel connectie maken met het onderhavige plan.

De voorgestelde groenblauwe as kan een waterbufferende functie herbergen maar ook zorgen voor een veilige en trage verbinding van de Beiaardstraat over de Slabbaardstraat-Zuid richting de Manegemstraat om op die manier aan te sluiten op het betonpad die de ondertunneling van de Rijksweg mogelijk maakt.

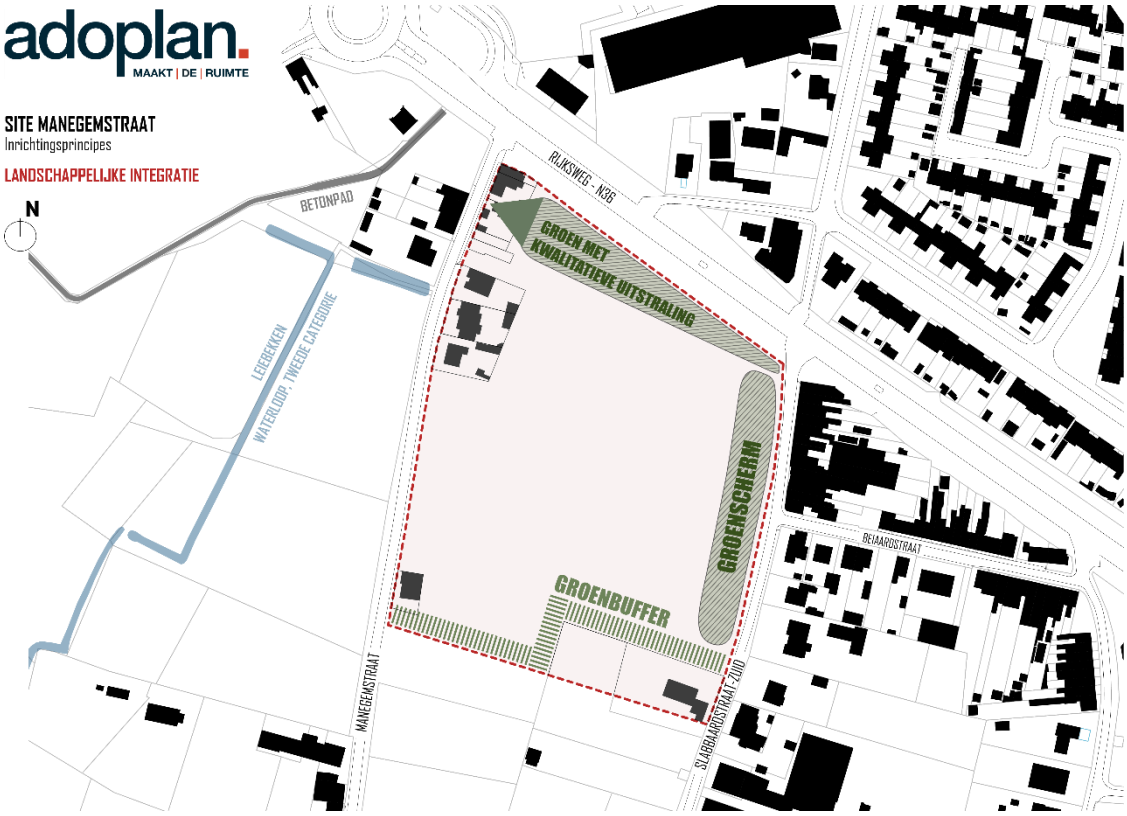
Figuur 36: Referentie GROENBLAUWE AS (infiltratie + trageweg) – Standaertsite, Gent

Figuur 37: Referentie GROENBLAUWE AS (infiltratie + trageweg) – Standaertsite, Gent

Figuur 38: Referentie GROENBLAUWE AS (infiltratiegracht) – Panamarenkoplein Nieuw Zuid, Antwerpen

5.2.3 Landschappelijke integratie

De landschappelijke integratie binnen RUP 'Manegemstraat' kan op drie diverse manieren uitgewerkt worden, zijnde door het plangebied te voorzien van groen met kwalitatieve uitstraling, maar ook via een groenscherm en groenbuffer.



Figuur 39: Visualisatie van het concept: landschappelijke integratie

<u>Groen met kwalitatieve uitstraling</u>: Langs de Rijksweg is het belangrijk om het straatbeeld, gevormd door wonen, bedrijvigheid en winkels te doorbreken en een groene uitstraling te geven ter hoogte van het plangebied. Op die manier kan de groene zone een accent worden ter hoogte van de N36 waarbij de aandacht op de achterliggende bedrijvigheid wordt gefilterd. De groenzone ter hoogte van de Rijksweg fungeert dus zowel als eyecatcher alsook als groenbuffer.

<u>Groenscherm</u>: Doorschuivend van noord naar oost grenst het plangebied aan de Slabbaardstraat-Zuid waarlangs verschillende woningen gevestigd zijn. Tussen de straat en de te ontwikkelen bedrijvigheid wordt een groenscherm voorgesteld. De zone zal in eerste instantie zoveel als mogelijk optreden als groenbuffer maar kan daarnaast ondergeschikt ook een verblijfsfunctie op zich nemen. De verblijfsfunctie kan gezien worden als ruimte voor zachte recreatie (lees: voorbeelden zijn petanque, kubb, pick-nick, etc.) maar ook de integratie van speelheuvels en waterinfiltratiezones kunnen als functionele en attractieve elementen fungeren. De zone strekt zich over de volledige lengte uit langsheen de Slabbaardstraat-Zuid.

<u>Groenbuffer</u>: Tussen de verschillende bestemmingen worden groenbuffers aangebracht. Ten zuiden is een groenbuffer noodzakelijk om het achterliggende agrarisch gebied alsook de zone met residentiële functie te bufferen tegenover de werkgerelateerde activiteiten. Door de historische groei van het bedrijf zijn er al enkele groenbuffers aanwezig. Bij herontwikkeling zal er voldoende aandacht besteed worden aan het behoud van de reeds bestaande groenbuffering.

Figuur 40: Referentie GROEN MET KWALITATIEVE UITSTRALING – De Pluim, Zwevegem

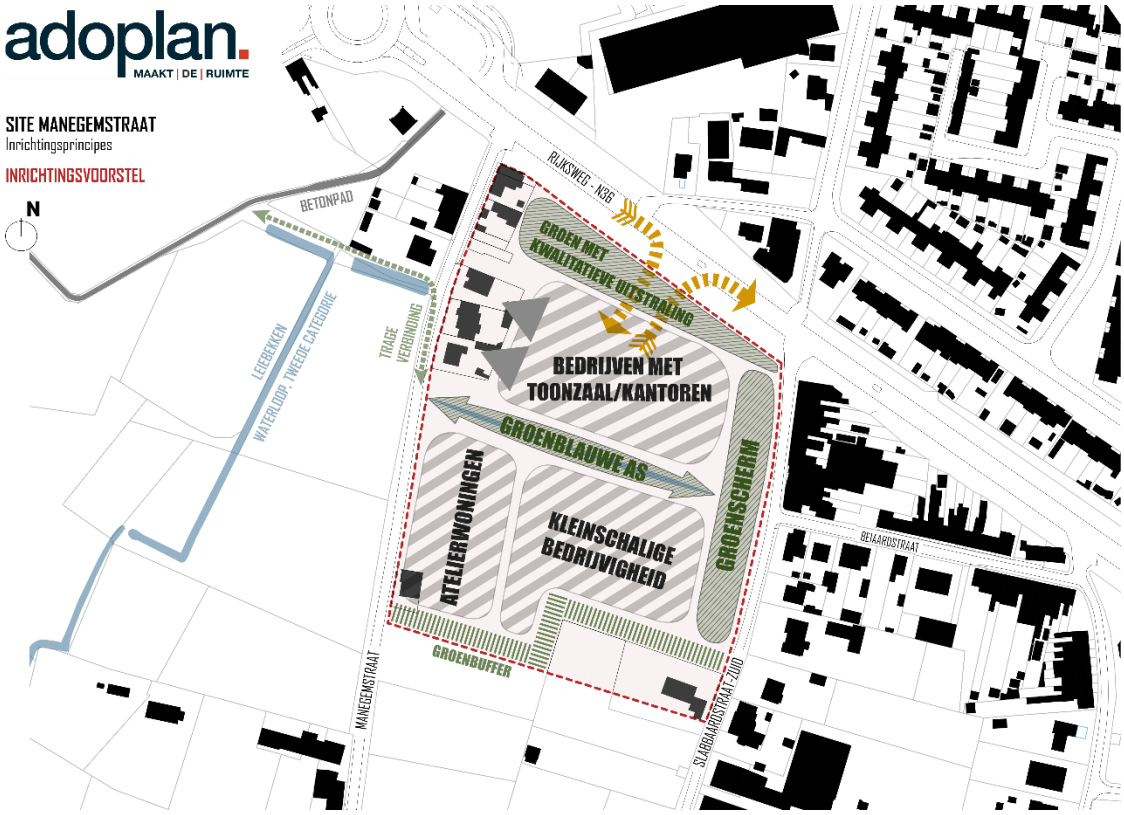
Figuur 41: Referentie GROENSCHERM – Groenbek, Waregem

Figuur 42: Referentie GROENSCHERM – Groenbek, Waregem

Figuur 43: Referentie GROENSCHERM van hoogstambomen en vaste planten – Roularta, Roeselare

5.3 INRICHTINGSVOORSTEL

Rekening houdend met de hierboven aangehaalde concepten en principes is het mogelijk om de verschillende ideeën samen te brengen op één plankaart.



Figuur 44: Visualisatie inrichtingsvoorstel RUP Manegemstraat

De groenbuffering zorgt voor een volledige omarming van de verschillende functies binnen het plangebied en zorgt voor een degelijke beeldkwaliteit naar de aangrenzende gewestweg, omliggende woonbuurt en het aanpalende agrarische gebied. Het groenscherm met eventuele verblijfsfunctie wordt in verbinding gebracht met de Slabbaardstraat-Zuid waarbij een groene/waterbufferende as haaks op het groenscherm kan ingericht worden. De groenblauwe as moet de verbinding maken voor fietsers en voetgangers tussen de twee lokale wegen type III, zijnde de Manegemstraat en Slabbaardstraat-Zuid. De groenblauwe as wordt dan wel voornamelijk ingezet als trage wegverbinding maar ook met het oog op de ecologische functie ervan.

De drie verschillende type functies worden zodanig gepositioneerd dat een logisch vervolg wordt gegeven aan de bestaande structuur, waarbij de Manegemstraat verder wordt versterkt als woonstraat en waarbij de Rijksweg de combinatie van toonzaal en kantoren mogelijk maakt, eventueel op termijn uit te breiden naar de westkant (cfr. mogelijkheid nabestemming). De achterliggende ruimte wordt daarbij ingezet als zone voor kleinschalige tot middelgrote bedrijvigheid (KMO).

Zowel de landschappelijke integratie als de gekozen typologie gaat samen met de verkeersontsluiting die zich zoveel mogelijk richt op de bestaande structuur. De bestaande in- en uitrit op de Rijksweg wordt daarbij herbevestigd en zorgt ervoor dat dit het enige toegangspunt wordt voor werk-gerelateerd gemotoriseerd verkeer. Dit zal zowel de verkeersveiligheid als de vlotte circulatie in de hand werken.

5.4 INRICHTINGSPLAN

Vanuit de hierboven aangehaalde principes -die nog vrij conceptueel opgesteld werden-, was het mogelijk om via ontwerpend onderzoek een voorstel tot inrichtingsplan uit te tekenen. Hierbij kunnen we meteen stellen dat de toegankelijkheid en doorwaadbaarheid voor trage weggebruikers sterk naar voor komt. Er wordt een kwalitatieve/gebruiksvriendelijke inrichting gesuggereerd en dit aansluitend op het bestaande weefsel. De krijtlijnen van het ontwerpend onderzoek werden grotendeels doorvertaald richting grafisch plan en bijhorende verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

Figuur 45: Ontwerpend onderzoek RUP Manegemstraat

5.5 VERTALING IN GRAFISCH PLAN EN VOORSCHRIFTEN

De vertaling van de planopties richting de opmaak van het grafisch plan krijgen hieronder een verduidelijking. Het grafisch plan met bijhorende stedenbouwkundige voorschriften is opgebouwd uit verschillende artikelnummers, zijnde bestemmingszones. De bestemmingszones bakenen zones af waarbij bepaalde regels, zijnde stedenbouwkundige voorschriften van toepassing zijn. Naast de bestemmingszones werden ook indicatieve aanduidingen op het grafisch plan aangebracht om bovenop de gekozen bestemming nog bijkomende zaken te regelen (voorbeeld: groenblauwe aders, trage wegdoorsteken, accenten, etc.). Elk artikelnummer, dus elke bestemmingszone wordt individueel aangehaald met een duiding van de meest relevante elementen.

5.5.1 Artikel 1: zone voor kleine en middelgrote ondernemingen

Door het wegvallen van de voormalige bedrijvigheid binnen deze site werd gezocht naar een nieuwe invulling. Zoals meegegeven binnen de hierboven aangehaalde planopties werd gezocht naar een invulling die zowel rekening houdt met de schaal van het plangebied maar ook met de omgevingsfactoren en de bijhorende locatie specifieke toestand. Het voorgestelde programma focust zich vooral op bedrijvigheid waarbij wonen ook voor een deel aan bod komt. Stad Izegem kent op dit moment een sterke woonverdichting in het centrum nabij de diverse stedelijke voorzieningen. De voorliggende locatie is dan ook net te ver gelegen ten opzichte van het dens stedelijke weefsel. Artikel 1 die de grootste hap van het plangebied op zich neemt wordt dan ook bestemd als zone voor kleine en middelgrote ondernemingen en dit in overeenstemming met de woonomgeving rondom het plangebied. Zoals op het grafisch plan aangegeven werd de meest noordwestelijke uithoek van het plan mee ingekleurd als zone voor kleine en middelgrote ondernemingen, dit gezien de bestaande woningen op die locatie geïmpacteerd zijn door de rooilijn van de Rijksweg en alle milieuhinder die aan deze drukke weg is gekoppeld. De woningen behouden hun basisrechten en kunnen nog perfect de woonfunctie bekleden en/of verbouwd worden (zie overgangsbepalingen binnen de verordenende voorschriften). Als de woningen overgaan naar een paarse bestemming dan kan ook artikel 1.A 'zone voor groene bouwvrije strook en waterbufferbekkens (overdruk)' gerealiseerd worden, wat dan weer zorgt voor een vervolmaking van de kwalitatieve band parallel aan de Rijksweg – N36. Binnen de onderhavige zone zijn sterk milieuhinderlijke activiteiten uitgesloten. De bedrijfskavels binnen de KMO-zone kunnen maximale een oppervlakte beslaan van 5.000 m² en dienen een mix teweeg te brengen van bedrijven met toonzaal, bedrijfsverzamelgebouwen, bedrijfsgebouwen op maat. De ontsluiting van het volledige gebied wordt vast geënt op de Rijksweg en dit als enigste ontsluitingspunt. Op die manier worden de Manegemstraat alsook Slabbaardstraat-Zuid gevrijwaard van bijkomende vervoersbewegingen. Binnen deze zone wordt de absolute maximale bouwhoogte vastgezet op 12,00 meter waarbij alle daken integraal ingezet worden als groendak en/of energieopwekkende installaties. Om binnen deze zone na te denken richting de creatie van een zo hoog mogelijk ruimtelijk rendement kan de dakstructuur ingezet worden als tweede maaiveld waarbij enkel buurt ondersteunende- en/of leisure activiteiten mogelijk zijn. De hierboven aangehaalde functies zijn enkel mogelijk indien zij minstens 50 meter afstand houden ten aanzien van de zonegrens (centraal in het binnen gebied dus). Om een zo vlot mogelijke communicatie en symbiose te creëren tussen het bestaande weefsel en de toekomstige werk-gerelateerde zone wordt een terreinbeheerder aangesteld die zal fungeren als centraal aanspreekpunt/parkmanager voor de KMO-zone. Het inzetten van een parkmanagement moet de KMO-zone beschermen tegen ongestructureerd functioneren/beheer van de volledige zone.

5.5.2 Artikel 1.A: zone voor groene bouwvrije strook en waterbufferbekkens (overdruk)

Binnen het grafisch plan werd rekening gehouden met de overgang tussen de bestaande context en het te ontwikkelen plangebied. Ten noorden wordt een groene bouwvrije strook en ruimte voor waterbeheer voorzien die de vergroening van de Rijksweg – N36 ten goede komt. De overdruk langsheen de Rijksweg wordt voorbehouden voor de aanleg, beheer en onderhoud van groen. Daarnaast is de aanleg van fiets- en wandelvoorzieningen en infrastructuur voor waterbeheer toegelaten. Binnen de onderhavige zone is het optrekken van eender welke bebouwing onmogelijk. De strook wordt volledig voorbehouden als groenblauwe filter ten aanzien van de Rijksweg en dit in functie van het creëren van een hoge beeldkwaliteit.

5.5.3 Artikel 1.B: accent (indicatieve aanduiding)

Binnen deze zone is het mogelijk om een architecturaal accent op te richten waarbij een toonzaalfunctie en/of beperkte kantoren mogelijk gemaakt worden. Het accent kan als soort van architecturale landmark, kopgebouw fungeren ter hoogte van de Rijksweg – N36. Hierbij krijgen we een gestapelde vorm van economische activiteiten die de site multifunctioneel maakt. Het accentgebouw wordt ingeplant ter hoogte van de gemeenschappelijke ontsluiting van de zone. Het gaat om één gebouw, bestaande uit een gelijkvloerse bouwlaag (de bedrijvenplint) met daarop het bedoelde architecturale accent van maximaal 3 ongelijkvloerse bouwlagen. Deze accentlagen vallen volledig binnen de zone van 30,00 meter diep ten aanzien van overdruk, artikel 1.A . De maximale bouwhoogte van het accent wordt op 20,00 meter vastgezet. Gelet op de ligging parallel aan de N36 dienen alle zijden van het gebouw uit een hoge beeldkwaliteit te bestaan en dit in combinatie met een aanzienlijke aantrekkingsfactor. Het gebouw zal zich wat betreft kwaliteit en architectuur onderscheiden van de overige bebouwing langsheen de Rijksweg. Om van een architecturaal accent te kunnen blijven spreken, en geen logge blok neer te zetten, wordt de breedte van de accentlagen beperkt tot één derde van de breedte van de gelijkvloerse bouwlaag van het gebouw aan de kant van de Rijksweg.

5.5.4 Artikel 2: Zone voor wonen in combinatie met kleine en middelgrote ondernemingen

Om een naadloze overgang te creëren tussen de woon-gerelateerde Manegemstraat en de achterliggende bedrijvigheid werd geopteerd om een zone te voorzien waarbij beide functies overgaan in elkaar, zijnde bedrijfsentiteit en/of atelierruimte in combinatie met een aangrenzende woonfunctie. Op die manier krijgen we een eerste strook waar wonen met werken gecombineerd wordt. Het gaat over ééngezinswoning langsheen de Manegemstraat met achterliggend een bedrijfsentiteit/atelierruimte. De overgang van het landelijke karakter ter hoogte van de openruimte (zuidzijde) wordt net gevormd door de atelierwoningen. Deze mogen geen industriële look krijgen anders vervalt de intentie waarvoor de aterlierwoningen geïntroduceerd werden. De bedrijfswoningen moeten rechtstreeks ontsluiten op de Manegemstraat. Dit kan zowel individueel en/of gedeeld georganiseerd ingericht worden. De werk-gerelateerde verplaatsingen dienen zich volledig te ontsluiten via één en dezelfde, collectieve toegangszone (die binnen artikel 1 ingericht wordt). Om een zo groen mogelijk straatbeeld te creëren ter hoogte van de Manegemstraat wordt een voorbouwlijn van minstens 15,00 meter ingericht.

De bouwvrije strook kan integraal als tuinzone ingezet worden. Binnen artikel 2 wordt de bedrijfswoning gelimiteerd tot een maximale bouwhoogte van twee bouwlagen met eventueel een bijkomend hellend dakvolume. De bedrijfsentiteit/atelierruimtes kennen een maximale hoogte van 12,00 meter. Verder wordt de parkeerbehoefte van de werk-gerelateerde voertuigen opgevangen binnen artikel 1. Om een zo vlot mogelijke communicatie en symbiose te creëren tussen het bestaande weefsel en de toekomstige werk-gerelateerde zone wordt een terreinbeheerder aangesteld die zal fungeren als centraal aanspreekpunt/parkmanager voor de KMO-zone. Het inzetten van een parkmanagement moet de KMO-zone beschermen tegen ongestructureerd functioneren/beheer van de volledige zone.

5.5.5 Artikel 3: zone voor wonen

De uiterste, zuidoosten georiënteerde hoek van het plangebied wordt bestemd voor wonen en aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen. Op die manier wordt de bestaande functie aangehouden/herbevestigd waarbij het karakter van de Slabbaardstraat-Zuid als woonstraat behouden blijft.

5.5.6 Artikel 4: zone voor wonen met nabestemming zone voor kleine en middelgrote bedrijvigheid

De woonfunctie langsheen de Manegemstraat wordt behouden tot op het moment dat de woonfunctie -binnen artikel 4- komt te vervallen en definitief overgaat en deel al uitmaken als onderdeel van het bedrijventerrein, dit kan partieel (dus stelselmatig per perceel) gefaseerd worden. De woonfunctie die als nabestemming ingeschreven staat kan dus geactiveerd worden per perceel, zonder daarbij rekening te moeten houden met naastliggende, betrokken percelen. Daarnaast wil dat ook zeggen dat zolang de nabestemming niet van kracht is een functionele en gesloten groenbuffer zorgt voor een kwalitatieve/groene afscheiding tussen artikel 1 en 4. Bij de inwerkingtreding van de nabestemming van artikel 4 wordt de verplichte groenbuffer overbodig en komt deze dan ook te vervallen. Dit zorgt voor een vervolmaking van het onderhavig bedrijventerrein. Zolang er een woonfunctie aanwezig is binnen artikel 4 'zone voor wonen met nabestemming zone voor kleine en middelgrote bedrijvigheid' dan blijft een groenbuffer tussen de woon- en werkzone noodzakelijk.

5.5.7 Artikel 5: zone voor functioneel buffergroen

Binnen het grafisch plan werd rekening gehouden met de overgang van de bestaande context. Er werd een groene, toegankelijke zone gecreëerd ter hoogte van de oostelijke en zuidelijke grens van het plangebied. De lintbebouwing ter hoogte van de Slabbaardstraat-Zuid wordt door een groenbuffer van minstens ca. 15 meter breed gebufferd ten aanzien van de bedrijvigheid. Deze zone wordt op z'n minst voorzien van een hoogstammige bomenrij en dit in lijn met de lengteas van de Slabbaardstraat-Zuid. De groene overgang kan daarbij ingezet worden als recreatieve/publiek toegankelijke plek waarbij de aanleg van petanque veldje, trapveldje en/of picknick plek kan aangelegd worden, wat ook meegenomen werd binnen de voorschriften. Deze 15 meter brede zone loopt verder ten zuiden van het plangebied en neemt af richting een breedte van 10 meter. Op die manier wordt zowel de zone voor wonen als het achterliggend agrarisch gebied van een overgang voorzien.

5.5.8 Indicatieve aanduiding A-A': zone voor groenblauwe voorziening in combinatie met trage wegverbinding

Naast het ingroenen van de contour van het plangebied wordt een groenblauwe ader voorzien die dwars door het plangebied loopt. De groenblauwe verbinding maakt de connectie tussen de Slabbaardstraat-Zuid en Manegemstraat en dit in het verlengde van de Beiaardstraat. De groenblauwe ader wordt dan ook gecombineerd met een trage wegverbinding doorheen het plangebied. Deze indicatieve aanduiding op het grafisch plan geeft aan waar de centrale groenblauwe ruimte moet starten en eindigen -de precieze locatie staat niet vast maar moet wel in het verlengde van de Beiaardstraat richting Manegemstraat ingericht worden. De groenblauwe as kent een minimale breedte van 15,00 meter waarbij minstens een rij streekeigen hoogstambomen langs de as aangeplant worden. Daarnaast staat deze zone ook in voor het bufferen en infiltreren van het hemelwater afkomstig van artikel 1. Het bestaande bosje langsheen de Manegemstraat wordt mee geïntegreerd in de groenblauwe verbinding en blijft dan ook een toonaangevend element in het straatbeeld.

5.6 REFERENTIETOESTAND EN ALTERNATIEVEN

5.6.1 Feitelijke toestand

De feitelijke toestand betreft het plangebied in zijn huidige toestand. De omschrijving hiervan kan teruggevonden worden in het hoofdstuk 'Bestaande toestand' van het voorliggende document.

5.6.2 Juridisch planologische toestand

De juridisch planologische toestand betreft het plangebied in zijn huidige planologische toestand en de wijze waarin het gebied zich hierbinnen kan ontwikkelen. Het plangebied word geordend door het gewestplan Roeselare-Tielt (KB 17 december 1979 en wijzigingen). De volgende bestemming komt aan bod binnen het plangebied:

- Woongebied

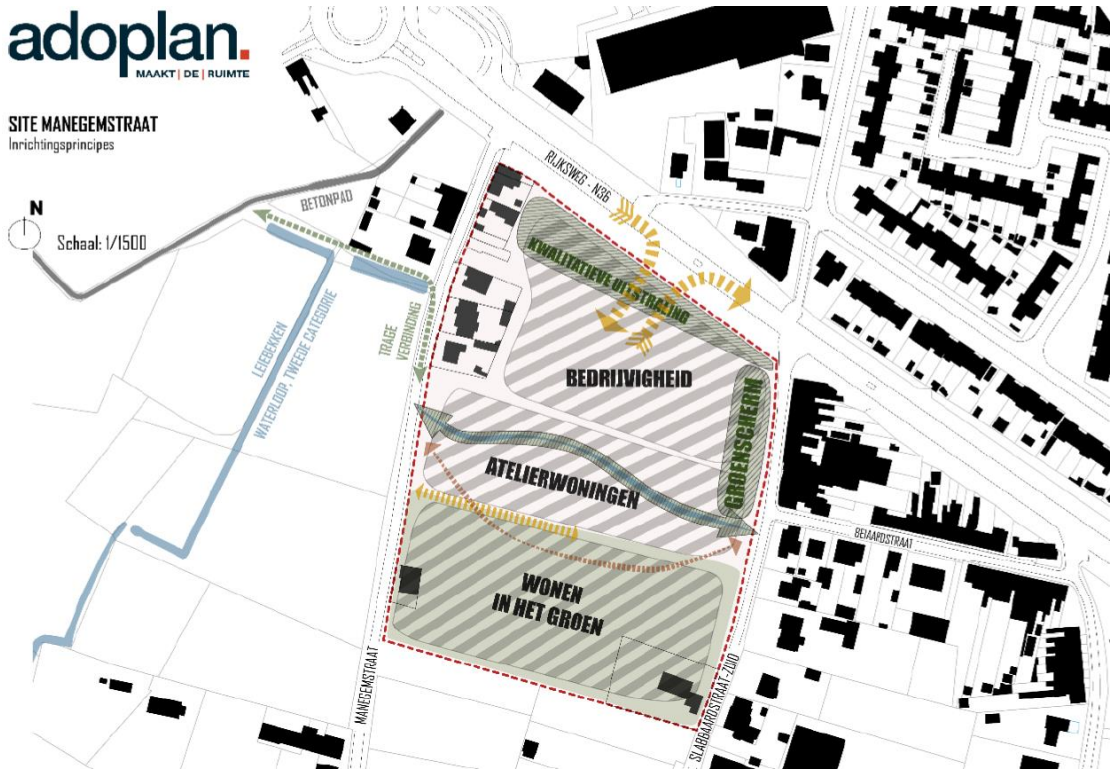
Binnen de geldende voorschriften kunnen de gewenste planopties niet uitgevoerd worden. Gelet op de vraag en nood aan meer kleinschalige ruimte voor lokale bedrijven zal hieraan niet tegemoet kunnen gekomen worden.

5.6.3 Mogelijke alternatieven

5.6.3.1 Onderzoek alternatieve invulling

Voor voorliggend plan werden gedurende het planproces ook alternatieven onderzocht en voorgesteld. Na de periode van ter inzagelegging (17 januari 2022 – 17 maart 2022) en het organiseren van een participatiemoment (25 & 26 januari 2022) werd een scopingnota opgemaakt die op 17 juli 2022 goedgekeurd werd door het CBS. Op basis van de hierboven vermelde scopingnota werd ontheffing aangevraagd bij Team-MER. Op 4 augustus 2023 werd ontheffing verleend van Team-MER. Tijdens de opmaak van het voorontwerp werden de planopties gewijzigd en dit op basis van voortschrijdend inzicht. Gezien de visie op het plangebied voor een deel gewijzigd werd, werd de ontheffing plan-MER-plicht hernomen op basis van de aangepaste screening binnen de onderhavige toelichtingsnota, Team MER bevestigde de ontheffing op 25 januari 2023.

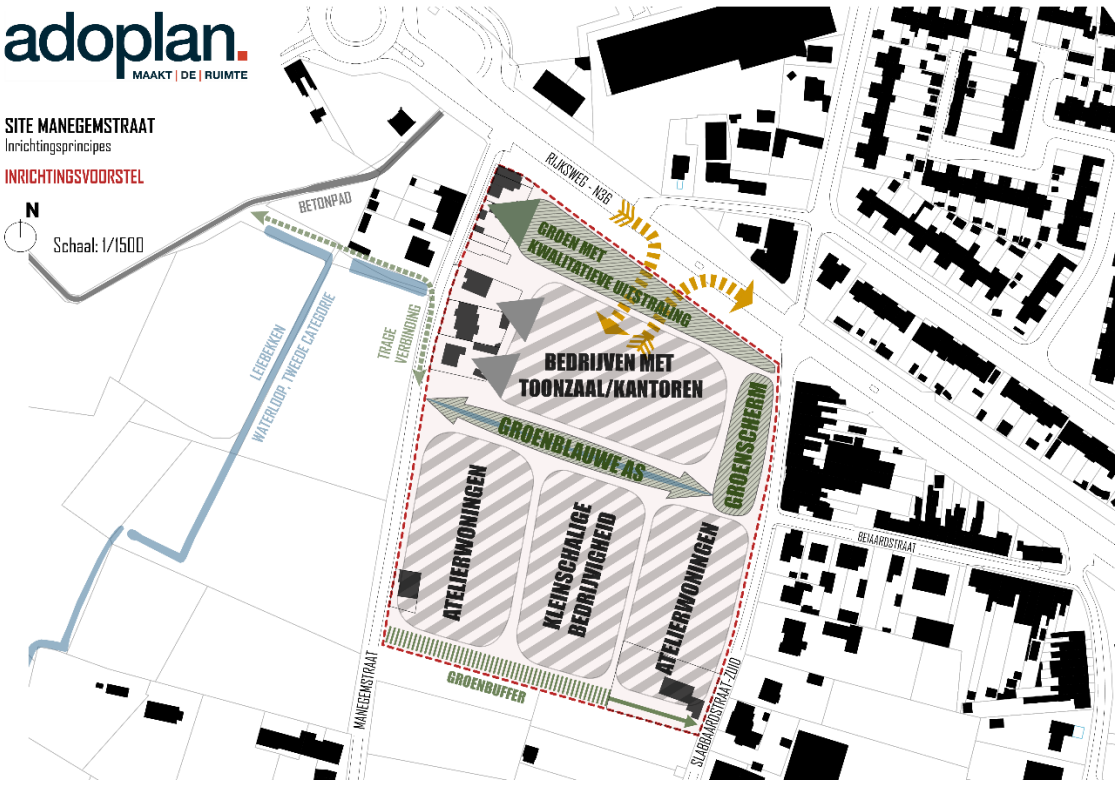
In de startnota was de doelstelling om de site integraal te herontwikkelen naar een zone voor bedrijvigheid. In het kader van de scopingsnota werd een alternatief voorgesteld waarbij de zuidelijke zone van het plangebied ingekleurd werd als zone 'wonen in het park'. Ongeveer 1/3de van het plangebied werd als zone voor wonen binnen een groene omgeving vastgezet.



Figuur 46: Visualisatie inrichtingsvoorstel RUP Manegemstraat – versie scopingnota

Door het voortschrijdend inzicht werd tijdens de opmaak van het grafisch plan + bijhorende verordenende voorschriften beslist om terug te vallen op de krijtlijnen die uitgezet werden tijdens de startnota. De zuidelijke band met wonen komt terug te vervallen en wordt in analogie met de visie binnen de startnota terug ingezet als zone voor kleinschalige bedrijvigheid. Wonen op deze locatie in een lage dichtheid biedt weinig meerwaarde voor het stedelijke weefsel. De plek aan de rand van het stedelijk gebied is minder geschikt voor wonen. Gelet op de hoge nood aan ruimte voor bedrijven is deze beter geschikt voor bedrijvigheid. Bijgevolg wordt teruggevallen op de doelstellingen van de startnota.

Het groenscherm voorgesteld langsheen de Slabbaardstraat-Zuid wordt doorgetrokken richting de zuidelijke rand van het plangebied en de zone voor atelierwoningen wordt enkel behouden ter hoogte van de Manegemstraat.



Figuur 47: Visualisatie inrichtingsvoorstel RUP Manegemstraat – Versie Startnota

Tijdens de opmaak van het voorontwerp werd de inrichtingsvisie, afkomstig van de startnota verfijnd en vertaald richting grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften. De planopties binnen de onderhavige toelichtingsnota werden ook licht gewijzigd en dit in vergelijking met deze uit de startfase.

6. SCREENING MILIEUEFFECTEN

6.1 PLANOMSCHRIJVING

6.1.1 Verwijzing naar eerder beschreven onderdelen

In voorgaande delen van de toelichtingsnota werden de belangrijkste elementen van de planomschrijving al opgenomen. Onderstaande tabel geeft de nodige verwijzingen naar de respectievelijke hoofdstukken weer:

Coördinaten van de initiatiefnemer	Colofon
Aanleiding planvoornemen	Blz. 2
Geografische afbakening	Blz. 3-6
Doelstellingen en beschrijving planvoornemen	Deel 5
Feitelijke en juridisch planologische toestand	Deel 2.3, deel 4
Overzicht wijziging bestemmingen	Deel 9
Alternatieven	Deel 5.6

6.2 TOEPASSINGSGEBIED

RUP's vallen onder de **definitie** van een plan of programma zoals gedefinieerd in het DABM. Omdat ze het kader vormen voor de toekenning van een vergunning vallen ze eveneens onder het **toepassingsgebied** van het DABM.

Het voorgenomen RUP Manegemstraat **vormt het kader voor het toekennen van een vergunning voor een project vermeld in bijlage I, II of III** van het BVR 'houdende vaststelling van categorieën van project onderworpen aan milieueffectrapportage' van 10/12/2004 en wijzigingen, namelijk voor een project opgesomd in rubriek 10b van bijlage III, (stadsontwikkelingsprojecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)).

Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau omdat de oppervlakte van het voorgenomen plan (ca. 4,09 ha) slechts een klein percentage van het totale grondgebied van de gemeente (2548 ha) betreft. Het lokaal niveau kan mee worden gemotiveerd vanuit het lokale karakter van de te verwachten invulling, de beperkte schaal, de lokale bediening en omvang. Het voorgenomen RUP komt dus in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

6.3 ONDERZOEK NAAR DE AANZIENLIJKHEID VAN MILIEUEFFECTEN

6.3.1 Werkwijze

De beoordeling van de milieueffecten van voorliggend plan gebeurt per (deel)discipline; deze worden onder het volgende punt weergegeven. Er wordt indien relevant ten opzichte van zowel de feitelijke referentietoestand (actuele situatie ter plaatse) als de juridisch-planologische toestand (de situatie volgens de geldende stedenbouwkundige voorschriften) onderzocht of er mogelijk aanzienlijke negatieve effecten kunnen optreden ten gevolge van het RUP.

In de huidige planningsfase is de gewenste invulling en de afbakening van het gebied in hoge mate vastgelegd. Op basis van die informatie is een inschatting van de mogelijke planeffecten uitgewerkt.

6.3.2 Relevante disciplines

Gezien de doelstellingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de aard van de voorziene activiteiten zijn er effecten op het milieu te verwachten in de volgende (deel)disciplines:

1. Bodem;
2. Water (grond- oppervlakte- en afvalwater);
3. Biodiversiteit
4. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
5. Mens - mobiliteit;
6. Mens - ruimtelijke aspecten;
7. Mens – gezondheid (incl. geluid en lucht);
8. Mens – veiligheid
9. Klimaat

De volgende disciplines worden omwille van de sterke samenhang en omwille van het vermijden van herhalingen samengenomen: bodem en water.

6.3.3 Disciplines bodem en water

6.3.3.1 Feitelijke referentiesituatie

Hellingenkaart

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied op hellingen kaart*

Op de hellingenkaart is duidelijk te zien dat het RUP en zijn omgeving matig vlak zijn (hellingsgraad van 0% tot 5%). Het RUP kent geen expliciete zijde langs waar het terrein zou afhellen maar kan gemiddeld gesproken op een vaste hoogte van ca 19.3 m TAW benoemd worden. Het terrein blijft dan ook zo goed als egaal en vertoont geen scherpe hoogteverschillen.

Bodemtextuur

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met bodemtextuur en waardevolle bodem*

Volgens de bodemkaart Vlaanderen bestaat de grond binnen het RUP uit twee verschillende grondsoorten. Het plangebied werd precies opgedeeld in een noordoostelijk deel en een zuidwestelijk deel. Het deel aansluitend op de Rijksweg (noordoostelijke deel) beslaat ongeveer 2/3de van het volledige plangebied en laat zich kenmerken door antropogene grond. Daarnaast kent het overblijvende (zuidwestelijke) deel een inkleuring als vochtige zandleem grond. Als het plangebied binnen zijn context wordt bekeken valt er op te merken dat de meest voorkomende grondsoort antropogene (kunstmatige- of door de mens teweeggebrachte) grond is.

Waardevolle bodems

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met bodemtextuur en waardevolle bodem*

Binnen en rondom het RUP komen er volgens de Databank Ondergrond Vlaanderen geen waardevolle bodems voor.

Verontreinigde bodems

➔ *Zie kaartenbundel: Situering t.a.v. verontreinigde bodems*

Binnen de contour van het RUP bevindt er zich een plaats waar een eindevaluatieonderzoek (EEO) voor opgesteld is in 2020. De aangeduide zone beslaat de volledige bebouwde/historisch gegroeide bedrijfszone. Het eindevaluatieonderzoek bevat een beschrijving van de uitgevoerde bodemsaneringswerken en de resultaten waartoe de bodemsanering heeft geleid. De bodemsaneringsdeskundige toont hierin ook aan dat een stabiele eindtoestand werd bereikt. Het eindevaluatieonderzoek geeft daarnaast een overzicht van de eventuele maatregelen in het kader van de nazorg.

Vlaamse hydrografische atlas

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met Vlaamse Hydrografische Atlas - Waterlopen en Overstromingsgevoelige gebieden (watertoets 2017)*

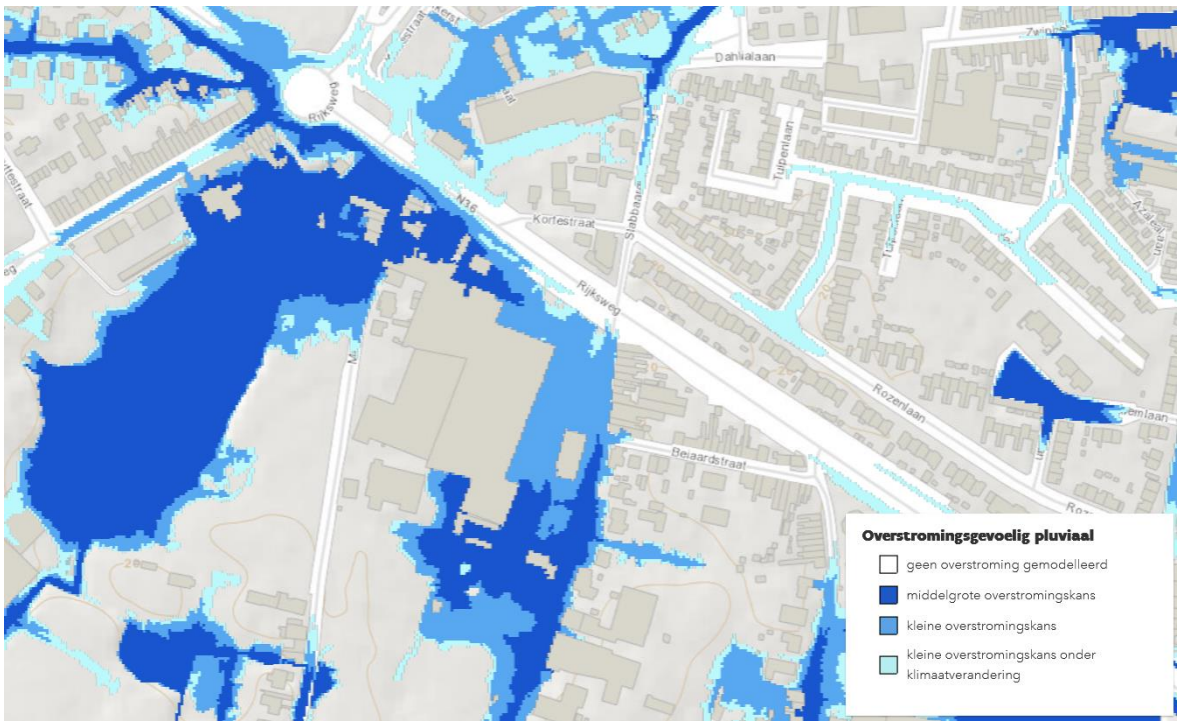
Binnen de contour van het plangebied komen geen waterlopen voor. Grenzend aan het plangebied (ten noorden) komt er één geklasseerde waterloop voor op de Vlaamse Hydrografische Atlas. Hier gaat het over een geklasseerde waterloop van 2de categorie waarbij we spreken over een ingebuisde waterloop (met gewestcode VHA-waterloop: 42201). Het ingebuisde water is afkomstig uit de achterliggende wijk Bosmolens en stroomt door richting de Bosbeek.

Overstromingsgevoeligheid

➔ *Plangebied met Informatieplicht overstromingsgevoelige gebieden – Fluviaal*
➔ *Plangebied met Informatieplicht overstromingsgevoelige gebieden – Pluviaal*
➔ *Plangebied met Informatieplicht overstromingsgevoelige gebieden - Kust*

Het plangebied is gedeeltelijk opgenomen op de overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (2023). Het betreft hier de overstromingen die het gevolg zijn van lokale intense neerslag. Dit zijn meer de wolkbreukscenario's die voor lokale overstromingen zorgen met als gevolg water op straat, modderstromen, e.d. Voor deze types overstromingen is zowel de informatie beschikbaar voor het huidige klimaat als het toekomstige klimaat. Op die manier kan het huidige overstromingsgevaar goed ingeschat worden, maar wordt ook duidelijk hoe sterk dit zal wijzigen naar de toekomst. De klimaatprojecties wijzen immers op enerzijds frequentere overstromingsevents en anderzijds een stijging van de overstromingspeilen. Voor zowel het huidige als toekomst klimaat zijn drie verschillende kansscenario's (kleine kans, middelgrote kans en grote kans op overstromingen) beschikbaar. Deze kansen kunnen ook uitgedrukt worden in een jaarlijkse overschrijdingskans wat de kans weergeeft dat een overstroming van deze of grotere omvang plaatsvindt in een bepaald jaar:

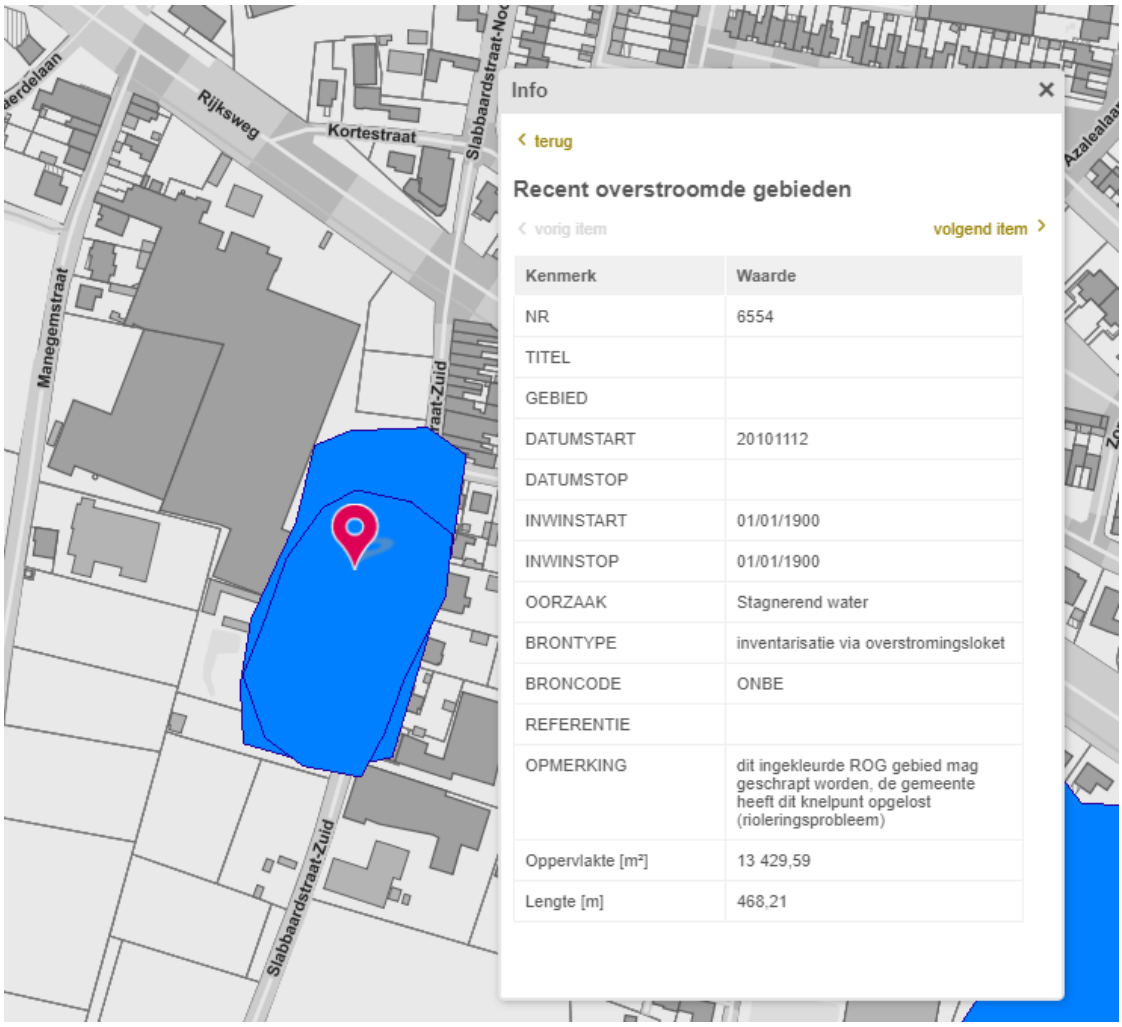
- grote kans van voorkomen ≈ 10% jaarlijkse overschrijdingskans,
- middelgrote kans ≈ 1% jaarlijkse overschrijdingskans en
- kleine kans ≈ 0.1% jaarlijkse overschrijdingskans.



Figuur 48: Situering overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (2023)

Recent overstroomde gebieden

De aanduiding van een deel van het plangebied als recent overstroomd is te wijten aan een reeds verholpen rioleringsprobleem. Bij het item staat dit ook correct zo opgenomen.



Figuur 49: Situering recent overstroomde gebieden (geopunt)

Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

➔ *Zie kaartenbundel: Situering t.a.v. grondwaterstromingsgevoelige gebieden*

Het RUP bevindt zich voor ca. 95% binnen een gebied dat 'weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3)' is. In het noorden van het plangebied is een zone aangeduid die als 'zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1) ingekleurd is.

Infiltratiegevoelige gebieden

➔ *Zie kaartenbundel: Situering t.a.v. infiltratiegevoelige gebieden*

Het RUP bevindt zich voor ca. 95% binnen een gebied die aangeduid wordt als 'infiltratiegevoelig' gebied. Net zoals voorgaande rubriek worden eerder aangehaalde zones aangeduid als niet infiltratiegevoelig.

Milieu-impacttoets VMM

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied op milieu-impacttoetskaart*

Om de impact van lozingen op basis van ecologische criteria te kunnen prioriteren werden zogenaamde milieu-impacttoetskaarten opgesteld. Aan de hand van deze kaarten wordt de prioriteit van rioleringswerken bepaald. De kaarten houden rekening met de aanwezigheid van: overstromingsgebieden, prioritair te onderzoeken bodems, ecologisch waardevolle gebieden en waterlopen, water voor de mens (drinkwater / zwemwater), bovenlopen van waterlopen.

Op basis van het voorkomen van het type gebieden werd er per zone een score berekend. Uit de kaart van de VMM blijkt dat bijna het volledige plangebied (ca. 85%) de score van 0 tot 1.5 krijgt waarbij twee overige delen geen milieu-impactscore gekregen hebben. Dit betekent dat er een relatief beperkte impact is op het milieu door afvalwaterlozingen.

Zoneringsplan VMM

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied op zoneringsplan VMM*

Het zoneringsplan geeft aan of een gebouw gelegen is aan een rioleringsnetwerk of dat men zelf moet instaan voor zijn afvalwaterzuivering.

De volledig bebouwde zone van het RUP ligt binnen een zone die als centraal gebied wordt gekarteerd. Enkel de zuidelijk gesitueerde zone (10%) van het plangebied, waar nu ook geen bebouwing aanwezig is wordt aangeduid als collectief te optimaliseren buitengebied.

Een centraal gebied betreft een gebied waarbinnen reeds geruime tijd riolering aanwezig is en waarbij de riolering aangesloten werd op een waterzuivering. Een Collectief te optimaliseren buitengebied betreft een gebied waarbij er riolering gepland is of er is riolering aanwezig maar die is nog niet aangesloten op een waterzuivering.

6.3.3.2 Juridisch planologische toestand

De juridisch planologische toestand betekent dat het plangebied volledig is ingevuld als woongebied. De site kent dan ook een sterke antropogene invloed en zal in belangrijke mate verhard zijn door wegenis en woonkavels. Naar schatting zal in een eerder klassieke verkaveling ca. 40% van de bodem verhard zijn. Dit komt neer op ca. 21.240 m². Dit is significant minder dan in de feitelijke situatie, waar ca. 32.185 m² verhard is.

Conform de geldende gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater dient elke woning individueel te voldoen aan de opgelegde normen. Dit komt neer op het maximaal hergebruik van hemelwater (hemelwaterput) en het plaatsen van een infiltratievoorziening. Ook het hemelwater van de aangelegde wegenis moet opgevangen worden in een aangelegde waterbuffer/infiltratiezone. Er zal een minimale hoeveelheid hemelwater afgevoerd worden vanuit de verkaveling. Er zal een bijkomende hoeveelheid afvalwater zijn van de gerealiseerde woningen.

6.3.3.3 Effectenbespreking

T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

Bodem

Het plan voorziet de mogelijkheid tot (her-)aanleg van een bedrijfsterrein, inclusief enkele atelierwoningen. Er worden eerder beperkte reliëfwijzigingen verwacht (bv. een berm). Deze werken impliceren graafwerkzaamheden, verharding en bebouwing. De aanwezige bedrijfsgerelateerde activiteiten hebben er doorheen de jaren voor gezorgd dat zo goed als het volledige plangebied reeds werd ingenomen door verharding of bebouwing. De onderliggende bodem is bij de aanleg van de bestaande functies reeds verstoord. Het plan voorziet geen ingrepen op de grondstoffenvoorraden.

Het is niet de opzet van het RUP om bijkomende onbebouwde ruimte aan te snijden. Integendeel: door een focus op ruimtelijk rendement en gezien het planvoornemen om een degelijke groenbuffering te voorzien, is de verwachting dat het aandeel verharding in het plangebied zal afnemen.

Gelet op de aard van de functies (kleinschalige bedrijvigheid en enkele bedrijfswoningen) en de toepasselijke milieuregelgeving is de kans op nieuwe bodemverontreiniging zeer beperkt. Bij het grondverzet dient eveneens de toepasselijke regelgeving (cfr. technisch verslag) te worden toegepast. Een correcte toepassing van de regelgeving garandeert dat eventuele effecten op de bodem niet aanzienlijk zijn. Bij de bestemmingswijziging van categorie wonen naar bedrijvigheid komt het plangebied in een minder gevoelig bestemmingstype volgens het Bodemdecreet terecht (huidig type III wordt type V).

Het plangebied is niet erosiegevoelig.

Water

Het regenwater dat momenteel op de bestaande gebouwen en verharding valt wordt slechts beperkt gebufferd. Hierdoor stroomt het regenwater versneld af. Bij de realisatie van een nieuw project zal er in toepassing van de gewestelijke verordening 'Hemelwater' meer regenwater gebufferd en geïnfiltreerd worden. Door de hoge bebouwingsgraad en het gebruik van monolietverharding binnen de bestaande toestand is plaatselijke infiltratie praktisch onmogelijk. Bij de heraanleg van het plangebied zal dus meer aandacht besteed worden aan waterdoorlaatbare verharding. Gezien de te verwachten materialisatie zal de hoeveelheid afstromend hemelwater richting het rioleringsstelsel (en uiteindelijk het waterlopenstelsel) merkbaar afnemen.

Er wordt geen impact op waterlopen of oevers verwacht. Het plan voorziet in heel wat ruimte voor waterhuishouding en de bijhorende sluitende set voorschriften. Daarenboven zal elke ontwikkeling moeten voldoen aan de regelgeving integraal waterbeleid. De impact op de waterhuishouding wordt daarmee afdoende beperkt.

Gelet op de aard van de activiteiten en de geldende milieuregelgeving wordt geen oppervlaktewaterverontreiniging verwacht. Het gebied is aangesloten op een rioolwaterzuiveringsinstallatie met afdoende capaciteit.

Ondergrondse constructies worden beperkt tot een minimum qua oppervlakte en diepte en komen enkel in de voor grondwaterstroming weinig gevoelige zone. Het gaat hierbij naar verwachting enkel om rioleringen en ondergrondse parking. De grondwaterstroming komt hierbij niet in het gedrang. Indien vereist, moet voor bemalingen een voorafgaande studie aantonen dat risico's op zettingen in de omgeving vermeden worden.

6.3.3.4 Conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de disciplines bodem en water.

Daarnaast werden de meest recente overstromingskaarten meegenomen in de overwegingen, waarbij de conclusie 'geen aanzienlijke milieueffecten' van Team MER niet in het gedrang komt. Er wordt gesteld dat het gaat over een kleinschalig plangebied met een actuele harde bestemming, waarbij de bebouwing en verharding beperkt worden binnen de opgestelde voorschriften. Zo moet de verharding tot het minimum beperkt blijven en waar mogelijk waterdoorlatend aangelegd worden. Binnen het plan wordt ook voldoende ruimte gevrijwaard voor waterhuishouding en groen. Elke ontwikkeling zal zo moeten gebeuren dat voldaan wordt aan de reglementaire vereiste van de hemelwaterverordening en eventuele voorwaarden van de waterbeheerders.

6.3.4 Discipline biodiversiteit

6.3.4.1 Feitelijke referentiesituatie

Biologische waardering

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied op biologische waarderingskaart – BWK (versie 2, 2018)*

Volgens de biologische waarderingskaart 2 Versie 2.2 - Toestand 2018 is het plangebied hoofdzakelijk 'Biologisch minder waardevol'. Dit betreft de zone waar de voormalige bedrijfsvoering zich op concentreerde maar ook de woningen langsheen de Manegemstraat worden op dezelfde manier weergegeven. Het enige stuk dat als 'biologische waardevol' wordt omschreven is het beboste, centraal westelijk gesitueerde perceel die ook onverhard is gebleven. Het perceel langsheen de Manegemstraat laat zich kenmerken door in groep geplaatste hoogstambomen in combinatie met spontane houtachtige/ extensieve vegetatie als onderbegroeiing.

Speciale beschermingszones

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met speciale beschermingszones*

Binnen eens straal van 2 kilometer rondom het plangebied bevinden er zich geen Vogel- of Habitatrichtlijngebieden. Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied situeert zich op ca. 15,5 kilometer ten opzichte van het onderhavige RUP.

VEN en IVON gebieden

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met Historisch permanent grasland, VEN-gebieden en reservaten*

Binnen een straal van 2 kilometer rondom het plangebied bevinden er zich geen VEN- en/of IVON gebieden.

Natuur- en bosreservaten

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met Historisch permanent grasland, VEN-gebieden en reservaten*

Binnen een straal van 2 kilometer komen er geen bos- en/of natuurreservaten voor.

6.3.4.2 Juridisch planologische toestand

De juridisch planologische toestand betekent dat het plangebied volledig is ingevuld als woongebied. Het plangebied is dan naar verwachting ca. 40% verhard. De onverharde zones zullen hoofzakelijk ingevuld zijn door private tuinen. De hoofdvegetatie is daar vaak een monocultuur aan gras. De biologische waarde van deze individuele tuinpercelen is laag.

6.3.4.3 Effectenbespreking

T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

Er zijn in de feitelijke referentiesituatie geen kwetsbare biodiversiteitselementen in of in de nabijheid van het plangebied. Er worden dan ook geen gevolgen verwacht op vlak van biotoopverlies, biotoopwijziging, rustverstoring, barrièrevorming of versnippering. De bestaande zone met hoogstammige bomen wordt behouden. Er worden geen activiteiten gepland die aanzienlijke effecten op natuurwaarden op grotere afstand kunnen hebben. Het plan voorziet in heel wat meer en grotere groenzones – gecombineerd met voorzieningen voor de waterhuishouding – die, mits oordeelkundig aangelegd en onderhouden, ecologisch waardevol kunnen zijn als habitat en/of corridor. Hierdoor wordt ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie een beperkt positief effect verwacht.

T.o.v. de juridisch planologische toestand

Ten opzichte van de invulling van de juridisch planologische toestand (wonen) zal de ontwikkeling als KMO-zone met enkele atelierwoningen waarschijnlijk enkele ecologische voordelen bieden. De aaneengesloten en ruime, gedeeltelijk natte, groenzones werken beter als habitat en corridor dan een monotone inrichting met particuliere tuinen.

6.3.4.4 Conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline biodiversiteit.

6.3.5 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

6.3.5.1 Feitelijke referentiesituatie

Bouwkundig erfgoed

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met bouwkundig erfgoed*

Binnen het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed, beschermde monumenten, overgangszones of stads- en dorpsgezichten voor. Het RUP ligt evenmin in een belangrijke zichtrelatie tot dergelijk erfgoed.

Grenzend aan het plangebied is er wel een bouwkundig element aanwezig. Aan de overzijde van de Slabbaardstraat-Zuid ten zuidoosten van de het plangebied bevindt zich een burgerhuis (ID: 80883) (huisnummer 31) dat opgenomen is in Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed.

Landschappelijk erfgoed

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met landschappelijk erfgoed*

Binnen en meteen grenzend aan het RUP komen er geen beschermde cultuurhistorische en/of erfgoedlandschappen voor. Op de vastgestelde inventaris historische tuinen en parken, houtige beplanting alsook op de landschapsatlas zijn geen elementen terug te vinden die zich bevinden in of rondom het onderhavig plangebied.

Het plangebied situeert zich langs de gewestweg N36, die het typische beeld van een Vlaamse steenweg heeft. De omgeving is uitgesproken randstedelijk, met een mix van functies en gebouwentypologieën.

Archeologisch erfgoed

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met archeologisch erfgoed*

Binnen en meteen grenzend aan het RUP komen er geen beschermde archeologische sites voor. Vastgesteld archeologisch erfgoed alsook zones waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt, komen niet voor binnen en/of meteen grenzend aan het RUP.

6.3.5.2 Juridisch planologische toestand

De juridisch planologische toestand betekent dat het plangebied volledig is ingevuld als woongebied. In de juridisch planologische toestand, net als in de feitelijke referentiesituatie, is er geen erfgoedwaarde aanwezig in of in de buurt van het plangebied. De impact op de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie t.o.v. de juridisch planologische toestand zal niet significant verschillen van de impact t.o.v. de feitelijke toestand.

6.3.5.3 Effectenbespreking

Er zijn geen kwetsbare waardevolle erfgoedelementen in de nabijheid van het plangebied aanwezig. Impact op het landschap of bouwkundige elementen wordt niet verwacht, gelet op het ontbreken van waardevolle erfgoedelementen ter hoogte van het plangebied en de inpasbaarheid van de voorziene bebouwing in de randstedelijke omgeving. Het vooropgesteld ruimtelijk uitvoeringsplan kan aanleiding geven tot graafwerken op de site. De toepasselijke regelgeving betreffende de archeologienota garandeert een voldoende bescherming van het archeologisch erfgoed in Vlaanderen door voor de relevante bodemingrepen de aanstelling van een archeoloog en uitvoering van vooronderzoek te verplichten. Daarenboven geldt de regelgeving voor toevalsvondsten.

6.3.5.4 Conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

6.3.6 Discipline mens - mobiliteit

6.3.6.1 Feitelijke referentiesituatie

➔ *Zie kaartenbundel: Situering op de topografische kaart*

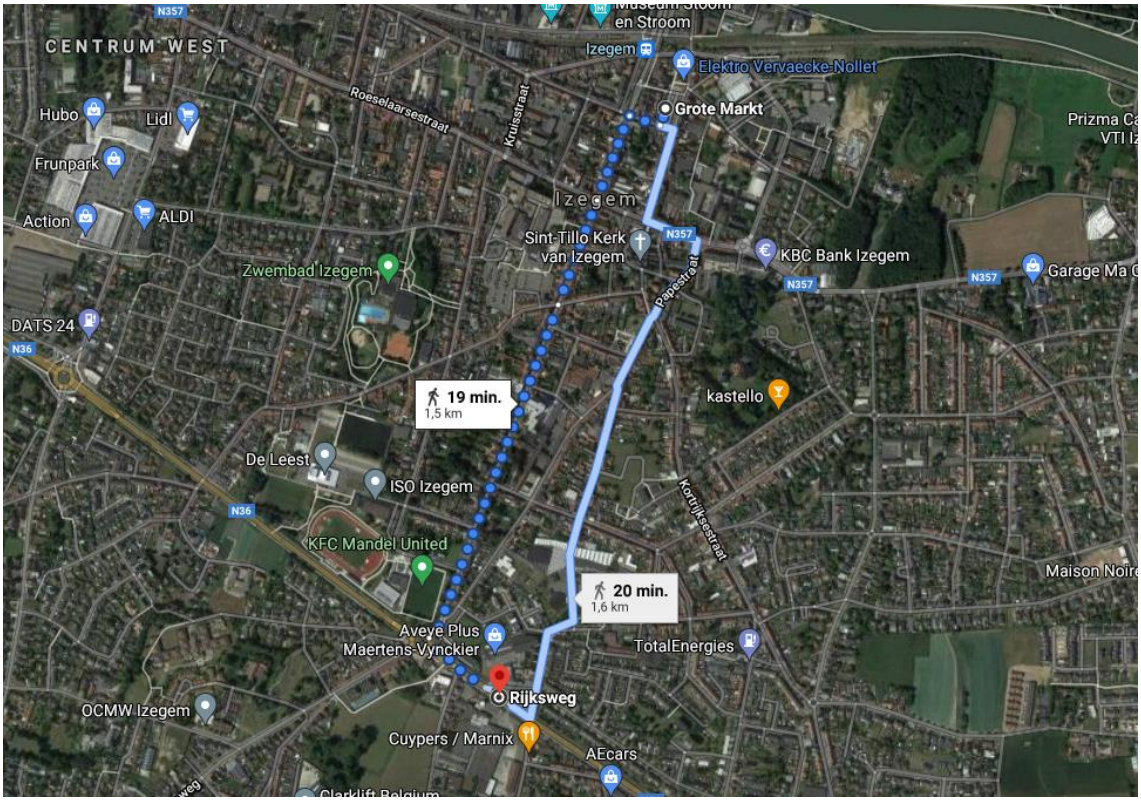
Binnen het plangebied bevinden zich geen openbare straten. Langs de noordelijke grens loopt de Rijksweg (N36), ten westen loopt de Manegemstraat en ten oosten de Slabbaardstraat-Zuid. Het plangebied is ontsloten met rechtstreekse in- en uitrit op de Rijksweg (N36). De Rijksweg is een secundaire weg type I met 3 rijstroken (1 rijstrook per richting en 1 afwisselende rijstrook voor het afslaand verkeer) en aan beide zijden een fietspad met een parkeerstrook tussen de rijstrook en het fietspad.

Het plangebied bevindt zich in de omgeving van de rotonde Rijksweg (N36) – Meensesteenweg – Burgemeester Vandenbogaerdelaan – Meensestraat. De rotonde is recent heraangelegd met een fietstunnel voor het fietsverkeer tussen het noorden (centrum Izegem) en zuiden van de Rijksweg (N36).

Voor de gedetailleerde beschrijving en effectenonderzoek is een Mobiliteitsstudie in bijlage toegevoegd.

<u>Bereikbaarheid voor voetgangers:</u>

Het plangebied sluit aan bij de kern van Izegem. De Grote Markt ligt op wandelafstand (1.5 km). Een groot deel van de kern ligt op wandelafstand. De site is te voet bereikbaar via de Burgemeester Vandenbogaerdelaan (kortste route) of via de Slabbaardstraat-Noord. De Burgemeester Vandenbogaerdelaan sluit aan op verschillende centrumstraten met voetpaden.

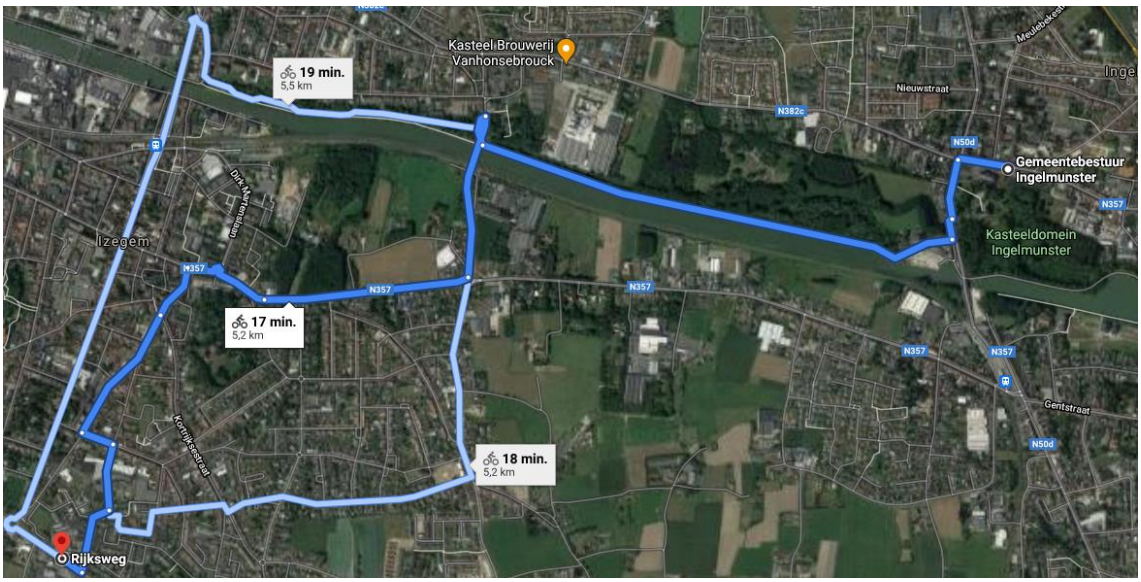


Figuur 50: Situering van de vooropgestelde wandelroute (google maps)

Bereikbaarheid voor fietsers:

Het plangebied sluit aan op de kern van Izegem, dit geldt ook voor het fietsgebruik. De fietsroute van de Grote Markt te Izegem is gelijklopend aan de hierboven vermelde wandelroute. Langs de Meensesteenweg en de Burgemeester Vandenbogaerdelaan bevindt zich een bovenlokaal functionele fietsroute (bff) en het fietsknooppunt nr. 20. De bff verbindt de fietssnelwegen F36 langs het kanaal Roeselare-Leie en F361 tussen Roeselare en Kortrijk (ten zuiden van Izegem).

Het plangebied bevindt zich eveneens op fietsafstand van Ingelmunster, namelijk op maximum 5,5 km. De kortste fietsroute richting Ingelmunster verloopt via de Slabbaardstraat-Noord, de Meensestraat, de Gentseheerweg en de Italianenlaan, om vervolgens aan de noordzijde van het kanaal te fietsen verder via de Stationsstraat om daarna langsheen de Gravinnestraat het centrum van Ingelmunster te bereiken.

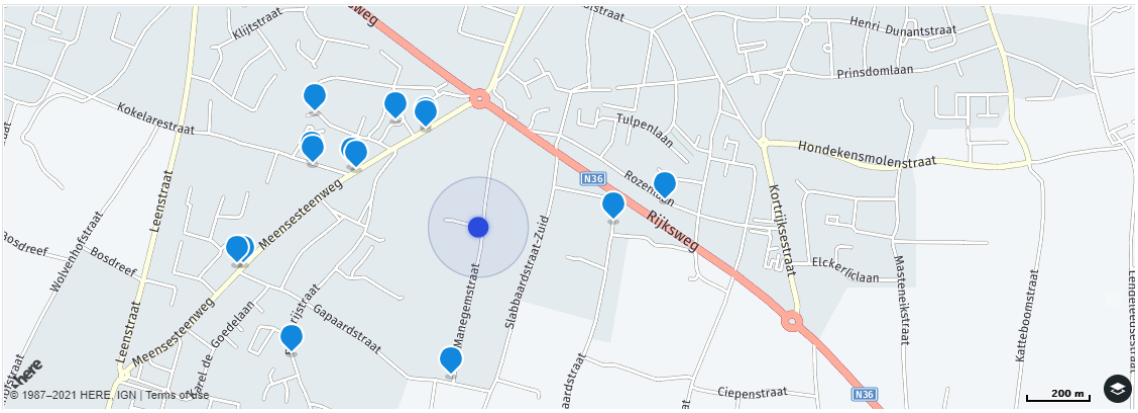


Figuur 51: Situering van de vooropgestelde fietsroute (google maps)

Bereikbaarheid met openbaar vervoer:

Op heden betreffen de dichtste haltes de 'Izegem Manegemstraat' (505946) en de 'Izegem Waterstraat' (504428) die zich op het einde van de Manegemstraat bevindt en ten oosten van het plangebied situeert. Deze haltes liggen dus zowel op wandelafstand van het plangebied. Bovenstaande haltes worden allebei bediend door de lijn 68, dit is een belbus voor het gebied Izegem-Ingelmunster-Lendelede-Kuurne.

Op wandelafstand van het plangebied bevindt zich ook de bushalte 'Izegem Ten Bos' (503297) in de Meensesteenweg. Deze halte wordt bediend door de lijn 61 (Ardooie- Izegem – Gullegem – Kortrijk). De frequentie van bediening bedraagt ca. 1 rit per uur in de ochtend- en avondspits en over de middag.



Izegem Manegemstraat op 292m
505946
68
Richting: St.-Eloois-Winkel Kerk

Izegem Ten Bos op 478m
503297
61
Richting: Ardooie Polenplein

Izegem Waterstraat op 443m
504428
68
Richting: St.-Eloois-Winkel Kerk

Izegem Ten Bos op 487m
508297
61
Richting: Kortrijk Busterminal 2

Figuur 52: Situering van het vooropgestelde openbaarvervoer – BUS – (delijn.be)

In het kader van het decreet Basisbereikbaarheid werd in de vervoerregio Midwest eind 2020 een korte termijn ov-plan goedgekeurd. Vanaf 2023 zal er een nieuw netwerk rijden, de exacte startdatum is tot op heden nog niet bekend. Volledigheidshalve wordt de nieuwe dienstverlening eveneens opgesomd.

Concreet betekent dit voor het projectgebied het volgende:

- Buslijnen 60 Kortrijk-Lendelede-Izegem-Roeselare en 502 Kortrijk-Gullegem-Lendelede-Izegem-Ardooie rijden beiden tussen Lendelede en Izegem via de Rijksweg en de Burgemeester Vandenbogaerdelaan.
- Buslijn 60 rijdt hier van maandag tot zaterdag ieder uur in beide richtingen, aangevuld met extra ritten op schooldagen tijdens de spitsuren. Op zondag is er een 120'-frequentie voorzien. Buslijn 502 rijdt enkel op schooldagen tijdens de spitsuren in functie van de scholen in Kortrijk, Heule, Izegem en Ardooie.
- De bediening van het projectgebied door de huidige lijn 61 en de bushalte Ten Bos in de Meensesteenweg, zoals beschreven in de nota, komt hiermee te vervallen.
- De huidige bediening van het gebied door de Belbus, zoals ook beschreven in de nota, komt in het kader van Basisbereikbaarheid te vervallen en wordt opgevangen door het 'Vervoer op Maat'. Hiervoor verwijzen we naar MOW, die dit vervoer zal organiseren.
- Voor buslijnen 60 en 502 wordt een nieuwe bushalte 'Izegem Meensestraat' voorzien in de Burgemeester Vandenbogaerdelaan, bij de ingang van de fietstunnel.

Bereikbaarheid met privaat vervoer:

Izegem is zich hoofdzakelijk verder gaan ontwikkelen ten noorden van de N36 en ten zuiden van de N382. Het onderliggende wegennet is zowel gericht op de N382 alsook op de N36, die op zijn buurt over gaat (richting het westen) naar een primaire weg type II. Beide wegen vormen voor een gebiedsontsluiting die het zuidelijke deel van Izegem ontsluiten. De overige wegen rondom het plangebied, zoals de Manegemstraat en de Slabbaardstraat-Zuid, worden als lokale wegen type III gecatalogeerd.

6.3.6.2 Juridisch planologische toestand

De juridisch planologische toestand betekent dat het plangebied volledig is ingevuld als woongebied. Cfr. de mobiliteitsstudie (zie bijlage) kunnen er op het plangebied ca. 93 woningen gerealiseerd worden. Dit woonprogramma zou dagelijks ca. 670 verplaatsingen genereren waarvan er 348 verplaatsingen per wagen zullen gebeuren. In tegenstelling tot de feitelijke toestand worden geen verplaatsingen door vrachtvoertuigen verwacht.

6.3.6.3 Effectenbespreking

T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

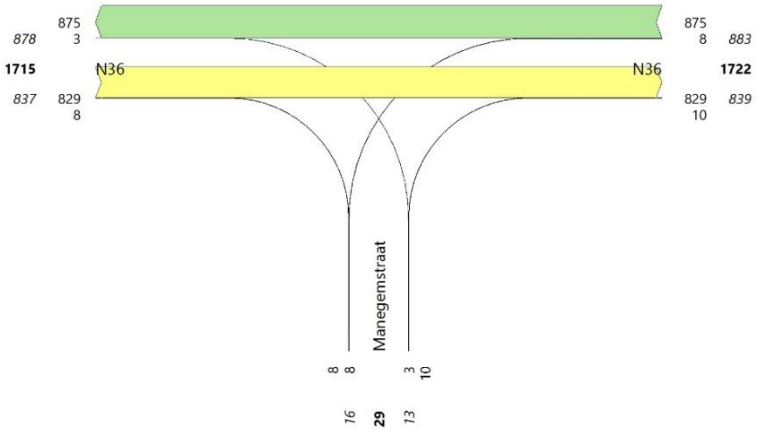
De overgang van één bedrijf naar meerdere bedrijven in het plangebied zal resulteren in een stijging van het aantal vervoersbewegingen. Voorafgaand aan het voorliggend RUP werd een mobiliteitsonderzoek voor dezelfde site opgemaakt in oktober 2020 (zie bijlage). In dit onderzoek werd uitgegaan van 3 verschillende toekomstscenario's voor de site: zuivere woonontwikkeling, zuivere bedrijfsontwikkeling en een gemengde ontwikkeling met wonen, bedrijvigheid en kantoren. Op basis van dit onderzoek werd gekozen om de site hoofdzakelijk voor bedrijvigheid te voorzien, omdat dit het minst bijkomend verkeer zal generen.

Huidige situatie:

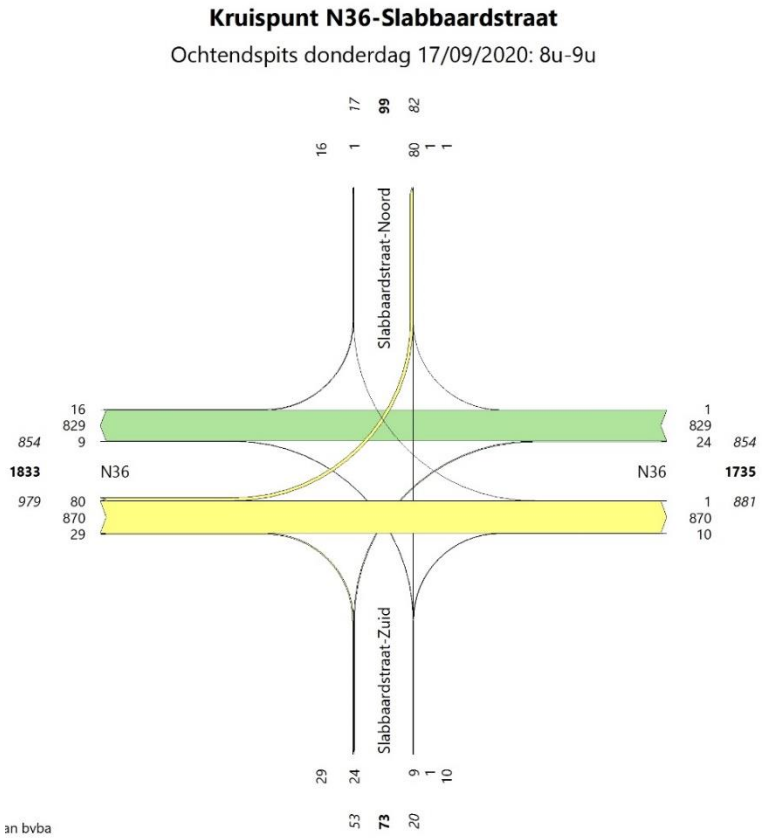
Het toegevoegde mobiliteitsonderzoek bevat kruispunttellingen van het kruispunt N36 (Rijksweg) – Manegemstraat en N36 (Rijksweg) – Slabbaardstraat-Zuid. Deze tellingen werden op donderdag 17 september 2020 tussen 8u en 9u en tussen 16u en 17u uitgevoerd. Dit gebeurde met het oog op de kruispuntbelasting tijdens de spitsuren, waarbij op het bestaande wegennet de grootste drukte wordt verwacht en waarbij ook het nieuw project het meeste verplaatsingen zal generen. De weersomstandigheden waren normaal. De motorvoertuigen worden weergegeven in pae (personenautoequivalenten).

Kruispunt N36-Manegemstraat

Ochtendspits donderdag 17/09/2020: 08u-9u



Figuur 53: Intensiteiten tijdens de ochtendspits van het kruispunt N36-Manegemstraat



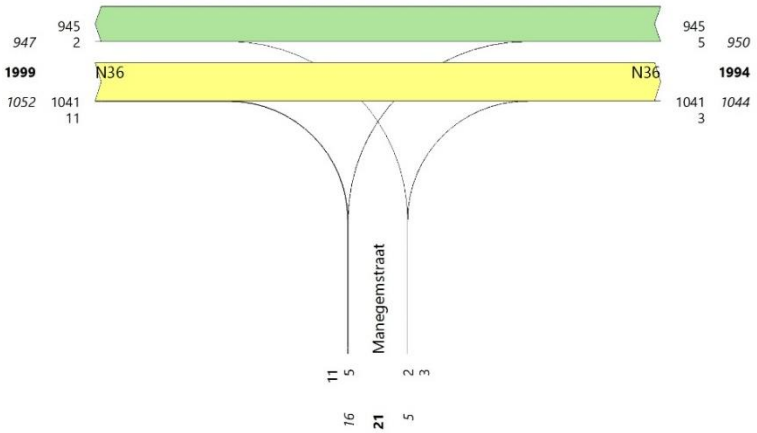
Figuur 54: Intensiteiten tijdens de ochtendspits van het kruispunt N36-Slabbaardstraat

In de ochtend valt de dominante richting van de rechtdoorbeweging op de N36 (Rijksweg). Op het kruispunt met de Manegemstraat rijdt 98% van het verkeer rechtdoor langs de N36 (Rijksweg) en op het kruispunt met de Slabbaardstraat (-Noord en -Zuid) rijdt 95% van het verkeer rechtdoor langs de N36 (Rijksweg).

Het beperkt aantal fietsers op beide kruispunten rijden verspreid over de verschillende richtingen, dezelfde rechtdoorbeweging van het gemotoriseerd verkeer is niet de hoofdzakelijke rijrichting voor de fietsers. Op het kruispunt van de N36 (Rijksweg) met de Manegemstraat rijden 37 fietsers rechtdoor langs de N36 en 2 fietsers komen uit de Manegemstraat. Op het kruispunt van de N36 met de Slabbaardstraat rijden 9 fietsers rechtdoor, 10 fietsers komen uit de N36 slaan af in de Slabbaardstraat-Zuid, 7 fietsers komen uit de Slabbaardstraat-Zuid waarvan 3 fietsers rechtdoor fietsen, en 2 fietsers komen uit de Slabbaardstraat-Noord en rijden allebei rechtdoor.

Kruispunt N36-Manegemstraat

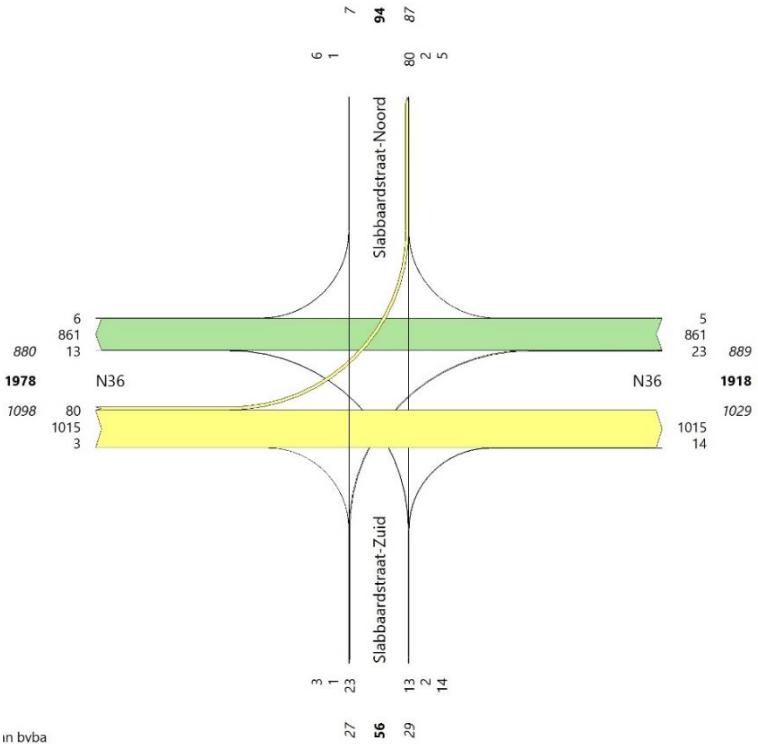
Avondspits donderdag 17/09/2020: 16u-17u



Figuur 55: Intensiteiten tijdens de avondspits van het kruispunt N36-Manegemstraat

Kruispunt N36-Slabbaardstraat

Avondspits donderdag 17/09/2020: 16u-17u



ın bvba

Figuur 56: Intensiteiten tijdens de avondspits van het kruispunt N36-Slabbaardstraat

Het autoverkeer kent in de avondspits een gelijkaardig verloop. De grootste intensiteiten bevinden zich vooral op de N36 (Rijksweg). De intensiteiten van de afslaande bewegingen naar de Manegemstraat en de Slabbaardstraat (-Noord en -Zuid) zijn in de avondspits eveneens laag. 1,05% van het verkeer in de Manegemstraat en 4,75% van het verkeer in de Slabbaardstraat.

Het aantal fietsers op de kruispunten blijft in de avondspits beperkt. Op het kruispunt van de N36 (Rijksweg) met de Manegemstraat rijden 56 fietsers rechtdoor langs de N36, 6 fietsers slaan in de Manegemstraat en 1 fietser komt uit de Manegemstraat. Op het kruispunt van de N36 met de Slabbaardstraat rijden 23 fietsers rechtdoor langs de N36, 5 fietsers slaan in de Slabbaartstraat-Zuid vanuit de N36, 6 fietsers komen uit de Slabbaartstraat-Zuid en 1 fietser komt uit de Slabbaartstraat-Noord.

Het plangebied wordt voorzien met een rechtstreekse in- en uitrit op de Rijksweg (N36) voor de bedrijvigheid. De Rijksweg is een secundaire weg type I met een leefbare capaciteit van 1.800 PAE/uur/richting (verzadigingsgraad per wegcategorie). De bijkomende woningen worden ontsloten langs de Manegemstraat. De Manegemstraat is een lokale weg type III met een leefbare capaciteit van 250 PAE/uur/richting. Bovenstaande illustraties tonen aan hoeveel verkeer er tijdens de ochtendspits langsheen de Rijksweg rijden:

- N36 richting E403: 875 PAE/uur → 49%
- N36 richting N50 870 PAE/uur → 48%
- Manegemstraat richting N36 13 PAE/uur → 5%
- Manegemstraat richting zuiden 16 PAE/uur → 6%

Tijdens de avondspits langsheen de Rijksweg zijn volgende maximumcijfers van toepassing:

- N36 richting E403: 950 PAE/uur → 53%
- N36 richting N50: 1041 PAE/uur → 58%
- Manegemstraat richting N36 5 PAE/uur → 2%
- Manegemstraat richting zuiden 16 PAE/uur → 6%

Vermits de verhouding effectieve intensiteit en leefbare capaciteit nergens meer dan 90 % wordt overschreden, wordt er met de huidige situatie geen verkeerscongestie verwacht langs de Rijksweg (N36) of langs de Manegemstraat.

Toekomstige situatie n.a.v. planvoornemen:

De planopties voorzien de mogelijkheid om de site verder om te bouwen met een ruimte voor kleine tot middelgrote ondernemingen met beperkte toonzaal-/kantoorruimte, atelierwoningen en een optie tot het oprichten van een accent van stapelbare economische activiteiten, alle functies worden ontsloten langsheen de Manegemstraat. Het volledige plan (met uitzonderling van de woonfunctie binnen de zone voor atelierwoningen) zal via 1 ontsluiting de Rijksweg (N36) kunnen bereiken:

- Met deze planopties kan er ongeveer 2,5 ha zone voor (kleinschalige) bedrijvigheid opgericht worden. Bij een kmo-zone wordt algemeen gesteld dat 81% van de bruto oppervlakte effectief voor bedrijvigheid wordt gebruikt (Bron: Agentschap Innoveren en ondernemen). Dit betekent in dit project een netto vloeroppervlakte van ongeveer 2 ha bedrijvigheid. Volgens het richtlijnenboek zouden gemiddeld 61 werkenden per hectare netto-bedrijventerrein voor 'ambachtelijke of kmo-zone/lokale bedrijven' zijn. Bijgevolg kan er gesteld worden dat er 122 werkenden actief kunnen zijn binnen het plangebied. Uitgaand van een worstcase scenario met een aanwezigheidspercentage van 100% en de modal split werknemers in het buitengebied (72% verplaatsingen met de auto) resulteert dit in 88 werkende met de auto, wat gelijk staat aan 176 verplaatsingen. Bij een normale bedrijfsvoering met kantoorfunctie kunnen we stellen dat de 176 bedrijfsgerelateerde verplaatsingen zich verdelen doorheen de dag, maar ook deels manifesteren binnen de uren van ochtend- en avondspits.
- Met de opstelling van de zone voor atelierwoningen ontsloten langs de Manegemstraat (enkel de woonfunctie), wordt een zone van maximum 0,5 ha voorzien voor wonen en werken. De zone die als atelierwoningen kan beschouwd worden, wordt in het zuidenwesten van het plangebied ingericht. Om een inschatting te maken van een mogelijk woonprogramma wordt een aanname gedaan. De site kent een totale breedte van ca. 90 meter t.h.v. de zuidwestelijke grens van het plangebied. Rekening houdend met de woon/werk typologie en een bijhorende minimale perceelbreedte van 15 meter kan er gesteld worden dat binnen een herverdeling van de percelen er ca. 5 à 6 atelierwoningen kunnen ingericht worden. De gemiddelde gezinsgrootte in West-Vlaanderen bedraagt 2,34 personen per gezin. Bijgevolg kunnen in het plangebied gemiddeld 14 inwoners wonen. Op basis van het recentste Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 5.4) blijkt dat het gemiddeld aantal woongerelateerde verplaatsingen per persoon in een randgemeente in een regionaalstedelijk gebied 3,077 bedraagt. Met deze gegevens kan gesteld worden dat er 43 woongerelateerde verplaatsingen van en naar het plangebied gebeuren. Volgens het modal split van bewoners in het buitengebied (67% verplaatsingen met de auto) kan beschouwd worden dat 29 woning gerelateerde verplaatsingen met de auto gebeuren, die zich eveneens doorheen de dag verspreid zijn.

- Naast de ca. 2,5 hectare (kleinschalige) bedrijvigheid en de atelierwoningen werd binnen het grafisch plan ook een accent opgenomen. Binnen deze zone -ter hoogte van de Rijksweg- kan een gestapelde vorm van economische activiteiten voorzien worden. Binnen het accent van economische activiteiten kunnen we best uitgaan van een worst case scenario waarbij de 3 ongelijkvloerse bouwlagen 100% ingericht worden als autonome kantoorfunctie. Rekening houdend met de voorschriften kan 1 bouwlaag ca. 750 m² beslaan, waarbij we dus kunnen uitgaan van een geschatte 2.250 m² bruto vloeroppervlakte autonoom kantoor. Als we dergelijke oppervlakte extrapoleren aan de hand van het richtlijnenboek 'mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER 2018' dan komen we dagelijks aan 90 werknemers en 20 bezoekers. Rekening houdend met de modal split 59% voor werknemers komen we uit bij 53 werknemers die naar het werk komen met de wagen. Voor de bezoekers dienen we te rekenen met een modal split van 69%, wat gelijk staat aan 14 bezoekers per dag met de wagen. De totale verkeersgeneratie voor de autonome kantoorfunctie kan worst case geraamd worden op 134 vervoersbewegingen en dit op een werkdag.

Samenvattend kan gesteld worden dat er in het voorliggend planvoornemen ongeveer 310 bedrijfs-gerelateerde verplaatsingen en 29 woon-gerelateerde (die zich op de Manegemstraat richten) verplaatsingen te verwachten zijn.

Effectenbespreking

De verkeersgeneratie ontstaat door de opsplitsing van één bedrijf naar een locatie waar verschillende bedrijvigheid samen komt en door het voorzien van een zone voor atelierwoningen. De tijdstippen waarop voornamelijk personenauto's zich naar de locatie (plangebied) zullen begeven is zo goed als volledig gericht op werkgerelateerde verplaatsingen waarbij de weekdagen als basis kunnen genomen worden. Het totaal aantal werkgerelateerde vervoersbewegingen wordt geraamd op ca. 310 vervoersbewegingen die zich verspreid doorheen de dag zullen verplaatsen. Rekening houden met een range van 10 à 12 uur (kleine ondernemingen beginnen vaak 's morgens vroeg en andere werken laat door 's avonds), dan kunnen we uitgaan van ca. 28 à 40 vervoersbewegingen tijdens de ochtend-/avondspits. Daarnaast krijgen we nog 29 vervoersbewegingen afkomstig van de woninggerelateerde functie die zich verspreid doorheen de dag en geënt wordt op de Manegemstraat. Hierbij kan gesteld worden dat er gemiddeld 3 vervoersbewegingen (range van 10 uur per dag) per uur kunnen meegenomen worden in de berekening afkomstig van de woongerelateerde functie.

Het plangebied wordt voorzien met een rechtstreekse in- en uitrit op de Rijksweg (N36) voor de bedrijvigheid. Op deze manier wordt op de aanpalende lokale wegen geen hinder verwacht van het bijkomend verkeer door bedrijvigheid. De bijkomende atelierwoningen worden langs de Manegemstraat ontsloten. Zoals eerder beschreven heeft de Rijksweg een leefbare capaciteit van 1.800 PAE/uur/richting en de Manegemstraat een leefbare capaciteit van 250 PAE/uur/richting. Als de maximum 40 bijkomend bedrijfsgerelateerde verplaatsingen worden toegevoegd aan de verkeerstellingen van de N36 richting N50 en de maximum 3 bijkomende woninggerelateerde verplaatsingen worden toegevoegd aan de verkeerstellingen van de Manegemstraat richting N36 in de ochtendspits en richting het zuiden in de avondspits, worden de volgende capaciteiten geschat voor de ochtendspits:

- N36 richting E403: 875 PAE/uur → 49%
- N36 richting N50 910 PAE/uur → 51%
- Manegemstraat richting N36 16 PAE/uur → 6%
- Manegemstraat richting zuiden 16 PAE/uur → 6%

En voor de avondspits:

- N36 richting E403: 950 PAE/uur → 53%
- N36 richting N50: 1081 PAE/uur → 60%
- Manegemstraat richting N36 8 PAE/uur → 3%
- Manegemstraat richting zuiden 16 PAE/uur → 23%

Met de toevoeging van het bijkomend verkeer door de ontwikkeling van het plangebied wordt de verhouding effectieve intensiteit en leefbare capaciteit ook niet meer dan 90 % overschreden. Bijgevolg er wordt met de nieuwe situatie geen congestie verwacht langs de Rijksweg (N36) of langs de Manegemstraat.

In het plan wordt een trage verbinding gecreëerd tussen Manegemstraat en Slabbaardstraat-Zuid. Dit zal een positief effect hebben voor de bewoners rondom de site als trage doorsteek maar maakt het bedrijventerrein ook toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Het is de doelstelling om deze as te verbinden met de fietstunnel onder de Rijksweg. Hierdoor wordt het bedrijventerrein voor fietsers op een kwalitatieve manier verbonden met het stadscentrum. Dit heeft een positief effect op het beperken van het gemotoriseerd verkeer.

T.o.v. de juridisch planologische toestand

Het creëren van zone voor bedrijvigheid, atelierwoningen en complementaire functies zal slechts een beperkte wijziging met zich mee brengen ten opzichte van de juridisch planologische situatie met de realisatie van ca. 93 woningen. Het ingeschatte aantal gegenereerde vervoersbewegingen per dag van het voorliggende planningsinitiatief is 359, terwijl voor in de juridisch planologische situatie 348 vervoersbewegingen worden ingeschat.

6.3.6.4 Conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline mens - mobiliteit.

6.3.7 Discipline mens - ruimtelijke aspecten

6.3.7.1 Feitelijke referentiesituatie

Gewestplan

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied op gewestplan*

Cfr. het gewestplan Roeselare-Tielt (KB 17 december 1979 en wijzigingen) situeert het plangebied zich zo goed als volledig in woongebied. Het uiterste zuidelijk gedeelte bevindt zich in agrarisch gebied.

APA, BPA en RUP

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met bestaande BPA's en RUP's*

Er zijn noch APA's noch BPA's noch een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan van toepassing op dit plangebied.

- Het plangebied bevindt zich voor meer dan 90% binnen het Gewestelijk RUP 'Afbakening Regionaal Stedelijk Gebied Roeselare' (d.d. 21/11/2008). Artikel 1 Grenslijn regionaal stedelijk gebied Roeselare is van toepassing;
- Het volledig plangebied bevindt zich binnen het Provinciaal RUP 'Solitaire vakantiewoningen – Midden West-Vlaanderen', goedgekeurd op 22 juni 2017.

Herbevestigd agrarisch gebied

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met herbevestigde agrarische gebieden*

Het onderhavig plangebied valt net buiten de zone, aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied.

Atlas der buurtwegen

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met Atlas der Buurtwegen*

Grenzend aan het plangebied komen de volgende buurtweg voor:

- Buurtweg nr. 19. Deze buurtweg betreft de huidige noord-zuid gerichte Manegemstraat die zich ten westen van het plangebied bevindt. De aangeduide buurtweg fungeert nog steeds als zeer lokale circulatie weg voor gemotoriseerd verkeer.
- Buurtweg nr.16 Deze buurtweg betreft de huidige noord-zuid gerichte Slabbaardstraat-Zuid die zich ten oosten van het plangebied bevindt. De aangeduide buurtweg fungeert nog steeds als zeer lokale circulatie weg voor gemotoriseerd verkeer.
- Buurtweg nr. 66 Deze buurtweg grenst zeer kort aan het plangebied in het noordoosten. Het betreft de historische loop van de huidige Kortestraat, voordat de Rijksweg (N36) werd aangelegd.

6.3.7.2 Juridisch planologische toestand

Het plangebied is cfr. het gewestplan Roeselare-Tielt (KB 17 december 1979 en wijzigingen) volledig gelegen in woongebied.

6.3.7.3 Effectenbespreking

T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

Het plan voorziet in de verdere exploitatie van bedrijvigheid op de aangeduide locatie in combinatie met de atelierwoningen en complementaire functies. Het ruimtegebruik in het plangebied wijzigt in hoofdzaak door deze laatste twee planopties. Ook de invulling met bedrijvigheid verschuift van één onderneming naar meerdere. De historisch gegroeide context leent er zich toe om op deze locatie de bedrijvigheid verder te zetten rekening houdend met het aanpalende woonkarakter.

Er is geen impact op landbouwfuncties of -structuren.

De ruimtebeleving kan vooral aan de kant van de N36 wijzigen door het plan. In plaats van een verouderd bedrijfsterrein zal hier een met een kwalitatieve groen-blauwe structuur afgezoomd architecturaal hoogstaand frontgebouw van het bedrijventerrein te zien zijn. Dit zal visueel absoluut een meerwaarde opleveren in de omgeving. De groene inkadering van het bedrijventerrein wordt een stuk aantrekkelijker voor de buurt. De maximale bouwhoogte in de zone garandeert een stedenbouwkundig aanvaardbaar gabariet voor de bedrijfsgebouwen.

De mix van functies (cfr. mogelijkheid tot complementaire functies, bv. sport in de centrale zone) verhoogt de sociale veiligheid.

T.o.v. de juridisch planologische situatie

Planologisch is het plangebied gelegen binnen de bestemming 'woongebied'. T.o.v. deze referentietoestand is de wijziging van het ruimtegebruik betekenisvol. Hoewel hier als meest voor de hand liggende juridisch planologische toestand naar een wooninvulling is gekeken, kan indien ruim geïnterpreteerd, ook een invulling als KMO-zone in woongebied volgens gewestplan mogelijk zijn (cfr. verenigbaar met de woonomgeving). In die zin is het onderscheid feitelijke referentietoestand en juridisch planologische toestand niet groot.

Hoewel hiervoor mogelijk interesse bestaat bij ontwikkelaars, is een omvangrijke verkaveling op deze locatie door het stadsbestuur niet gewenst. Dit zou ingaan tegen het stedelijk beleid dat Izegem voert, waarbij wordt ingezet op versterking van het stadscentrum en de dorpskernen. Deze site behoort daar niet toe en ligt relatief afgelegen t.o.v. de belangrijke knooppunten en voorzieningen van de stad.

Een beperkt multifunctioneel programma om de maatschappelijke meerwaarde van de site te optimaliseren, afgestemd op de ruimtelijke draagkracht van de omgeving, lijkt hier wel mogelijk.

6.3.7.4 Conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline mens - ruimtelijke aspecten.

6.3.8 Discipline mens - gezondheid (incl. geluid en lucht)

6.3.8.1 Feitelijke referentiesituatie

Lucht

De luchtkwaliteit in onze eigen omgeving wordt in kaart gebracht door de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en wordt in volgende vier categorieën onderverdeeld.

- Fijnstof PM2.5 Interpolatie (afleiding van datapunten) 2019
- Fijnstof PM10 Interpolatie 2019
- Stikstofdioxide (NO2) Interpolatie 2019
- Black Carbon (BC) Interpolatie 2019

Fijnstof PM2.5 interpolatie 2019

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): fijn stof PM 2.5 (boven) en PM 10 (onder)*

Op deze kaart valt weinig differentiatie op te merken maar duidt eerder op een egale vorm van fijnstof in en rond het plangebied. Enkel op locaties waar grote aaneengeschakelde groengebieden of kustzones op te merken zijn daalt het fijnstofgehalte. Het plangebied en zijn aanpalende omgeving ligt binnen een zone met gemiddeld 13-15 microgram fijn stof PM2.5/m^3. Dit betreft een normaal gemiddelde waarde binnen Vlaanderen waar wegenis is gesitueerd.

Fijnstof PM10 interpolatie 2019

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): fijn stof PM 2.5 (boven) en PM 10 (onder)*

Gelijklopend aan de hierboven vernoemde kaart wordt het plangebied ingekleurd en gezien als een zone waar er gemiddeld 21-25 microgram fijn stof PM10/m^3 aanwezig is. Het plangebied en zijn nabije omgeving beftreffen een normaal gemiddelde waarde binnen Vlaanderen.

Stikstofdioxide (NO2) interpolatie 2019

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): stikstof (boven) en roet – Black Carbon (onder)*

Het plangebied ligt voor meer dan 95% binnen een zone met een gemiddeld van 16-20 microgram stikstofdioxide per kubieke meter. Dit betreft een normaal gemiddelde waarde binnen een randstedelijke omgeving in Vlaanderen. De meest noordelijke grens van het plangebied raakt net de iets hogere waardes die veroorzaakt worden door het verkeer langsheen de Rijksweg. Deze zone wordt belast met maximaal 31 tot 35 microgram stikstofdioxide per kubieke meter. Dit toont aan dat de lichte verhoging voornamelijk gerelateerd is aan de passage van de gemotoriseerde voertuigen.

Black Carbon (BC) Interpolatie 2019

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): stikstof (boven) en roet – Black Carbon (onder)*

Net zoals bij de stikstofdioxide (NO2) is ook de Black Carbon niet afkomstig van de bedrijvigheid in en rondom het plangebied maar is de verhoging te wijten aan de passage op de Rijksweg of N36. Het plangebied ligt dan ook voor 95% binnen een zone met een gemiddelde van 0.75 – 1.00 microgram BC/m^3. Dit betreft ook hier een normaal gemiddelde binnen Vlaanderen. De overige zone langsheenen parallel grenzen aan de Rijksweg worden waardes tot maximaal 1.26 – 1.50 microgram BC/m^3 gemeten, wat dan weer eigen is aan een passage van een gewestweg.

Geluid

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied op de geluidsbelastingskaart wegverkeer 2018 dag (boven), avond (midden) en nacht (onder) gesitueerd*

Op de geluidsbelastingskaart van Departement Omgeving valt op te merken dat ter hoogte van de gewestweg, zijnde Rijksweg of N36 een verhoogde concentratie aan geluidspollutie op te merken is. Het is niet onlogisch dat de geluidshinder toeneemt hoe dichter we ons tegen een wegverbinding begeven. Zo valt er op te merken dat doorheen de dag het volledige plangebied gesitueerd is binnen een zone waar gemiddeld 50 à 60 decibels (dB) op te meten zijn, met pieken langsheen de Rijksweg tot 70 à 80 dB. 's Avonds neemt de geluidshinder af en dit voor de noordelijke helft van het plangebied. Ook in de zuidelijke zone daalt het geluid naar een gemiddelde van 30 à 40 dB. In het centrale deel van het plangebied is er weinig verschil tussen dag en nacht.

Op de drie verschillende kaarten wordt het duidelijk dat de druk van het geproduceerde geluid zich voornamelijk in het noordelijke deel van het plangebied bevindt. Het zuidelijke deel blijft op die manier gevrijwaard van de hoogste geluidsdruk, die zich enkel langsheen de straatzijde manifesteert. Logischerwijs is het duidelijk waarneembaar hoe de geluidsdruk overdag het hoogst is, waarbij deze trapsgewijs afneemt richting de avond- en nachtperiode.

Atlas lichtpollutie

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied op light pollution atlas (2016)*

Op de light pollution atlas die dateert van 2016 valt op te merken dat de lichtpollutie voor zowel het plangebied als de omliggende omgeving nagenoeg hetzelfde is. De aanduiding van de natuurlijke helderheid van de hemel blijft binnen de laagste categorieën.

Bodem, water en mobiliteit

De aspecten binnen de disciplines bodem en water, mens - mobiliteit en mens - ruimtelijke aspecten die invloed kunnen hebben op de gezondheid werden daar besproken. Binnen deze disciplines komen er geen elementen naar voor waarvan verwacht wordt dat zij negatieve invloed zouden uitoefenen op de gezondheid van de mens.

6.3.8.2 Juridisch planologische toestand

De juridisch planologische toestand betekent dat het plangebied volledig is ingevuld als woongebied.

Op de site kunnen ca. 93 woningen gerealiseerd worden. Deze gaan ook gepaard met een zekere verkeersgeneratie met beperkte impact op de geluidsbelasting en luchtkwaliteit, gezien er ook de blijvende impact is op het plangebied van de nabijgelegen bestaande gewestweg. Gelet op het gebruik van geconcentreerde ledverlichting als wegverlichting, zal ook de lichtpollutie ten gevolge van de woonontwikkeling beperkt blijven.

6.3.8.3 Effectenbespreking

T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

Lucht

De luchtkwaliteit kan als een gemiddelde beschouwd worden binnen Vlaanderen en stelt geen restricties aan bepaalde activiteiten. Het planvoornemen met name de realisatie van bedrijvigheid, atelierwoningen en complementaire functies is niet van die aard dat deze de luchtkwaliteit in de omgeving aanzienlijk zullen beïnvloeden. De bedrijfsactiviteiten dienen te voldoen aan de milieunormering.

Geluid

Het planvoornemen met bedrijvigheid, atelierwoningen en complementaire functies is niet van die aard dat deze tot abnormale geluidshinder zal leiden:

- De atelierwoningen zijn voorzien buiten de zone waar zich de hoogste geluidsdruk voordoet.
- De bedrijvigheid zal leiden tot een beperkt toenemend aantal vervoersbewegingen gespreid doorheen de dag. Dit zal t.o.v. het bestaande verkeer (met name van de N36) slechts een beperkte bijdrage hebben aan het omgevingsgeluid. De verkeersbewegingen doen zich in hoofdzaak overdag voor waardoor er 's nachts niets zal wijzigen.
- De voorgestelde hoofdcirculatie is zodanig gepositioneerd dat de beperkte bijkomende geluidseffecten, afkomstig van bedrijfsgerelateerde voertuigen maximaal gebufferd worden door zowel de groenbuffers als door de nieuw in te plannen bedrijfsentiteiten.

Licht

Onder de discipline licht kan er gesteld worden dat de mogelijks te integreren functies, zijnde wonen, kleinschalige bedrijvigheid en kantoor/toonzaal een minimaal aantal bijkomende lichtbronnen met zich zal meebrengen. Op de hierboven aangehaalde kaart valt het op te merken dat de contour binnen een zone is gesitueerd waarbij er over het algemeen alreeds een zekere lichtvervuiling op te meten valt. Daarnaast wordt er geen abnormale overlast verwacht gezien de aard van de geplande bedrijvigheid en er geen nachtactiviteiten worden verwacht. De configuratie van de bebouwing en circulatie, die gericht is op het centraliseren van de activiteiten met impact op geluid, heeft ook positieve effecten op vlak van licht.

Samenvattend worden er geen aanzienlijke effecten op de gezondheid verwacht t.o.v. de feitelijke referentietoestand.

T.o.v. de juridisch planologische situatie

Er is geen betekenisvol onderscheid tussen de referentietoestanden wat de effecten van de planvoornemens op vlak van gezondheid betreft.

6.3.8.4 Conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline mens - gezondheid.

6.3.9 Discipline mens – veiligheid

6.3.9.1 Feitelijke referentiesituatie

SEVESO-inrichtingen

➔ *Zie kaartenbundel: Gesitueerd op de kaart: SEVESO-inrichtingen*

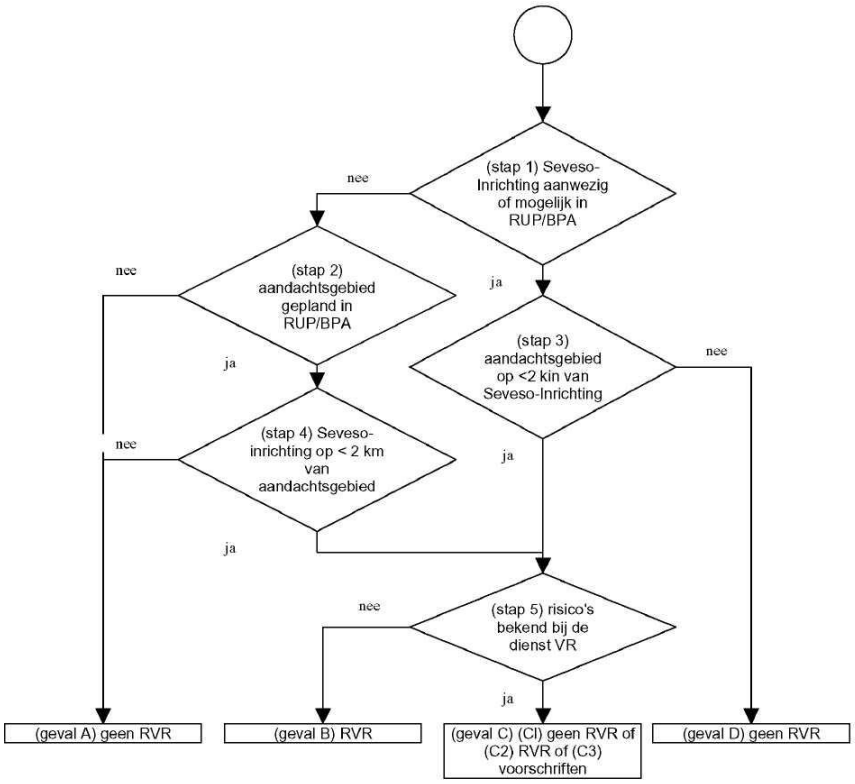
Binnen een straal van 2 kilometer zijn geen hogedrempel noch lagedrempel SEVESO-inrichtingen gelegen. De meest nabije SEVESO-inrichting betreft een hogedrempelbedrijf 'Unitank Tankstorage Belgium' die gelegen is langsheen de Regenbeekstraat 60, 8800 te Roeselare, dit ca. 4.5 kilometer ten noordwesten van het plangebied.

6.3.9.2 Juridisch planologische toestand

De juridisch planologische toestand betekent dat het plangebied volledig is ingevuld als woongebied. Voor de beoordeling van de planeffecten in de discipline mens – veiligheid is er geen relevant onderscheid tussen beide referenties.

6.3.9.3 Effectbespreking

Het RUP voorziet niet in het oprichten van SEVESO - inrichtingen. De te verwachten activiteiten kunnen ook geen impact hebben op de ernst of het risico van ongevallen in SEVESO-bedrijven. De bestemming heeft geen invloed op de gezondheid van de mens.



Figuur 57: Beslissingsdiagram ruimtelijke veiligheidsrapportage

6.3.9.4 Conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline mens - veiligheid. Gezien de ligging van het plangebied en de voorziene functies is de opmaak van een RVR niet nodig.

6.3.10 Discipline klimaat

6.3.10.1 Feitelijke referentiesituatie

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied op hittestresskaart 2050 (boven) en 2100 (onder)*
➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met Overstromingsgevaarkaart – Overstroombaar gebied – PLUVIAAL – huidig (boven) en toekomstig (onder) klimaat*

Op de kaart van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) wordt het actuele aantal hittegolfgraaddagen gevolgd en is ook een prognose voor 2050 en 2100 te zien. Het aantal hittegolfgraaddagen zal sterk toenemen. We zien op de pluviale overstromingsgevaarkaart dat zowel de noordelijke en oostelijke zijde ingekleurd worden als middelgroot tot grote kans op overstroming.

Het plangebied is in de feitelijke situatie voor meer dan 80% verhard en heeft geen relevante groenzone. De bestaande bedrijfsgebouwen in het plangebied zijn verouderd en weinig tot niet geïsoleerd. De hemelwaterafvoer van de gebouwen en verharding is niet aangesloten op een waterbuffer of infiltratievoorziening. De site is met andere woorden niet aangepast aan de toekomstige klimaatuitdagingen en -vraagstukken.

6.3.10.2 Juridisch planologische toestand

De juridisch planologische toestand betekent dat het plangebied volledig is ingevuld als woongebied. Het plangebied is dan naar verwachting ca. 40% verhard. De onverharde zones zullen hoofzakelijk ingevuld zijn door private tuinen. De hoofdvegetatie is daar vaak een monocultuur aan gras. Alle bebouwing en verharding zou aan de geldende gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater moeten voldoen. Hierbij wordt ingezet op het maximale hergebruik, buffering en infiltratie van hemelwater. Voor de gebouwen kan verondersteld worden dat deze energiezuinig gebouwd zijn met aandacht voor o.a. isolatie en hernieuwbare energie.

6.3.10.3 Effectenbespreking

T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

Het plangebied ligt niet in een zone die specifiek kwetsbaar is voor effecten van de klimaatverandering. Uiteraard ondervindt het gebied samen met de ruime regio wel de gevolgen op vlak van toegenomen hittedagen, droogteperiodes, piekneerslag,…

Het planvoornemen voorziet een lagere verhardingsgraad ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie. De bestaande groenzones worden behouden en sterk uitgebreid. De groenzones worden robuust en voldoende breed voorzien. Er komt ook ruimte om de natuurlijke infiltratie van hemelwater te voorzien. De zones ingekleurd op de pluviale overstromingsgevaarkaart wordt binnen het planvoornemen volledig onthard en ingezet als publiek toegankelijke groenblauwe ruimte.

De nieuw te bouwen bedrijfsgebouwen zullen moeten voldoen aan alle geldende regels omtrent hergebruik, buffering en infiltratie van hemelwater, alsook het energiezuinig bouwen. Ook aan de aanleg en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen zal nodig aandacht besteed worden. Het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen zal afnemen bij de realisatie van kleinschalige bedrijvigheid in vergelijking met de uitbating van de huidige bedrijfssite.

Algemeen hebben de planingrepen een positief effect op de discipline klimaat ten opzichte van de feitelijke referentietoestand.

T.o.v. de juridisch planologische toestand

Ten opzichte van de invulling van de juridisch planologische toestand (woongebied) zal de ontwikkeling als KMO-zone met atelierwoningen en complementaire functies mogelijk enkele voordelen bieden op vlak van klimaat. De aaneengesloten en ruime groenzones werken beter als systeem voor verkoeling, wateropvang en -infiltratie dan particuliere tuinen. De klimaateffecten t.o.v. de juridisch planologische toestand hangen sterk af van de concrete invulling die aan het woongebied zou gegeven worden. Sommige dense invullingen van woongebied (volgens gewestplan) kunnen zeer gevoelig zijn aan klimaateffecten en kunnen ook de omgeving gevoeliger maken voor dergelijke effecten (hitte-eilanden, verdroging, overstroming,...).

Het planvoornemen voorziet een hogere verhardingsgraad ten opzichte van de juridisch planologische toestand. Dit wordt enerzijds gedeeltelijk gecompenseerd door het versterken en uitbreiden van de bestaande groenzone(s). Anderzijds zal, net als in de juridisch planologische toestand, elke verharding en gebouw getoetst moeten worden aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater. Gelet op bovenstaande maatregelen is er slechts een beperkt (niet significante) negatieve impact te verwachten.

Ook aan de aanleg en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen zal bij de realisatie van zone voor kleinschalige bedrijvigheid de nodige aandacht besteed worden. Gelet op de aard van de gewenste bedrijvigheid zal het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen beperkt toenemen ten opzichte van de juridisch planologische toestand. Niettegenstaande zullen de bedrijven binnen het plangebied ook de nodige vergunningen moeten bekomen, waarbij ook aandacht wordt besteed aan bv. de uitstoot van broeikasgassen.

Er moet in rekening worden gebracht dat de invulling van deze zone met bedrijvigheid onderdeel is van de ruimere strategie van de stad om in te zetten op kernversterking. De planopzet om op deze locatie bedrijvigheid te voorzien en de woonfunctie vooral op te nemen in de kern zelf in plaats van hiervoor open ruimte aan te snijden is gunstig voor zowel klimaatmitigatie als -adaptatie.

Algemeen hebben de planingrepen een neutraal tot beperkt (niet significant) negatief effect op de discipline klimaat ten opzichte van de juridisch planologische toestand.

6.3.10.4 Conclusie

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht betreffende de discipline klimaat.

6.3.11 Interactie van effecten

Er worden geen interacties (versterking of verzwakking) tussen de effecten in de verschillende disciplines verwacht die de conclusies van voorgaande effectbespreking betekenisvol kunnen beïnvloeden.

6.3.12 Grensoverschrijdende effecten

De situering van het plangebied en het programma is van die aard dat de effecten ruimtelijk beperkt blijven. De effecten hebben geen grensoverschrijdend karakter.

7. RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT

7.1 ONTHEFFING VAN OPMAAK RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT

Binnen deze nota dient eveneens nagegaan te worden of het plan een invloed heeft op de risico's en de mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso inrichting. Door het uitvoeren van een RVR-toets – een internettoepassing ontwikkeld door de dienst VR – kan nagegaan worden of een opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport noodzakelijk is.

De beslissing uit de RVR toets werd opgenomen als bijlage.

8. RUIMTEBALANS EN OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN

Voorschriften en bepalingen van gewestplanzone die binnen het plangebied liggen, komen te vervallen bij goedkeuring van het onderhavig RUP:

- Gewestplan Roeselare – Tielt, 1979

Volgende bestemmingswijzigingen worden met onderhavig RUP doorgevoerd:

Ruimtebalans detail			
Voorschrift huidige bestemming	Opp. (m^2)	Voorschrift nieuwe bestemming	Opp. (m^2)
Gewestplan wonen	40.989	Art. 1: zone voor kleine en middelgrote ondernemingen (bedrijvigheid)	25.081
		Art. 2: zone voor wonen in combinatie met kleine en middelgrote ondernemingen (bedrijvigheid)	5.942
		Art. 5: zone voor functioneel buffergroen (bedrijvigheid)	5.625
		Art. 3: zone voor wonen (wonen)	2.492
		Art. 4: zone voor wonen met nabestemming zone voor kleine en middelgrote bedrijvigheid (wonen)	1.849
TOTAAL	*40.989*	*TOTAAL*	*40.989*

Tabel 12: Overzicht bestemmingswijzigingen binnen het onderhavig plangebied

Samenvattende tabel

Ruimtebalans overzicht		
Categorie gebiedsaanduiding	Huidige oppervlakte (m^2)	Nieuwe oppervlakte (m^2)
WONEN	40.989	4.341
BEDRIJVIGHEID	0	36.648
TOTAAL	*40.989*	*40.989*

Tabel 13: Samenvatting bestemmingswijzigingen binnen het onderhavig plangebied

9. PLANBATEN EN PLAN-KAPITAAL EN GEBRUIKERSSCHADE

9.1 INLEIDING

Volgens art. 2.2.5 van de Codex Ruimtelijke Ordening dient in een RUP een register te worden opgenomen, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in art. 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of 3 van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid.

De regeling voor de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening;

De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en de volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening;

De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1 en volgende van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid;

De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut.

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

9.2 PLANBATEN

Er worden geen bestemmingswijzigingen doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een mogelijke planbatenregeling.

9.3 PLANSCHADE

De volgende bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot planschade (zie register plancompensatie):

- Bestemmingswijziging van wonen naar bedrijvigheid: ca. 36.648 m²

9.4 KAPITAALSCHADE/GEBRUIKERSSCHADE

Er worden geen bestemmingswijzigingen doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een kapitaalschade of gebruikersschade.

10. BIJLAGE

10.1 BIJLAGE 1: BESLISSING RVR-TOETS

DEPARTEMENT
OMGEVING

RVR-toets

Aan de stad Izegem

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
03/08/2021	RUP_36008_214_00413_00001	RVR-AV-1466	Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Manegemstraat"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn[1] dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen[2] enerzijds en aandachtsgebieden[3] 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.

Onderstaande aftoetsing 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.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 03/08/2021, met ref. RVR-AV-1466), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er, gezien het geplande type bedrijvigheid, geen Seveso-inrichtingen verwacht worden.

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Externe Veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

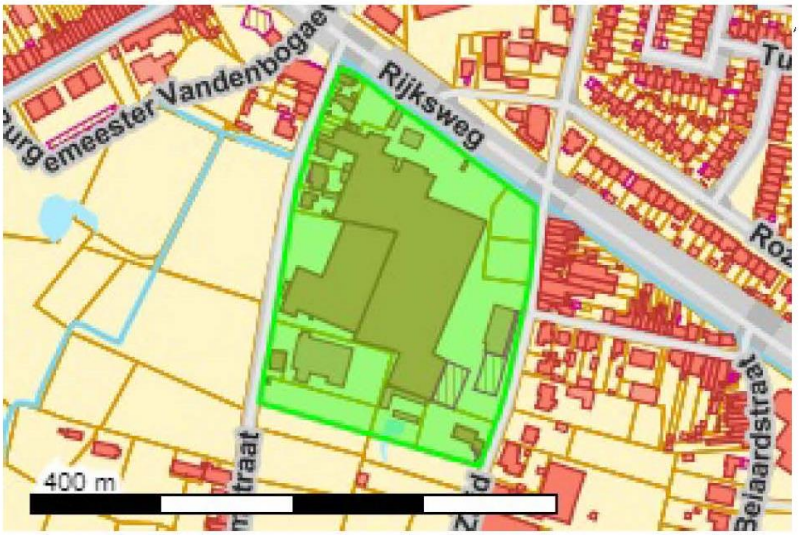
[1] Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

[2] Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

[3] Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

Bijlage 1: de RVR-toets van het Team Externe Veiligheid van het departement omgeving 1/2

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer	RUP_36008_214_00413_00001
RUP titel	RUP Manegemstraat
Initiatiefnemer	stad Izegem
Plangebied	
Toets uitgevoerd op	03/08/2021
Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

Vraag	Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?
Antwoord	Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland.
Vraag	Voorziet het RUP enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid of ook de mogelijkheid tot nieuwe bedrijvigheid?
Antwoord	Het plan omvat ook nieuwe bedrijvigheid.
Vraag	Kunnen er zich Seveso-inrichtingen in het plangebied vestigen?
Antwoord	Nee, want gezien het type bedrijvigheid worden geen Seveso-inrichtingen verwacht (impliciet verbod).

Bijlage 1: de RVR-toets van het Team Externe Veiligheid van het departement omgeving 2/2

10.2 BIJLAGE 2: ONTHEFFING PLAN-MER-PLICHT

Vlaamse Overheid, Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten
Milieueffectrapportage
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02/553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP Manegemstraat Izegem

Dossiernummer: SCRI22023

1. Toetsing aan het toepassingsgebied[1]

De gemeente Izegem stelt een RUP op om de werk- en woonomgevingen in een historisch gegroeide bedrijfslocatie die doorheen de jaren sterk van gedaante is veranderd te optimaliseren. Team Mer ontving op 28 juli 2022 de scopingnota (juni 2022). Eerder werden ook de startnota, adviezen en inspraakreacties bezorgd.

Zoals in de scopingnota aangegeven wordt, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Team Mer dient vóór de voorlopige vaststelling te bepalen of er al dan niet een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

Bij de overweging of er al dan niet een plan-MER opgesteld moet worden, houdt Team Mer rekening met de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en met de verwerking hiervan in de scopingnota.

De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

De periode van raadpleging liep van 17 januari 2022 t.e.m. 17 maart 2022 en een participatiemoment vond plaats op 25 januari 2022.

Alle opmerkingen worden beschreven in hoofdstuk 2.2 van de scopingnota. Hierin wordt vermeld hoe de opmerkingen verwerkt zijn.

Verscheidene adviesinstanties (Provincie West-Vlaanderen, Departement Landbouw en Visserij, ...) hebben opmerkingen over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord in de scopingnota.
De ontvangen inspraakreacties bevatten geen opmerkingen over de beschrijving of de aanzienlijkheid van de milieueffecten.

[1] Zoals vereist door artikel 2.2.4., §2, 6° VCRO en artikel 4.2.1. tot en met 4.2.3. DABM.

Enkele adviezen en inspraakreacties bevatten ook opmerkingen over het plan zelf. Deze opmerkingen hebben echter geen invloed op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan.

Gelet op het bovenstaande en in het bijzonder rekening houdend met de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het voorgenomen RUP, van de effecten ervan en van de gebieden die door het RUP kunnen worden beïnvloed en met de verwerking van de inspraak en adviezen, besluit Team Mer dat werd aangetoond dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

3. Besluit

Op basis van bovenstaande motivering bepaalt Team Mer dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien nodig kan u Team Mer vragen om opnieuw na te gaan of de opmaak van een plan-MER nodig is.

Getekend door:Tom Dekeyser (Signature)
Getekend op:2022-08-04 13:31:07 +02:00
Reden:Ik keur dit document goed

Voor het afdelingshoofd, afwezig
Tom Dekeyser
Omgevingsmanager
Omgevingsgebied West-Vlaanderen
Afdeling gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten

10.3 BIJLAGE 3: MOBILITEITSSTUDIE MANEGEMSTRAAT – SLABBAARDSTRAAT-ZUID (OKTOBER 2020)