

5.1.2.6. EEN BELEID VOOR LEEGSTAANDE LANDBOUWBEDRIJFSGEBOUWEN

De leegstaande (of toekomstig leegstaande) hoevegebouwen/landbouwbedrijven kunnen een nieuwe bestemming krijgen indien ze niet meer van nut zijn voor de landbouwsector. Momenteel werkt de provincie aan een beleidskader voor leegstaande bedrijfsgebouwen in de open ruimte. Als suggestie naar de provincie stelt Oostrozebeke voor de leegstaande hoevegebouwen het volgende voor:

- Voor het volledige grondgebied van Oostrozebeke is een herbestemming naar wonen mogelijk.
- *Hiernaast stelt de gemeente voor –behalve binnen de bouwvrije zones, de openruimtecorridors en de beekvalleien – ook een herbestemming van hoevegebouwen mogelijk te maken naar:*
 - *opslag van materialen,*
 - *aan de landbouw verwante activiteiten⁷ (vb. tuinaanleg, manege, kinderboerderij, dierenpension, dierenartspraktijk, verzorging van hulpbehoevenden, ...),*
- Een herbestemming voor kleinhandel of ambachtelijke bedrijvigheid is in geen geval mogelijk. Laagdynamische en geen zware mobiliteitsgenererende vormen van recreatie en horeca kan enkel in de markante en architecturaal interessante (hoeve)gebouwen. Functiewijzigingen mogen immers geen aanleiding geven tot het uitzwermen van uitgesproken kerngebonden functies. Commerciële diensten (zoals bijvoorbeeld een kapper, verzekeringskantoor, ...) zijn wel nog mogelijk.

De voorwaarde bij herbestemming is telkens dat de nieuwe activiteit uitdrukkelijk lokaal en laagdynamisch van aard is, en dat de activiteit plaatsgrijpt binnen de bestaande gebouwen van de leegstaande hoeve.

5.1.2.7. WOONPLAN

Na de goedkeuring van onderhavig GRS dient de gemeente Oostrozebeke op korte termijn een woonplan op te maken.

Een woonplan is een door de gemeenteraad goedgekeurd gemeentelijk beleidsdocument dat de krachtlijnen en keuzes voor het lokaal woonbeleid weergeeft. Dit plan vormt het eindresultaat van een planningsproces door de verschillende lokale woonactoren,

⁷ Zie ook Uitvoeringsbesluit van de Vlaamse regering d.d. 28-11-2003 omtrent zonevreemde functiewijzigingen.

dat – vertrekkende vanuit de kennis en analyse van de gegeven situatie – in een aantal stappen komt tot prioritaire beleidskeuzes en een tijdsgebonden actieprogramma.

Het doel tot de opmaak van een woonplan kan worden samengevat als volgt:

Via een analyse van de bestaande toestand kunnen de behoefte worden ingeschat en kunnen zodoende de juiste beleidskeuzes worden gemaakt. Een door de gemeenteraad goedgekeurd woonplan is richtinggevend en schept een kader voor het beleid. Een woonplan dat werd ontwikkeld in overleg met alle woonactoren heeft het nodige draagvlak om de slaagkansen van concrete projecten en acties te waarborgen.

Om tot een woonplan te komen worden gewoonlijk 4 stappen doorlopen. Deze zijn niet altijd even strikt gescheiden en lopen in de praktijk vaak door elkaar. De totstandkoming van een woonplan is immers een dynamisch proces. Met andere woorden: één stap moet niet noodzakelijk geheel afgerond zijn alvorens met de volgende te kunnen beginnen. Deze stappen zijn vooral richtinggevend; belangrijk is hun onderlinge logische samenhang. De vier stappen zijn:

1. analyse van de bestaande toestand
2. visie en vertaling in doelstellingen
3. actieprogramma
4. evaluatie en bijsturing

Op basis van de analyses, samengebracht in onderhavig GRS op het vlak van wonen, met name in deel 1 en deel 2 (zie vorige rubrieken) zijn alle elementen reeds beschikbaar van stap 1 en stap 2.

Stap 3 (actieprogramma) echter dient bij wijze van een meerjarenactieprogramma te worden opgezet waarvan de krachtlijnen dienen opgenomen in het jaarprogramma (zie deel 3: bindend gedeelte).

Mogelijke elementen die een dergelijk actieprogramma kunnen inhouden, met inbegrip van meetindicatoren die toelaten de verhoopde resultaten te meten, zijn de volgende:

- het installeren van een actieve lokale woonraad als adviesorgaan naar het beleid
Meetindicator: registratie van de activiteiten, verslagen,...
- het installeren van een gemeentelijke huisvestingsdienst / huisvestingsambtenaar
Meetindicator: registratie van de activiteiten, verslagen,...

- het ontwikkelen of versterken van een beleid inzake informatieverstrekking en woonbegeleiding (door het opstarten van de werking van een woonwijzer of woonwinkel / huurdersbond / 1-loket-dienst / huisvestingsdienst)
Meetindicator: registratie van de activiteiten, verslagen, aantal sensibilisatiecampagnes,...
- het zelf bouwen of stimuleren van nieuwbouwprojecten voor sociale woonegelegenheden (planning en meerjarenprogrammatie)
Meetindicator: meerjarenprogramma, overeenkomsten met actoren,...
- het zelf renoveren of stimuleren van renovatieprojecten van bestaande sociale woonegelegenheden (planning en meerjarenprogrammatie)
Meetindicator: meerjarenprogramma, overeenkomsten met actoren,...
- het voeren van een actief grond- en pandenbeleid
Meetindicator: aantal aangekochte gronden en panden,...
- het invoeren of doelmatiger inzetten van gemeentelijke huisvestingsinstrumenten (premies, reglementen, belastingen, inventarisering van leegstand en onbebouwde percelen,...)
Meetindicator: aantal aangevraagde premies, aantal en bedrag goedgekeurde premies, bedrag belastingen, inventaris,...
- het bouwrijp maken van bouwpercelen
Meetindicator: aantal bouwrijp gemaakte bouwpercelen,...
- het stimuleren van wonen boven winkels
Meetindicator: aantal nieuwe woonegelegenheden boven winkels, beschikbaar budget,...
- het organiseren van noodhuisvesting
Meetindicator: aantal beschikbare panden voor noodhuisvesting, aantal aanvragen, aantal plaatsingen,...
- het toegankelijker maken van de private huurmarkt door het opstarten van de werking van een sociaal verhuurkantoor of het inschakelen van een bovenlokaal sociaal verhuurkantoor
Meetindicator: registratie van de activiteiten, verslagen, aanbod huurwoningen,...
- het opstellen van buurt- of wijkontwikkelingsplannen voor specifieke gebieden
Meetindicator: aantal vergaderingen, aantal overlegmomenten, verlagen, buurt- of wijkontwikkelingsplan,...

Op basis van periodieke toetsing van de resultaten van stap 3 (actieprogramma) wordt systematisch stap 4 (evaluatie en bijsturing) gegenereerd.

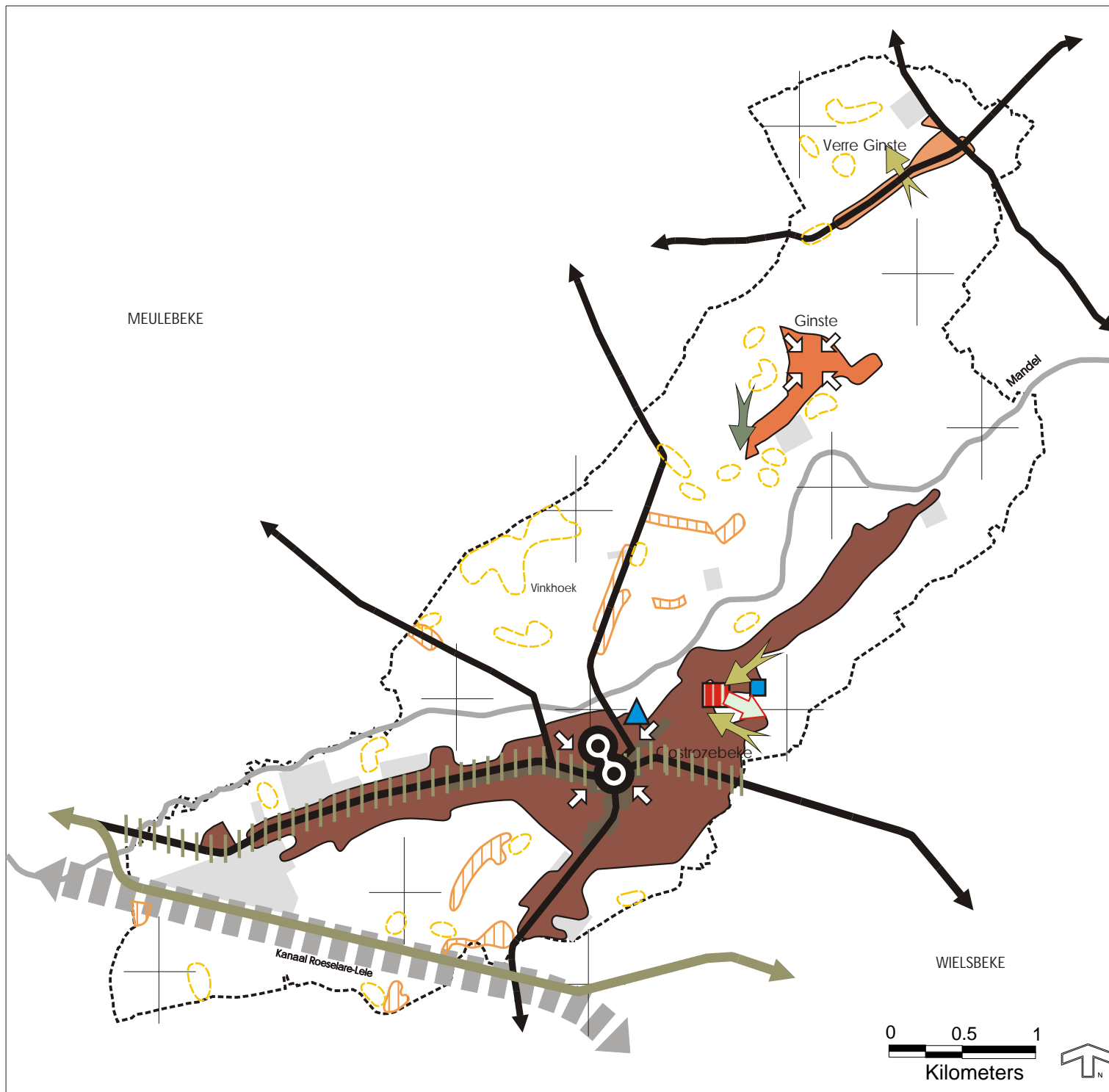
5.1.2.8. EEN BELEID VOOR HET SOCIO – CULTUREEL EN MAATSCHAPPELIJK NETWERK

De bestaande gemeentelijke voorzieningen en diensten, culturele voorzieningen, socio – medische voorzieningen, e.a. zijn voornamelijk gesitueerd in het hoofddorp Oostrozebeke. Er zijn ook enkele voorzieningen te Ginste. Het ruimtelijk beleid is gericht op het behoud van deze voorzieningen, gezien deze essentieel zijn voor de leefbaarheid van de gemeente.

Bijkomende socio – culturele en maatschappelijke voorzieningen worden bij voorkeur gelokaliseerd in of aansluitend bij de kern. Op die manier zullen deze voorzieningen zich op loop- en fietsafstand van het wonen bevinden. Zo bereikt men even vlot zijn bestemming met de fiets of te voet als met de wagen, waardoor men vlugger aangespoord kan worden om de wagen thuis te laten staan. Bovendien kunnen de haltes van het openbaar vervoer gemakkelijk bereikt worden.

De bestaande begraafplaats in de Kalbergstraat wordt geoptimaliseerd. Bij een eventuele nood aan uitbreiding van deze begraafplaats, kan deze uitbreiding voorzien worden op delen van het aanpalende voormalige schooldomein. Een herlokalisatie van de gemeentelijke begraafplaats is niet gewenst.

Op het vlak van gemeentelijke voorzieningen dient vastgesteld dat Oostrozebeke momenteel niet over een gemeentelijk containerpark beschikt. Dit thema wordt hierna behandeld in “specifiek afwegingskader voor beleidsopties buiten de bestaande ruimtelijke nederzettingsstructuur”.



Legende

-  Optimaliseren structuurondersteunend hoofddorp Oostrozebeke
-  Identiteitsgericht en kernversterkend omgaan met landelijke woontiteit Ginste
-  Identiteitsgericht consolideren van landelijke woonconcentratie Verre Ginste
-  Consolideren erkende kleine woonconcentraties volgens het gewestplan
-  Beleid zonevremde woonconcentraties
-  Gebiedsgericht beleid inzake zonevremde woningen
-  Behoud en versterken van open ruimte -ader met landschappelijke waarden
-  Behoud en versterken van belangrijke open ruimte -ader
-  Centrumkern van Oostrozebeke met bovenlokale verzorgende rol; opwaardering woon- en leefklimaat door herstructurering Gemeenteplein
-  Versterken centrumfunctie van de kern
-  Strategisch project ter opwaardering woon- en leefklimaat: herinrichting N357 in samenhang met aanleg van de N382 (provinciaal niveau)
-  Olieberg als mogelijke locatie voor het opvangen van de behoefte aan bijkomende (sociale) woonegelegenheden mits aantal randvoorwaarden
-  Locatie voor containerpark
-  Optimaliseren begraafplaats hoofddorp

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
OOSTROZEBEKE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur van Oostrozebeke

DEEL 2: RICHTINGGEVEND GEDEELTE

KAART 4

GEWENSTE WOON- EN LEEFSTRUCTUUR
OP MESONIVEAU



5.2. GEWENSTE RUIMTELIJK – ECONOMISCHE STRUCTUUR OP MESONIVEAU

5.2.1. TERUGKOPPELING NAAR ELEMENTEN VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJK – ECONOMISCHE STRUCTUUR

5.2.1.1. AANDACHTSPUNTEN UIT DE ANALYSE VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De gemeente Oostrozebeke beschikt niet over een openbaar bedrijventerrein. De zones voor industrie en ambachten, ingetekend op het gewestplan, zijn allemaal ingenomen door aldaar gevestigde bedrijven en zijn goed bezet. De belangrijkste bedrijvzones zijn gelokaliseerd nabij het kanaal en nabij de N357 (Ingelmunstersteenweg). Daarnaast zijn er nog een aantal kleinere ambachtelijke zones verspreid over de gemeente. Ze sluiten in de meeste gevallen aan bij de woongebieden. Het handelsgebeuren doet zich vooral voor in de Kerkstraat en omgeving, de N357 Hoogstraat (ongeveer tot Ettingen) - Markt – Wielsbekestraat (ongeveer tot Veldstraat) en het begin van de Stationsstraat.

De tewerkstelling te Oostrozebeke wordt gekenmerkt door een lichte daling van het aandeel van de primaire sector en een lichte stijging van het aandeel van de secundaire sector. Het aandeel van de tertiaire sector bleef stabiel. In de secundaire sector kenden vooral de bedrijfstakken energie en chemie en textiel/kledij een groei. Door die stijging van de tewerkstelling in de secundaire sector te Oostrozebeke (ca. 480 werknemers meer in 10 jaar), is er in Oostrozebeke een grote vraag naar een nieuw bedrijventerrein. Deze vraag kan niet opgevangen worden binnen de bestaande juridisch vastgelegde gebieden.

Gewestelijke bevoegdheid

Het is de taak van het Vlaams Gewest om bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven te ontwikkelen/uit te breiden. In Oostrozebeke zijn een drietal historisch gegroeide bedrijven gelegen. Ze hebben uitbreidingsmogelijkheden gekregen dankzij BPA De Pauw (Orotex), BPA Hoogleen (Ter Molst) en het Gewestelijk RUP Spano (in opmaak). Wanneer deze bedrijven in de toekomst verder willen uitbreiden, zal daartoe een nieuw gewestelijk RUP moeten worden opgemaakt door het Vlaams Gewest.

Provinciale bevoegdheid

Het is de taak van de Provincie om de behoefte aan lokale bedrijventerreinen te verdelen over de categorieën stedelijk gebied en hoofddorpen. Oostrozebeke is niet geselecteerd als economisch knooppunt. Als structuurondersteunend hoofddorp in het buitengebied kan voor Oostrozebeke een pakket lokale bedrijventerreinen toegedeeld worden van ca. 5 ha met de mogelijkheid tot uitbreiding tijdens de planperiode. Eveneens is de provincie bevoegd om regionale bedrijventerreinen vast te stellen. Oostrozebeke zal een dergelijk aanbevelingsdossier terzake dienen op te maken, wil het daar eventueel aanspraak op maken (zie argumentatie verder).

Gemeentelijke bevoegdheid

De gemeente heeft de bevoegdheid om bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijvigheid vast te leggen in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, en dit op basis van de specifieke economisch beleidscategorieën van de gewenste nederzettingsstructuur. De gemeente speelt ook een belangrijke rol in het uittekenen van de ontwikkelingsperspectieven voor de beleidscategorie “bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen”. Een specifiek probleem wordt gevormd door de verspreide transportbedrijven. Concentratie van deze bedrijven op een specifiek lokaal bedrijventerrein kan de verkeersleefbaarheid in de woonkernen verhogen.

5.2.1.2. GENEREREN VAN KWALITEITSVERHOOGING DOOR POTENTIEVERSTERKING EN WEGWERKEN VAN KNELPUNTEN

1. Potentieversterking

- verwevenheid aan functies kwalitatief ondersteunen in de hoofdkern
- de mogelijkheden van het kanaal en de toekomstige N382 (langs kanaal) optimaal benutten (i.f.v. behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen zowel op lokaal, regionaal als gewestelijk niveau)
- door een gericht herlokalisatiebeleid de uitbreidingsmogelijkheden de talrijke verspreide transportfirma's vergroten en de overlast voor de omgeving verminderen door ze op een geschikte plaats te concentreren
- uitbreidingsmogelijkheden creëren voor historisch gegroeide bedrijven.
- verder verdichten en optimaliseren van de bestaande industrieterreinen

2. Wegwerken van knelpunten

- wegwerken van de negatieve effecten van de bedrijven langsheen de N357 op het nabije woon- en leefmilieu. Door het aanleggen van de N382 kan het woon- en leefmilieu langsheen die N357 verhoogd worden.
- beheersen van de verspreide bedrijvigheid in de open ruimte
- selecteren van zoekzone voor bijkomend bedrijventerrein om de behoefte op te vangen i.f.v.
 - bedrijven die op hun huidige locatie niet meer kunnen uitbreiden
 - bedrijven die moeten geherlokaliseerd omwille van de hinder voor de omgeving
 - nieuw te ontwikkelen bedrijven
- selecteren van zoekzone voor extra bedrijventerrein i.f.v. herlokalisatie van verspreide transportfirma's
- beheersen van het water-infiltratie-gehalte dat door het groot aandeel monoliete verhardingen beperkt wordt

5.2.2. RUIMTELIJKE BELEIDSELEMENTEN BINNEN DE CONTOUREN VAN DE BESTAANDE ECONOMISCHE STRUCTUUR

5.2.2.1. ONTWIKKELINGSOPTIES

- Streven naar een optimale integratie van niet - storende economische activiteiten in het woongebied
- Optimaal ontwikkelen en inrichten van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen
- Creëren van ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor ruimtelijk verspreide bedrijvigheid
- Creëren van ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor transportfirma's binnen de woonomgeving
- Creëren van ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor historisch gegroeide bedrijven
- Het kanaal Roeselare – Leie als zwaartepunt voor ruimtelijk – economische ontwikkelingen, met de N382 als ontsluitingsweg voor vrachtverkeer en het kanaal als infrastructuur voor vervoer over water
- Opmaken van een ruimtebalans

5.2.2.2. RUIMTELIJKE BELEIDSELEMENTEN

In deze rubriek formuleren we een aantal beleidselementen die kunnen bijdragen tot een ruimtelijk – economisch beleid. Om tot een doelgericht beleid te komen is het noodzakelijk om gebiedsgericht te werken. Hiernavolgend zullen de bovenbeschreven ontwikkelingsopties vertaald worden naar een aantal ruimtelijke beleidselementen.

5.2.2.2.1. Streven naar een optimale integratie van niet - storende economische activiteiten in het woongebied

Daar er in Oostrozebeke sprake is van een sterke verweving van (grootschalige) bedrijvencomplexen met woonfuncties, dient er specifieke aandacht te gaan naar de integratie van deze bedrijvigheid in het woon- en leefmilieu. Er dient verder nagegaan te worden hoe bijkomende bedrijvigheid optimaal kan verweven worden met het bestaande woonmilieu. Tenslotte dient onderzocht te worden of de bedrijven al dan niet storend zijn voor de omgeving en of een eventuele herlokalisatie van deze bedrijven niet moet worden overwogen.

a) Uitbouw van een kernwinkelgebied voor kleinhandel en diensten

Oostrozebeke beschikt over een goed uitgerust handelsapparaat met een bovenlokale aantrekkingskracht. Wil men de draagkracht van het centrum behouden en versterken, dan is concentratie en differentiatie van het handelaanbod in het centrum van Oostrozebeke het streefdoel. Om dit te bereiken moet de verwevenheid van verschillende winkeltypes en andere centrumfuncties verder worden gestimuleerd.

De bestaande winkelstraten te Oostrozebeke zijn de Kerkstraat en omgeving, de N357 Hoogstraat (ongeveer tot Ettingen) – Markt – Wielsbekestraat (ongeveer tot Veldstraat) en het begin van de Stationsstraat. Dit winkelgebied wordt behouden en verder versterkt. Het Gemeenteplein (achter de hoofdstraat gelokaliseerd) zou meer geïntegreerd moeten worden met dit winkelgebied. Om de link tussen het Gemeenteplein en het winkelgebied te herstellen is het eveneens van belang dat in het gehele gebied verkeersveilig wordt heringericht. Dit betekent o.m. het aanduiden van zone 30, de herinrichting van de N357, aandacht voor voetgangers en fietsers, enz. Op deze problematiek wordt verder ingegaan in de gewenste verkeersstructuur.

De inplanting van kleinschalige nieuwe en de uitbreiding van bestaande commerciële diensten en kleinhandel in Ginste is binnen de dynamiek van de entiteit aanvaardbaar, op voorwaarde dat deze geen aanleiding geven tot hinder ten aanzien van het woon- en leefmilieu (bijvoorbeeld door verkeersoverlast). Het kan dus enkel gaan over diensten op de schaal van de Ginste.

b) Verweving van aanvaardbare functies in het hoofddorp Oostrozebeke

Aansluitend bij het vorige is het van belang dat de ruimtelijke segregatie van allerlei functies en activiteiten in hoofddorp Oostrozebeke wordt tegengegaan. In plaats hiervan dient gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke, maar aanvaardbare vermenging van functies zonder dat de draagkracht van de (woon)omgeving overschreden wordt. Dit betekent dat sommige activiteiten die niet binnen de kern aanvaardbaar zijn, zich elders (op een lokaal bedrijventerrein) moeten vestigen. Alle andere functies daarentegen moeten toegelaten en zelfs versterkt worden in het hoofddorp. Onder andere volgende afwegingscriteria moeten daarbij onderzocht worden:

- *Aard van de productie van het bedrijf en daarmee gepaard gaande (milieu, geur- of geluidshinder)*
- *Schaal van het bedrijf*
- *ligging binnen het woongebied (perifeer, centraal,...) en mogelijkheid tot buffering t.o.v. omliggende woon- of open ruimtegebieden*
- *Bereikbaarheid en ontsluiting in relatie met de gegenereerde verkeersdruk.*
- *Ligging t.o.v. andere (geëigende) bedrijvenlocaties*

c) Herlokalisatiebeleid voor hinderlijke bedrijven

De ruimtelijke verwevenheid van een aantal bedrijven strookt in sommige gevallen niet meer met de wooneisen. Voor dergelijke bedrijven moet gedacht worden aan een eventuele overplaatsing naar een lokaal bedrijventerrein (zie verder in rubriek 5.2.3.). In de praktijk kunnen twee soorten redenen worden genoemd waarom het gewenst kan zijn dat bestaande bedrijven uit het woongebied (in het gewestplan) worden overgeplaatst:

- De bedrijfssoefening veroorzaakt voor het wonen een onacceptabele hinder die niet bij de bron kan bestreden worden
- Handhaving van het bedrijf of bedrijfsruimten kunnen een aanzienlijke verbetering van de woonwijk in de weg staan.

In het kader van dit structuurplan wordt geen uitspraak gedaan over de “hinderlijke” bedrijven afzonderlijk. De beoordeling of een bedrijf al of niet hinderlijk is voor de (woon)omgeving hangt naast een aantal objectieve criteria (milieuhinder, verkeersaantrekkende, geurhinder, schaal, ontsluiting, mogelijkheid tot buffering, enz.) ook vast aan een aantal voorwaarden bepaald door Vlarem. Deze benadering situeert zich enerzijds op het vergunningenbeleid qua Vlarem en anderzijds op het niveau van de ruimtelijke uitvoeringsplannen. De gemeente waakt er bij een herlokalisatie naar een bedrijventerrein over dat er bij de vestiging van een nieuw bedrijf minder hinder is voor de omgeving.

5.2.2.2.2. Optimaal ontwikkelen en inrichten van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen

Bij de toepassing van dit conceptelement dient een onderscheid gemaakt te worden tussen bedrijventerreinen die reeds ingericht zijn en de nog in te richten terreinen. Voor deze laatste categorie zijn dus alle mogelijkheden nog open om het optimaal in te richten (zie verder in rubriek 5.2.3.). Voor de reeds bestaande terreinen kan via een herstructureringsproject een optimalisering doorgevoerd worden. Hiervoor kan een ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld. Bij de ontwikkeling en inrichting van de bestaande en nieuwe bedrijventerreinen dient rekening te worden gehouden met volgende zaken:

- De ligging van het bedrijf ten opzichte van de gewenste landschappelijke en natuurlijke structuur: de groene aders in het landschap moeten zoveel mogelijk behouden en versterkt worden; de Mandelvallei moet gevrijwaard worden van bijkomende bebouwing;
- De bedrijven dienen landschappelijk geïntegreerd worden met de omgeving, zowel de woonomgeving als het open ruimtegebied, door middel van buffering;
- Bij de invulling van de bestaande bedrijvenlocaties en de uitbreiding van deze dient verder aandacht besteed te worden aan de eenheid in aanleg, de algemene esthetiek en vormgeving;

- Er dient gezocht te worden naar ruimtelijke principes in functie van een beperkt ruimtegebruik, zowel bij het optimaliseren van de bestaande terreinen als bij de aanleg van nieuwe terreinen. Het gaat om:
 - Het herdenken van gabarietbepalingen in functie van een beperkt ruimtegebruik, te nuanceren naar de ligging ten opzichte van de woonomgeving (bijvoorbeeld ondergrondse constructies, parkeren op het dak, enz.).
 - De integratie van bedrijfsgebouwen
 - De conciërgewoning en het bedrijfsgebouw moeten architecturaal een éénheid vormen
 - De sensibilisering rond collectief ruimtegebruik (bijvoorbeeld bij buffering, parkeerplaatsen, laad- en loszones)

- Belangrijk bij de inrichting van een bedrijvenlocatie is de algemene waterbeheersing; dit betekent o.m. het tegengaan van overstromingsproblemen, maar ook het aanleggen van vb. waterbekkens en zorg voor een maximale infiltratie door het vermijden van grootschalige monoliete verhardingsaccommodaties.

Bovenbeschreven zaken dienen opgenomen te worden bij de opmaak van gemeentelijk uitvoeringsplannen. Dit geldt ook voor de opgestarte BPA's, die later gemeentelijke uitvoeringsplannen worden.

5.2.2.2.3. Creëren van ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor ruimtelijk verspreide bedrijvigheid

Zoals uit de bestaande structuur van Oostrozebeke is gebleken wordt de gemeente gekenmerkt door een sterk verspreid karakter van de bedrijvigheid. Het belang dat wordt gehecht aan de landschappelijke, natuurlijke en milieutechnische kwaliteiten van de open ruimte maakt dat een aantal niet aan de omgeving gebonden activiteiten al of niet verder kunnen ontwikkeld worden. Afhankelijk van hun ruimtelijke impact, de activiteit op zich en de eventuele grondgebondenheid, moet per bedrijf uitgemaakt worden of zij kunnen bestaan met of zonder mogelijkheden tot uitbreiding of zich moeten herlokalisieren (zie verder in rubriek 5.2.3.).

a) *Ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor zonevreemde bedrijven*

Voor zonevreemde bedrijven en de zone-eigen bedrijven die wensen uit te breiden in een niet – geëigende bestemming, is het belangrijk dat er een afwegingskader (selectiecriteria) opgemaakt wordt. Dit wordt hier reeds aangezet om daarna verder uitgewerkt te worden in het kader van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Selectiecriteria zijn:

- De ligging van het zonevreemd bedrijf ten opzichte van de gewenste nederzettingsstructuur: ligging ten opzichte van het hoofddorp, de woonentiteit Ginste of andere woonconcentraties;
- De ligging van het zonevreemd bedrijf ten opzichte van de gewenste natuurlijke structuur: ligging ten opzichte van de Mandelvallei en de kleinere valleigebieden van de Hoogleenbeek en de Krommendijkbeek; de uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven die in de Mandelvallei gelegen zijn, moeten beperkt worden.
- De ligging van het zonevreemd bedrijf ten opzichte van de gewenste agrarische structuur: ligging in waardevolle gebieden of binnen bouwvrije zones voor de landbouw moet zoveel als mogelijk vermeden worden
- De bereikbaarheid van het zonevreemd bedrijf: een goede ligging ten opzichte van ontsluitingswegen is gewenst;
- De aard van de productie;

Momenteel is er het eerste sectoraal BPA zonevremde bedrijven goedgekeurd en een tweede reeks is in opmaak, op basis van dringendheid. In het eerste sectoraal BPA werd er voor negen zonevremde bedrijven geselecteerd om hun situatie te regulariseren. De meeste van deze bedrijven zijn gelegen in woongebied met landelijk karakter en agrarisch gebied. Het gaat om drie bedrijven in Verre Ginste, twee bedrijven langs de Tielsteenweg en vier bedrijven in Oostrozebeke zelf. Zes bedrijven werden opgenomen in de tweede fase van sectoraal BPA. Bij de uitwerking van het sectoraal BPA dient ook rekening te worden gehouden met bovenstaande opmerkingen.

In latere fasen zal bij wijze van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een oplossing worden geboden aan zonevremde bedrijven en zone-eigen bedrijven die wensen uit te breiden in een niet – geëigende bestemming. Ook hier is het afwegingskader van toepassing.

b) Herlokalisatie naar een bedrijventerrein

Voor die bedrijven met uitbreidingsbehoeften maar geen mogelijkheden ter plaatse en voor bedrijven die ruimtelijk niet inpasbaar zijn, wordt gekozen voor een herlokalisatie op een lokaal bedrijventerrein (zie verder in rubriek 5.2.3.).

5.2.2.2.4. Creëren van ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor historisch gegroeide bedrijven

In het RSV is een historisch gegroeid bedrijf als volgt omschreven: *“Een historisch gegroeid bedrijf kan omschreven worden als een regionaal bedrijf, dat morfologisch en ruimtelijk verweven is met de omgeving en dat een specifieke sociaal-economische relatie heeft met de omgeving.”*

Op Vlaams niveau wordt 500 ha voorzien voor de herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven. Deze 500 ha voor historisch gegroeide bedrijven heeft alleen betrekking op de oppervlakte van herlokalisatie of omvangrijke (meer dan 5 ha) uitbreiding ter plaatse van een historisch gegroeid bedrijf in een gemeente die niet geselecteerd is als economisch knooppunt. De afbakening gebeurt door het Vlaams Gewest, in overleg met de provincie en de gemeente.

Voor de gemeente Oostrozebeke worden de bedrijven NV Spano, NV Orotex (Oostrozebeke) en Ter Molst (Ginste) gezien als historisch gegroeide bedrijven. Voor het bedrijf Spano werd reeds een gewestelijk RUP opgemaakt. De andere twee bedrijven hebben nog uitbreidingsmogelijkheden dankzij bestaande BPA's. Wanneer deze bedrijven in de toekomst verder willen uitbreiden, zal daartoe een gewestelijk RUP moeten worden opgemaakt door het Vlaams Gewest.

De bedrijven Orotex en Ter Molst-Monks zijn vlakbij de Mandel gelegen. Verdere uitbreiding van deze bedrijven moet gekoppeld worden aan de buffering van het terrein t.o.v. de Mandelvallei.

5.2.2.2.5. Creëren van ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden talrijke transportbedrijven verweven binnen de woonomgeving

Binnen Oostrozebeke zijn verschillende transportfirma's binnen de woonomgeving gelegen. Ze zorgen voor geluids- en parkeeroverlast en ondermijnen de leefbaarheid. Herlokalisatie van deze bedrijven op een site die gemakkelijk te ontsluiten is, zou de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de woonkern verhogen.

Slechts twee van de transportbedrijven die wensen te herlokaliseren beschikken momenteel over een specifiek terrein. Beide liggen in landbouwgebied; na herlokalisatie krijgen de vrijgekomen bedrijfsoppervlaktes opnieuw een landbouwfunctie. De andere bedrijven die wensen te herlokaliseren beschikken momenteel niet over een eigen terrein.

5.2.2.2.6. Het kanaal Roeselare – Leie als zwaartepunt voor ruimtelijk – economische ontwikkelingen, met de N382 als ontsluitingsweg voor vrachtverkeer en het kanaal als infrastructuur voor vervoer over water

Nieuwe bedrijvzones worden ingeplant aansluitend op de (aan te leggen) N382.. Zo worden de woonkernen zoveel mogelijk gevrijwaard van overlast die door deze bedrijven gecreëerd wordt; het betreft in de eerste plaats bijkomend vrachtverkeer die op deze manier niet doorheen de kern van Oostrozebeke moet. Daarnaast wordt op die manier ook zoveel mogelijk vermeden dat nieuwe bedrijven door hun inplanting geur-, lawaai- en/of visuele hinder veroorzaken t.o.v. de woonomgeving.

Door de aanwezigheid van het kanaal Roeselare – Leie zijn er in de gemeente potenties voor watergebonden bedrijvigheid. Het kanaal is een geschikte waterweg voor industriële doeleinden en de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid in de omgeving van het kanaal is hierbij een troef.

Op het vlak van ambities voor nieuwe bedrijvenlocaties t.h.v. het kanaal Roeselare-Leie tekenen zich drie soorten locaties af:

- herlokalisatie-site voor historisch gegroeide bedrijven: gewestelijke bevoegdheid
- herlokalisatie-site voor regionale bedrijven: provinciale bevoegdheid
- herlokalisatie-site voor lokale bedrijven: gemeentelijke bevoegdheid

Voor het bepalen van de gewenste ruimtelijke structuur voor bijkomende bedrijventerreinen wordt verwezen naar rubriek 5.2.3.

5.2.2.2.7. Opmaak van een ruimtebalans

De ruimtebalans is de confrontatie tussen vraag en aanbod. Voor het voeren van een dynamisch ruimtelijk – economisch beleid is het noodzakelijk dat de gemeente een strikte inventaris bijhoudt van het aanbod. Dit houdt in:

- dat een jaarlijkse aangepaste inventaris moet opgemaakt worden van o.a. nog niet aangesneden grote aaneengesloten delen industrie- of ambachtelijk terrein;
- het inventariseren van de onbebouwde industriële percelen en leegstaande of uit gebruik genomen gebouwen, e.a.

Op die manier kan het aanbod getoetst worden aan de gestelde behoeften. Het geeft daarenboven een beter inzicht in de economische dynamiek en de trends die zich voordoen. In dit kader werd in augustus 2002 door de Groep Planning de deelstudie ‘analyse van het aanbod aan bedrijventerreinen’ opgemaakt.

De studie gaf het volgende resultaat (zie ook deel 1, 3.2.3.5, bedrijven behoefte analyse):

Er is reeds 67ha 20a ingenomen door de bestaande bedrijven. Deze terreinen hebben een gemiddelde V/T-index van 0,44.

Er is nog 14ha 05a theoretisch beschikbaar.

Van deze 14ha 05a beschouwen we 12ha 91a als strategische reservegronden voor de bestaande bedrijven; de overige 1,14 ha worden verkaveld en te koop gesteld.

5.2.3. OPVANGEN VAN DE BEHOEFTE AAN BIJKOMENDE BEDRIJVENTERREINEN

	BEHOEFTE – AANBOD	TOT 2007	OPMERKINGEN
LOKAAL	<u>Scenario 1:</u>		
	Behoeftte bestaande bedrijven (<i>volgens enquête</i>)	5,245 ha	
	Aanbod aan lokale bedrijventerreinen	- 1,140 ha	<i>Binnen KMO-zone nabij Verre Ginste</i>
	Bijkomende netto-behoeftte aan <u>lokaal bedrijventerrein</u> ⁸	4,105 ha	
	<u>Scenario 2:</u>		
	A. Herlokalisatie transportbedrijven (binnen de gemeente)	2,220 ha	
	B. Herlokalisatie transportbedrijven (buiten de gemeente)	0,500	
	C. Gemeenschappelijke zone voor stallen vrachtwagens	0,500 ha	
Behoeftte aan <u>specifiek lokaal bedrijventerrein</u> (2)	3,220 ha	→ provinciaal reservepakket	
REGIONAAL	<u>Scenario 3:</u>		
	Bijkomende behoefte aan <u>regionaal bedrijventerrein</u>		→ provinciale bevoegdheid
	<u>Scenario 4:</u>		
	Bijkomende behoefte aan <u>watergebonden bedrijventerrein</u>		→ provinciale bevoegdheid
	<u>Scenario 5:</u>		
Mogelijkheden voor <u>historische gegroeide bedrijven</u>		→ gewestelijke bevoegdheid	

TABEL 1 : CONFRONTATIE BEHOEFTE – AANBOD

Uit de behoeftenanalyse blijkt dat Oostrozebeke behoefte heeft aan een bijkomend bedrijventerrein – zowel lokaal (bedrijven maximaal 0,5 ha) als regionaal (bedrijven > 0,5 ha), voor de herlokalisatie van zonevreemde bedrijven of hinderlijke bedrijven in

⁸ Bij de berekening van de behoefte werd enkel rekening gehouden met de resultaten van de enquête. Wanneer we ook rekening gaan houden met nieuwe bedrijvigheid (op basis van extrapolatie) is er een bijkomende behoefte van 1,350 ha. Daardoor zou de totale netto-behoeftte 5,455 ha bedragen

woongebied, voor de ontwikkeling van bestaande lokale bedrijven die hiervoor ter plaatse geen ruimte meer hebben en voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijven.

5.2.3.1. GEMEENTELIJKE BEVOEGDHEID

De ruimtelijke verwevenheid van een aantal bedrijven strookt in sommige gevallen niet meer met de wooneisen. Voor dergelijke bedrijven moet gedacht worden aan een eventuele overplaatsing naar een lokaal bedrijventerrein, mits het bedrijven zijn van kleinere omvang. Een lokaal bedrijventerrein kan ook worden ontwikkeld voor de oprichting van nieuwe lokale bedrijven of voor de uitbreiding van bedrijven op een bestaand lokaal bedrijventerrein tot buiten het bedrijventerrein.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt een **lokaal bedrijventerrein** omschreven als:

“Het lokale bedrijventerrein is in principe bestemd voor lokaal verzorgende bedrijven met uitsluiting van zuivere kleinhandelsbedrijven. Lokale verzorgende bedrijven zijn beperkt in omvang, hebben een functionele relatie met de kern en hebben een beperkte (= lokale) reikwijdte. Het lokale bedrijventerrein heeft een beperking in oppervlakte tot 5 ha. en de kaveloppervlakte wordt afgestemd op lokale bedrijven. De locatie dient aan te sluiten bij een hoofddorp of bij een bestaand bedrijventerrein. De ontsluiting gebeurt via gemeentelijke verzamelwegen die aansluiten op primaire of secundaire wegen”.

Volgens de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen maakt de gemeente Oostrozebeke deel uit van het buitengebied. In de kernen van het buitengebied kunnen lokale bedrijventerreinen gevestigd worden, mits deze aan bepaalde voorwaarden voldoen.

→ Scenario 1: directe behoefte aan een lokaal bedrijventerrein

Op basis van de bedrijvenenquête werd vastgesteld dat er binnen deze planperiode een directe behoefte is aan **5,245 ha** lokaal bedrijventerrein. Het betreft een terrein dat de herlokalisatie en uitbreiding van bestaande bedrijven op korte termijn moet mogelijk maken.⁹

⁹ Naast deze behoefte die op basis van de bedrijvenenquête vrij precies kan aangetoond worden is er ook nog een bijkomende behoefte enerzijds in functie van de herlocalisatie van zonevreemde bedrijven, anderzijds in functie van startersbedrijven. Uit de bedrijvenenquête kunnen we hieromtrent geen informatie halen. ²⁾ Wanneer we op basis van extrapolatie ook rekening gaan houden met nieuwe bedrijvigheid is er een bijkomende behoefte van 1,350 ha. Daardoor zou de totale netto-behoefte **5,455 ha** bedragen

Er werd vastgesteld dat het aanbod aan lokale bedrijventerreinen amper **1,14 ha** is. Dit betekent dus dat er een direct tekort is van **netto 4,105ha** aan lokaal bedrijventerreinen.

De uitwerking van de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein dient te gebeuren in een gemeentelijk uitvoeringsplan. Voor de vestiging van het type bedrijven op een lokaal bedrijventerrein moet de gemeente beperkingen aanbrengen, al naargelang de aard van de te vestigen bedrijven en deze beperkingen ook differentiëren naar gelang de precieze locatie.

Derhalve wordt deze zoekzone vooropgesteld t.h.v. de Leegstraat. Dit gebied is niet gelokaliseerd binnen de aangewezen bestemming van het gewestplan; het gebied is op het gewestplan namelijk agrarisch gebied. Deze site is op dit ogenblik het voorwerp van een BPA-procedure "BPA Ambachtelijke zone Spookkasteel". In Oostrozebeke zijn er echter geen geëigende zones beschikbaar. Volgende criteria (= afwegingskader) zijn hierbij overwogen:

- Gemakkelijke bereikbaarheid na realisatie van de N382: het gebied bevindt zich nabij een secundaire weg en het zwaar verkeer moet niet via de dorpskern of via woonstraten rijden; de voorlopige doortrekking van de bestaande Koedreef kan zorgen voor een rechtstreekse ontsluiting naar de N382.
- Passend binnen de globale gewenste ruimtelijke structuur voor de gemeente: in de gewenste structuur van de gemeente ligt het accent ten noorden van de Mandel en ten zuiden van het kanaal hoofdzakelijk op landbouw; de Mandelvallei zelf dient zoveel mogelijk gevrijwaard te worden van storende activiteiten en bebouwing; de ruimtelijke ontwikkeling ten noorden van het kanaal en ten zuiden van de Ingelmunstersteenweg wordt gezien als uitermate geschikt voor ambachtelijke bedrijvigheden, wegens de aanwezigheid van het kanaal, de aan te leggen N382 en het industriële karakter van de omgeving;
- Het lokaal bedrijventerrein is niet storend voor de woonomgeving, indien het gebied voldoende gebufferd wordt voor de bebouwing langs de Leegstraat;
- Aansluitend bij de hoofdkern en bij een bestaand bedrijventerrein in het gebied tussen de N357 en het kanaalgebied;

Het lokale bedrijventerrein is op korte termijn realiseerbaar mits er op korte termijn een BPA wordt in procedure gebracht of later een ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgemaakt.

→ Scenario 2: behoefte aan een specifiek lokaal bedrijventerrein (i.f.v. transportbedrijven)

De transportfirma's die gesitueerd zijn binnen het woongebied van Oostrozebeke vormen een specifieke problematiek binnen de gemeente. Dit probleem wordt beschreven in deel 1. Daar werd gewezen op de verkeersonveiligheid en de parkeerproblematiek in deze sites. Van de dergelijk vastgestelde transportbedrijven werd daarenboven door 9 bedrijven een concrete uitbreidingsoptie geformuleerd, wat een nood aan 2,1 ha bijkomend terrein zou vergen. Naast ruimte voor het herlokaliseren van bestaande en

eventueel ontwikkelen van nieuwe transport(gebonden) bedrijven zou er aandacht moeten worden besteed aan het ontwikkelen van collectieve parkeerruimte. In functie daarvan wil de gemeente een terrein van 0,5 ha realiseren. In totaal is er dus een behoefte van **2,6 ha** aan bijkomend terrein in functie van transportfirma's¹⁰. Deze problematiek kan via een afzonderlijk GRUP worden opgelost.

Voor deze bijkomende oppervlakte moet de gemeente beroep doen op het **provinciaal reservepakket**. Een gemeente die als hoofddorp is geselecteerd komt daar volgens het PRS West-Vlaanderen voor in aanmerking indien het gemeentelijk aanbod van bedrijventerreinen ontoereikend is wegens volgende redenen:

- de economische dynamiek is sterker dan verwacht
- er is een extra ruimtevraag naar bedrijventerrein: voor oprichting van een specifiek bedrijventerrein, voor opvang van herlokalisatie van zonevreemde bedrijven.
- de voorraad beschikbare bedrijventerreinen (bouwrijp) en nog uit te rusten raakt op en is kleiner dan de ijzeren voorraad.

Bij herbestemming van transportfirma's zullen op de vrijgekomen locaties uiteraard enkel zachtere activiteiten in de plaats komen. Immers, de basisdoelstelling van de herlokalisatie van de transportfirma's is het verhogen van de woonkwaliteit (verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid).

5.2.3.2. PROVINCIALE BEVOEGDHEID

→ Scenario 3: behoefte aan een regionaal bedrijventerrein (volgende planperiode)

Regionale bedrijven zijn be- en verwerkende bedrijven die een verzorgend karakter hebben en die de schaal van hun omgeving overschrijden. De lokalisatie van dergelijke bedrijventerreinen gebeurt op provinciaal niveau. Er dient hier eveneens verwezen te worden naar het provinciaal reservepakket, dat eventuele bijkomende dynamiek moet opvangen, dat aan extra ruimtevragen voor specifieke bedrijventerreinen moet voldoen of dat voor een aanvulling moet zorgen als de beschikbare bedrijventerreinen opgebruikt zijn. De eventuele toewijzing van dit reservepakket is een taak van de provinciale overheid.

¹⁰ Binnen deze context kan ook het transportgebonden bedrijf Tack Truckcleaning vermeld worden. Hoewel het bedrijf volgens de laatste gewestplanwijziging d.d. 15/12/98 in industriegebied gelegen is en dus zone-eigen is, zou er toch interesse zijn om de activiteiten (reinigen van containers/vrachtwagens) naar een gewenste herlokalisatietransportzone te verplaatsen, in acht nemend dat dergelijke activiteit complementair is aan de transportfunctie. Het bedrijf heeft momenteel een oppervlakte van 2 ha; bij herlokalisatie wil het bedrijf uitbreiden tot een totale oppervlakte van 5 ha. Dit overstijgt echter de lokale bevoegdheid.

Een mogelijke locatie hierbij vormt het gebied tussen het kanaal Roeselare – Leie en de Hulstestraat, dat aansluit bij de bestaande industriezone. De ontsluiting van deze zone wordt gezien via de N382. Dit gebied is momenteel agrarisch gebied en heeft een oppervlakte van ca. 16 ha.

Uit de behoeftenanalyse blijkt naast een lokale behoefte ook een behoefte aan een regionaal bedrijventerrein. Vaak willen deze bedrijven met regionaal karakter kunnen uitbreiden binnen de gemeente Oostrozebeke. Het creëren van bijkomende mogelijkheden in functie van regionale bedrijven is een bovengemeentelijke bevoegdheid; de gemeente is wel vragende partij voor een regionaal bedrijventerrein.

→ Scenario 4: zoekzone voor een specifiek watergebonden bedrijventerrein

Zoals eerder vermeld zijn er te Oostrozebeke potenties voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein voor watergebonden bedrijvigheid. In het RSV wordt een regionaal watergebonden bedrijventerrein als volgt omschreven:

“Zij worden voorbehouden voor watergebonden bedrijvigheid die de waterweg effectief als transportmodus of als proceswater voor grondstoffen en/of producten benutten. De terreinen gelegen langs de kade moeten uitsluitend worden voorbehouden voor bedrijven die de waterweg als transportmodus gebruiken”.

De ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein moet uiteraard gebeuren in de omgeving van het kanaal. De aan te leggen N382 is essentieel voor de locatie van nieuwe regionale bedrijvigheid. Bedoeling is dat het zwaar verkeer op bovenlokaal niveau gestuurd wordt via deze N382 en dat de ontsluiting van de bedrijventerreinen gebeurt op deze weg.

Het kanaal Roeselare - Leie is in de provincie de belangrijkste secundaire waterweg. Door de uitbouw van het kanaal voor binnenschepen van 1.350 ton is er een lineaire ontwikkeling van industrie ontstaan op deze as. Momenteel situeert de grootste bedrijvigheid van de binnenscheepvaart in de provincie zich langs dit kanaal (niet in Oostrozebeke).

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan staat hierover: *“Oostrozebeke zelf blijft structuurondersteunend hoofddorp om de verstedelijking aan de as Roeselare – Leie te bundelen en om mogelijke potenties voor watergebonden bedrijvigheid te concentreren. In geval van uitbreiding is de Mandelvallei de uiterste noordelijke grens”.*¹¹

¹¹ Provincie West-Vlaanderen, [Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen](#).

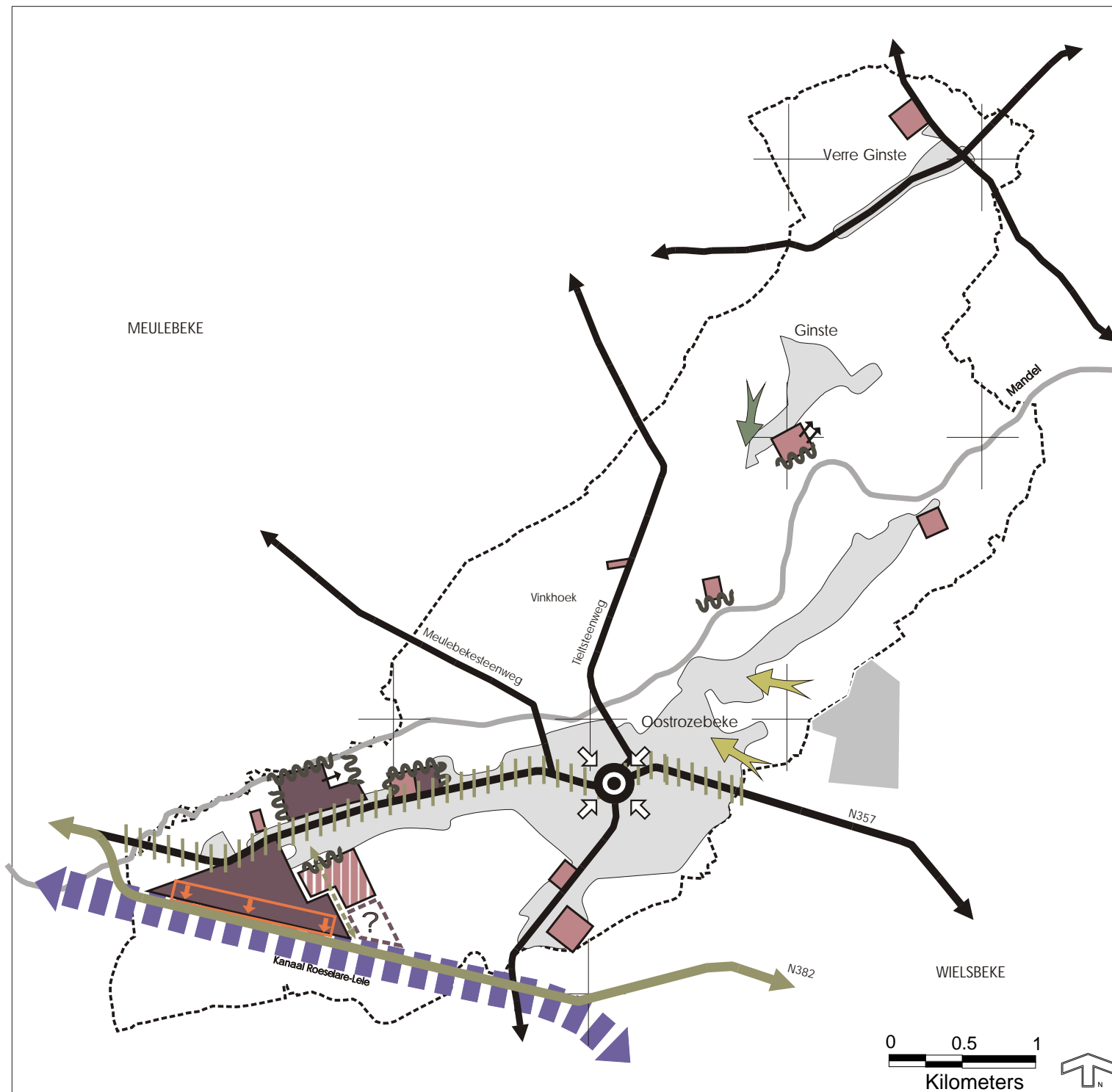
Zoals hoger gezegd gebeurt de lokalisatie van een regionaal bedrijventerrein voor watergebonden bedrijvigheid op provinciaal niveau. De gemeente Oostrozebeke is wel vragende partij voor regionaal bedrijventerrein voor watergebonden bedrijvigheid en zal in die zin een aanbevelingsdossier terzake dienen op te stellen.

5.2.3.3. GEWESTELIJKE BEVOEGDHEID

→ Scenario 5: Het creëren van ontwikkelingsmogelijkheden voor historisch gegroeide bedrijven

Het betreft de bedrijven Spano, Orotex en Ter Molst. Daar het voorzien van ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor historisch gegroeide bedrijven een gewestelijke bevoegdheid is, kan de gemeente Oostrozebeke bij een eventuele vraag naar uitbreiding van één van deze bedrijven enkel aanbevelingen doen. Voorlopig hebben deze bedrijven nog voldoende uitbreidings- en ontwikkelingsmogelijkheden. Hier dient opgemerkt dat het bufferen van deze bedrijven een belangrijk aandachtspunt vormt; in het bijzonder de buffering van de bedrijven Orotex en Ter Molst-Monks t.o.v. de Mandelvallei.

Hierbij dient vermeld te worden dat het de bedoeling is om de Koedreef te verlengen tot aan de N382, langs het RUP Spano, zodat de nieuwe ambachtelijke zone en Spano rechtstreeks naar de N382 worden ontsloten. Op die manier wordt de N357 ontlast. Het betreft een voorlopige oplossing in afwachting van de uitvoering van het Provinciaal RUP betreffende de N382.



Legende

-  Optimaliseren bestaande industriële bedrijvenlocatie
-  Optimaliseren ambachtelijke bedrijvenlocatie
-  Locatie voor te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein en specifiek terrein voor transportfirma's (afzonderlijk GRUP)
-  Locatie met potentieel voor eventueel te ontwikkelen (watergebonden) regionaal bedrijventerrein (provinciale bevoegdheid) en reservezone lokaal bedrijventerrein
-  Loskade; potentie voor watergebonden bedrijvigheid
-  Ontwikkelingsmogelijkheden historisch gegroeid bedrijf (gewestelijke bevoegdheid)
-  Knelpunten zonevremde en verspreide (transport)bedrijven oplossen
-  Bundelen van diensten, handel en voorzieningen in de kern
-  Ontsluiting bedrijven via secundaire weg N382 (= hoofdvrachtroute)
-  Koedreef verlengen tot N382
-  Landschappelijk integreren in omgeving; bufferen
-  Open ruimte - ader met landschappelijke waarden
-  Belangrijke open ruimte - ader

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
OOSTROZEBEKE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur van Oostrozebeke

DEEL 2: RICHTINGGEVEND GEDEELTE

KAART 5

GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE
STRUCTUUR OP MESONIVEAU



5.3. GEWENSTE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR OP MESONIVEAU

Het *mobiliiteitsplan* van Oostrozebeke (definitief conform verklaard op 14-01-02) werd als bron gebruikt voor het opmaken van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur van de gemeente.

5.3.1. TERUGKOPPELING NAAR ELEMENTEN VAN DE BESTAANDE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

5.3.1.1. AANDACHTSPUNTEN UIT DE ANALYSE VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Het gemeentelijk wegennet wordt bepaald door de west - oostas N357 (Ingelmunstersteenweg – Hoogstraat – Markt – Wielsbekerstraat). De N357 snijdt de hoofdkern van Oostrozebeke doormidden. Deze weg is een zwaar belastende verkeersverbinding tussen Waregem en Ingelmunster en tevens een belangrijke economische drager voor de gemeente. Verder zijn ook de noord-zuid gerichte intergemeentelijke verbindingen met Meulebeke, Tielt en Ooigem bepalend, namelijk de Meulebekersteenweg, Tielsteenweg en Stationsstraat. In mindere mate structuurbepalend zijn de gewestwegen N305 (Gentstraat) en N327 (Wakkensteenweg), die elkaar kruisen in het noordoostelijk gedeelte van de gemeente, ter hoogte van Verre Ginste.

De drukste weg is de N357, waarbij de hoogste intensiteiten autoverkeer gemeten worden op de wegvakken Markt en Hoogstraat. De N357 heeft ook het grootste percentage vrachtverkeer te verwerken. De verkeersproblemen in het centrum van Oostrozebeke, voornamelijk op de N357 vragen een oplossing.

Het gemeentelijk waterwegennet wordt bepaald door het kanaal Roeselare – Leie, dat bevaarbaar is voor schepen met een tonnenmaat tot 1350 ton.

Provinciale bevoegdheid

De Provincie is bevoegd voor de selectie van secundaire wegen en waterwegen. Ook de uitwerking van het Provinciaal Fietsrouten netwerk is de taak van de Provincie. Op 28 juni 2004 werd het Provinciaal RUP N382 definitief goedgekeurd.

Gemeentelijke bevoegdheid

De gemeente is bevoegd voor de lokale netwerken (auto, vrachtverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer).

5.3.1.2. GENEREREN VAN KWALITEITSVERHOOGING DOOR POTENTIEVERSTERKING EN WEGWERKEN VAN KNELPUNTEN OP HET VLAK VAN DE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

1. Potentieversterking

- door de aanleg van de N382 kan men het doorgaand vrachtverkeer buiten de kern van Oostrozebeke houden
- optimaliseren van het voor- en natransport van en naar de stations van Waregem en/of Tielt door het verhogen van de frequentie van de bestaande buslijnen
- afwerken en herinrichten van een aantal belangrijke fietsroutes
- mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid uitbuiten door de combinatie van goede ontsluiting zowel over het water als over de weg

2. Wegwerken van knelpunten

- herinrichten en ontlasten van de N357 (Ingelmunstersteenweg) i.f.v. de verkeersleefbaarheid en –veiligheid
- beheersen van het vrachtverkeer dat door het patroon van verspreide bedrijvigheden wordt gegenereerd
- verkeersdruk langsheen de smalle Kerkstraat verminderen
- het bedieningsgebied van het openbaar vervoer vergroten en de kwaliteit ervan verhogen
- beheersen van het waterinfiltratiegehalte dat door het groot aandeel monoliete verhardingen beperkt wordt

5.3.2. ONTWIKKELINGSOPTIES

- Verbeteren van de noodzakelijke leef- en omgevingskwaliteit voor de bewoners van Oostrozebeke.
- Het voetgangers- en fietsverkeer stimuleren
- Het openbaar vervoer optimaliseren
- Aandacht voor een geïntegreerd waterbeleid

5.3.3. RUIMTELIJKE BELEIDSELEMENTEN

Hiernavolgend zullen de bovenbeschreven ontwikkelingsopties vertaald worden naar een aantal ruimtelijke beleidselementen.

5.3.3.1. VERBETEREN VAN DE NOODZAKELIJKE LEEF- EN OMGEVINGSKWALITEIT VOOR DE BEWONERS VAN OOSTROZEBEKE

Het zwaar doorgaand verkeer door Oostrozebeke moet zoveel mogelijk uit het centrum geweerd worden. Voor het autoverkeer moeten duidelijk herkenbare routes worden aangeboden. Ook het vrachtverkeer moet geleid worden via duidelijk herkenbare routes en moet zoveel mogelijk uit het centrum van Oostrozebeke geweerd worden.

Het gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur moet worden verbeterd zodat ongevallenconcentraties verminderen, knelpunten met een hoog onveiligheidsgevoel afgezwakt en de inrichting van de straatruimte zo aangepast wordt dat de kans op ongevallen vermindert en de gevolgen van een ongeval afnemen. Knelpunten op schoolroutes, in de schoolomgevingen en knelpunten voor het langzaam verkeer moeten weggewerkt worden. Indien noodzakelijk kunnen daarvoor circulatieve maatregelen genomen worden naast de herindeling van de straatruimte en de aanpassing van de wegeninfrastructuur.

a) Opstellen van een categorisering van het wegennet ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer

De categorisering van de wegen geeft per weg een duidelijke functie aan. Het is een uitdrukking van de wensstructuur voor de verkeersafwikkeling. De inrichting van de weg zal bijgevolg ook afhangen van de aangewezen functie. De gewenste categorisering voor de gemeente Oostrozebeke werd overgenomen uit het goedgekeurd mobiliteitsplan en ziet er als volgt uit:

Secundaire wegen

De secundaire wegen worden door de Provincie vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen. In de onderstaande selectie van de secundaire wegen wordt niet afgeweken van het Provinciaal Structuurplan. De hoofdfunctie van secundaire wegen is verbinden en/of verzamelen op bovenlokaal en lokaal niveau. Volgend voorstel van secundaire wegen wordt gemaakt:

Secundaire wegen I

- De N382 is een secundaire weg type I van de N43 (Waregem) tot de aansluiting op de N357.

Secundaire wegen I hebben een verbindende functie op bovenlokaal en lokaal niveau. De secundaire weg vertoont kenmerken van een weg (2X1 of 2x2) waarvan het verkeer niet noodzakelijk een gescheiden verkeersafwikkeling heeft.

Lokale wegen

Bij de selectie van lokale wegen maken we een onderscheid tussen drie categorieën:

Lokale verbindingswegen (lokaal I)

- De N305 (Gentstraat), die Meulebeke verbindt met Dentergem;
- De N327 (Wakkensteenweg), die Tielt verbindt met de N357 (Sint-Baafs-Vijve);
- De aansluiting N382 op de Fabiolalaan (Ooigem).

De lokale wegen I zijn wegen die een verbindingfunctie hebben op lokaal niveau. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gaan voor op de afwikkelingssnelheid van het verkeer. Ze zijn niet van gewestelijk belang.

Lokale ontsluitingswegen (lokaal II)

Er kunnen twee types lokale ontsluitingswegen onderscheiden worden: lokale ontsluitingswegen type a en type b.

Lokale ontsluitingswegen, type a (lokaal IIa) voor de ontsluiting van de gemeente, worden voorgesteld:

- De Hoogleenstraat – Bosstraat – Breestraat voor de ontsluiting van de gemeente;
- De N357 (Ingelmunstersteenweg – Hoogstraat – Markt – Wielsbekerstraat) tussen de aansluiting met de N382 en de Breestraat voor de ontsluiting van de gemeente;
- De Meulebekersteenweg voor de ontsluiting van de gemeente;
- De Stationsstraat tot aan de aansluiting N382 op de Fabiolalaan voor de ontsluiting van de gemeente.

Lokale ontsluitingswegen, type b (lokaal IIb) voor de ontsluiting van een wijk, worden voorgesteld:

- De Molstenstraat, voor de ontsluiting van Ginste;
- De Tielsteenweg, voor de ontsluiting van het gebied rond Vinkhoek;
- De Rozenbergstraat – Kalbergstraat, voor de ontsluiting van Kalberg.
- De Ballingstraat voor de ontsluiting van het containerpark.

Lokale wegen II hebben een ontsluitende functie op lokaal niveau en geven toegang tot het hoger wegennet. Lokale ontsluitingswegen type b zijn gericht op het verkeer van de betrokken wijk, en niet op de gemeente als geheel. Lokale wegen IIa zijn wel gericht op het verkeer van de hele gemeente. Zo zal de Hoogleenstraat zorgen voor de ontsluiting van heel het noordelijk gebied van de gemeente en de Molstenstraat enkel voor Ginste. De Tielsteenweg is enkel gericht op verkeer die als bestemming de wijken in de omgeving (woonwijken Vinkhoek, Kerkstraat) heeft.

Andere lokale wegen: lokale wegen III

Alle andere wegen worden aangeduid als lokale wegen III. Het kan gaan om erftoegangswegen in een verblijfsgebied of in het buitengebied (landelijke wegen).

b) Uitwerken van een gewenste verkeersafwikkeling

Het doorgaand vrachtverkeer wordt niet meer via de N357 door de kern geleid, maar wordt via de N382 gestuurd. Ook het vrachtverkeer naar de bedrijvzones in Oostrozebeke zelf, mag niet langer door de kern rijden. Voor de ontsluiting van de kern van Oostrozebeke en Ginste en de verschillende bedrijventerreinen zijn er een aantal ontsluitingsroutes, die aansluiten op de N382:

- N357 (Ingelmunstersteenweg), Stationsstraat en N357 (Wielsbekerstraat) voor het centrum van Oostrozebeke;
- Hoogleenstraat, Bosstraat en Breestraat (BGV 702) voor Ginste en Verre Ginste.

De N382 is drager van het verkeer voor het gebied Waregem – Tielt en wordt ontwikkeld om het verkeer te geleiden. Hiermee samen wordt de N357 heringericht met ingrijpende verkeersremmende maatregelen. Dit betekent een ontlasting van de kern van het zwaar verkeer en een verhoging van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid in de kern. De N382 zal ook andere wegen ontlasten, zoals de Meulebekersteenweg en de Tielsteenweg.

Om te vermijden dat er met de aanleg van de N382 sluipverkeer ontstaat op wegen tussen deze weg en de N357, die niet bestemd zijn voor doorgaand verkeer, worden in dit voorstel een aantal wegen afgesloten. Voor Oostrozebeke zijn dat de Ter Priemstraat, Ooigemstraat, Hulstestraat en Waterstraat zijn.

De N382 wordt ook drager van het noord – zuidverkeer. Het doorgaand verkeer vanuit Ooigem wordt via de N382 en de N399 naar Tielt geleid. Het verkeer van Waregem naar Tielt zal niet via het centrum van Oostrozebeke rijden, maar wordt naar Tielt geleid via de N382 en N399.

Met de aanleg van de N382 wordt het verkeer dat in noord – zuid richting rijdt, namelijk in de Meulebekesteeweg, Tielsteenweg-Kerkstraat–G.Gezellestraat en Stationsstraat, afgebouwd. Deze straten worden in de bebouwde kom heringericht als zone 30 - gebieden. Er worden poorten (wegversmallingen, middenberm, plateau, asverschuiving, enz.) aangelegd bij het begin van de bebouwde zone in de Meulebekesteeweg, Tielsteenweg en Stationsstraat als snelheidsremmers. In deze straten geldt ook een vrachtverbod. De bewegwijzering stuurt het auto- en vrachtverkeer via de N382 (zie hiervoor ook gewenste structuur verkeersleefbaarheid).

Er wordt gekozen om de Tielsteenweg minder te gebruiken als lokale ontsluitingsweg dan de BGV 702 (Hoogleenstraat) – Bosstraat. Het zwaar verkeer uit de noordzijde van de gemeente wordt uit het centrum van Oostrozebeke gehouden en moet via Hoogleenstraat – Bosstraat – Breestraat richting Waregem rijden. Het kruispunt Tielsteenweg – Hoogleenstraat wordt in die zin heringericht, waarbij de Hoogleenstraat de voorrangrichting is.

c) Opstellen duidelijke vrachtroutes

Vervoer over de weg

Volgende wegen worden geselecteerd als vrachtroute:

- Het zwaar verkeer wordt in de eerste plaats gestuurd via de aan te leggen secundaire weg I N382; hierdoor wordt het zwaar verkeer uit de kern van Oostrozebeke geweerd;
- Op de N382 sluiten een aantal lokale ontsluitingsroutes naar de verschillende bedrijventerreinen te Oostrozebeke aan:
 - + N357 (Ingelmunstersteenweg);
 - + Stationsstraat;
 - + Hoogleenstraat – Breestraat – Bosstraat;
 - + Dentergemstraat (sluit aan op de Hoogleenstraat – Breestraat – Bosstraat);
 - + Molstenstraat (sluit aan op de Hoogleenstraat – Breestraat – Bosstraat);
- Daarnaast zijn er nog twee lokale verbindingroutes voor vrachtverkeer:
 - + N305 (Gentstraat);
 - + N327 (Wakkensteenweg);
 - + De aansluiting N382 op de Fabiolalaan (Ooigem).

Er geldt een vrachtverbod in de Tieltsteenweg (tussen Hoogleenstraat en de N357), in de Stationsstraat (tussen Nieuwstraat en de N357), in de Meulebekensteenweg, op de N357 in het centrum en in de verschillende woonwijken. Er worden enkel nog vrachtwagens toegelaten die zorgen voor de plaatselijke bediening van de handelszaken.

Vervoer over het water

Er wordt een loskade voorzien langs het kanaal aan de achterkant van het bedrijf Spano i.f.v. dit bedrijf. Er wordt overlegd met de verschillende betrokken partners om naast de firma Spano ook andere bedrijven de mogelijkheid te bieden om aldaar te laden en/of te lossen. Ook de gemeente zal hiertoe initiatief nemen.

d) Maatregelen ter verbetering van de verkeersleefbaarheid

De verkeersleefbaarheid in de verblijfsgebieden en de veiligheid van de zwakke weggebruikers wordt gegarandeerd door:

- Zone 30 in de verblijfsgebieden: de hoofdbedoeling van zone 30 is het tot stand brengen van veilige verblijfsgebieden, waar hoofdzakelijk plaatsgebonden en geen doorgaand verkeer passeert. Te Oostrozebeke wordt zone 30 voorgesteld in de verschillende woonwijken van Oostrozebeke en Ginste en op de N357 tussen de Leegstraat en de Dalakkerstraat (met inbegrip van de aldaar gevestigde school). Het is belangrijk dat deze zones 30 ook als dusdanig ervaren worden. Bij de (her)inrichting dient hiermee rekening gehouden te worden.
- Poorteffecten: bijzondere aandacht gaat naar een duidelijke begrenzing van de bebouwde zone. Door middel van een poorteffect wordt meestal de overgang aangegeven van het buitengebied (snelheid 70 km/u) naar de kern (snelheid 50 of 30 km/u). Op een viertal plaatsen worden poorteffecten voorgesteld, namelijk in de Tieltsteenweg, de Wielsbekenstraat, de Stationsstraat en de Meulebekensteenweg, bij het binnenrijden van de bebouwde zone. Om de aandacht van de verkeersgebruiker te trekken is een poorteffect in drie dimensies gewenst. Hiermee wordt bedoeld dat niet louter maatregelen op maaiveld mogen worden aangewend (wegversmallingen, middenbermen, plateau's,...), maar dat er ook in de hoogte wordt gewerkt, bv. door middel van bomen of andere elementen die in de ruimte worden geplaatst. Deze elementen zouden ook een kwaliteitsverhoging voor de omgeving moeten opleveren. Het mag niet de bedoeling zijn om de 'poorten' te overladen met signalisatie; de poort zou op zichzelf het gewenste effect moeten kunnen bereiken.
- Herinrichting van de hoofdstraat (N357): bij de aanleg van de N382 gaat de prioriteit uit naar de herinrichting van de N357 in de bebouwde kom in functie van de verkeersleefbaarheid. Door een herinrichting moet vermeden worden dat de N357 een doorgaande functie blijft behouden.

- Herinrichting van het kruispunt N305 (Gentstraat) – N327 (Wakkensteenweg).
- Herinrichting schoolomgeving: er dient prioritaire aandacht geschonken te worden aan de veilige inrichting van de schoolomgeving. De zones rond de scholen worden ingericht als schoolomgevingen. Het gaat om drie scholen in Oostrozebeke: de scholen in de Molstenstraat (Ginste), Wielsbekestraat en Stationsstraat.
- Beperking verkeer in de Kalbergstraat door de BGV 702 (Hoogleenstraat) – Bosstraat – Breestraat: het verkeer komende van Tielt wordt uit het centrum van Oostrozebeke gehouden en moet via de BGV 702 (Hoogleenstraat) – Bosstraat – Breestraat richting Waregem rijden.

Het is de bedoeling om de bestaande Koedreef te verlengen tot aan de N382, langs het RUP Spano, zodat de nieuwe ambachtelijke zone en ook Spano rechtstreeks ontsloten worden naar de N382. Op die manier moet het vrachtverkeer niet omrijden langsheen de N357. Het betreft een voorlopige oplossing in afwachting van de uitvoering van het Provinciaal RUP betreffende de N382.

5.3.3.2. HET VOETGANGERS- EN FIETSVRERKEER STIMULEREN

De conflicten die in en door het verkeer ontstaan tussen de bewoner en de bezoeker, de voetganger en de fietser en het rijdend verkeer, moeten worden opgelost door op verschillende wijzen voorrang te bieden aan de voetgangers. Het centrum en de omliggende woongebieden zijn in eerste instantie voetgangersdomeinen.

Het gebruik van de fiets dient bevorderd te worden door aan fietsers veilige, comfortabele en de kortste routes door Oostrozebeke aan te bieden. Daarbij moet bijzondere aandacht aan schoolroutes worden gegeven.

a) Uitwerken van voetgangersverbindingen

Voor wat betreft de toekomstige voetgangersverbindingen, wordt er een wandelpad voorzien langs de beekoever van de Mandel; de oude spoorwegbedding wordt ingericht als recreatief wandelpad en er wordt een voetgangersdoorsteek gerealiseerd tussen het Sportcentrum en het wandelpad langs de Mandel en tussen de Nieuwstraat en de Leegstraat langs het park De Visscherie.

b) Uitwerken van een gewenst fietsroutenwerk

De wensstructuur voor het fietsverkeer gaat uit van veilige fietsverbindingen van Oostrozebeke, Ginste en Verre Ginste naar de omliggende gemeenten en tussen Oostrozebeke, Ginste en Verre Ginste onderling. De ontbrekende schakels in het fietsnetwerk

worden gerealiseerd en de knelpunten tussen het fietsverkeer en de ander verkeersmodi moeten worden opgelost. Hieronder zijn de geselecteerde fietsroutes vermeld:

Fietsroutes op provinciaal niveau

Volgende fietsroutes worden in het Provinciaal Fietsrouten netwerk geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute:

- de N327 (Wakkensteenweg)
- de Tieltsteenweg - Kerkstraat
- de Meulebekensteenweg
- de Wantestraat - N357 (Ingelmunstersteenweg - Hoogstraat – Markt – Wielsbekenstraat)
- de Stationsstraat

Daarnaast is er nog de hoofdroute langs het kanaal Roeselare – Leie, die voor Oostrozebeke een eerder recreatieve functie heeft.

Recent is de gemeente ook gestart met de verfijning van het provinciaal recreatief fietsrouten netwerk. Op kaart 9 (gewenste structuur fietsverkeer) werd de selectie aangeduid.

Fietsroutes op lokaal niveau

Lokale hoofd fietsroutes

De lokale hoofd fietsroutes zorgen voor de rechtstreekse verbindingen van en naar de naburige gemeenten. Deze routes vormen meestal de kortste weg naar de buurgemeenten. In Oostrozebeke behoren de volgende wegen tot de lokale hoofd routes:

- de N327 (Wakkensteenweg)
- de N305 (Gentstraat)
- de Tieltsteenweg
- de Meulebekensteenweg
- de N357 (Ingelmunstersteenweg – Hoogstraat – Markt – Wielsbekenstraat)
- de Stationsstraat

Momenteel ontbreekt er een fietspad in de Gentstraat en de Stationsstraat. Verder is het fietspad langs de Ingelmunstersteenweg, Tieltsteenweg en Meulebekensteenweg in slechte staat en ontbreekt er een duidelijk fietspad richting Wielsbeke (Wielsbekenstraat).

Met de herinrichting van de N357 en de invoering van zone 30 in het centrum wordt reeds een belangrijke stap gezet. De andere onbrekende schakels worden gerealiseerd.

Lokale aanvullende fietsroutes

De aanvullende routes vormen een verbinding tussen de verschillende woongebieden. Ze zorgen ook voor de ontsluiting van de handels- en dienstencentra naar de verschillende woongebieden te Oostrozebeke. De aanvullende routes kunnen eveneens een alternatief vormen voor de hoofdroutes. Bij de aanvullende routes zijn enkele verbindingen geselecteerd langs paden die voor het autoverkeer ontoegankelijk zijn. Volgende wegen worden geselecteerd als aanvullende route op het grondgebied van Oostrozebeke:

- de N382 en de aansluiting van die N382 op de N357
- de Ooigemstraat
- de Nieuwstraat - Waterstraat
- de Palingstraat
- de Dalakkerstraat
- de Veldstraat
- de Ballingstraat
- de Hoogleenstraat – Bosstraat – Breestraat (Wielsbeke)
- de Molstenstraat
- de Grotstraat – Aardemolenstraat
- de Vijf Eikenstraat – Gentstraat

Tussen de Molstenstraat (Ginste) en de Dentergemstraat is een fietsdoorsteek te onderzoeken via het recreatief domein “De Verkeerde Wereld”.

Centrale fietsas

De centrale fietsas is een fietsverbinding doorheen de gemeente, die de verschillende woongebieden in Oostrozebeke en Ginste met elkaar verbindt. De as vormt in een aantal gevallen een alternatief voor de hoofdfietsroutes (bijvoorbeeld voor Ingelmunstersteenweg). Volgende wegen behoren tot de centrale fietsas: de Koedreef, de Leegstraat, de Hoogstraat – Markt, de Guido Gezellestraat, de Kalbergstraat – Dentergemstraat, de Grotstraat.

5.3.3.3. HET OPENBAAR VERVOER OPTIMALISEREN

Oostrozebeke beschikt momenteel niet over een eigen treinstation, de openbaar vervoergebruiker is aangewezen op de bus. Momenteel vallen een aantal gebieden te Oostrozebeke buiten het bedieningsgebied van de verschillende buslijnen. Ook de frequentie van bepaalde buslijnen is nogal laag. Volgende maatregelen worden vooropgesteld om het openbaar vervoer te Oostrozebeke te optimaliseren:

- Invoeren belbus: het systeem van de belbus wordt ingevoerd in de regio Tielt – Meulebeke – Oostrozebeke – Dentergem en in de regio Oostrozebeke – Wielsbeke – Waregem. Vanuit de gemeente is er de vraag om een belbus in te voeren in de regio Izegem – Ingelmunster – Oostrozebeke, zodat ook het station van Ingelmunster bereikbaar is met de belbus. De belbus is bestemd voor de mensen die buiten de huidige bediening van het openbaar vervoer vallen, in het geval van Oostrozebeke de inwoners van Ginste, Verre Ginste, Otteca en de woongebieden rond de Tielsteenweg. Daarnaast verbindt de belbus ook de woongebieden die binnen de huidige bediening vallen met elkaar (bijvoorbeeld bediening buiten de spits).
- Aangezien het centrum van Oostrozebeke een belangrijke bestemming is voor de gemeente (handel en diensten, enz.), wordt in het centrum een knooppunt voorzien in het busnet, waar men aansluiting heeft op de stamlijn langs de N357 (zie verder) en op de overige lijnen.
- Betere bediening van Ginste, rusthuis Rozenberg en de omgeving van de Kalbergstraat: de ontdubbelingsbus van de lijn 727/2 Tielt – Oostrozebeke – Ooigem rijdt naar Tielt langs de Wielsbekestraat - Rozenbergstraat – Kalbergstraat – Hoogleenstraat – Molstenstraat – Vijf Eikenstraat – Ginstestraat (Meulebeke) – N305 (Gentstraat) (Meulebeke).
- Uitbouw van de lijn 68a tot stamlijn langs N357: er wordt een hoogfrequente as uitgebouwd langs de N357 als stamlijn voor de regio. Deze as heeft een hogere frequentie dan nu het geval is en heeft een optimale snelheid. Zo is een snelle verbinding mogelijk tussen de kernen van Waregem, Sint-Eloois-Vijve, Sint-Baafs-Vijve, Wielsbeke, Oostrozebeke, Ingelmunster, Izegem en Roeselare.

5.3.3.4. AANDACHT VOOR EEN GEÏNTEGREERD WATERBELEID

Belangrijk bij de opwaardering van bestaande en het ontwikkelen van nieuwe infrastructuren is de algemene waterbeheersing; dit betekent o.m. het tegengaan van overstromingsproblemen en zorg voor een maximale infiltratie door het vermijden van grootschalige monoliete verhardingsaccommodaties (in het bijzonder bij herinrichting en aanleg van parkings).



Legende

- Secundaire weg
- Aan te leggen secundaire weg
- Lokale verbindingsweg (lokaal I)
- Lokale ontsluitingsweg, type a (lokaal IIa)
- Lokale ontsluitingsweg, type b (lokaal IIb)
- Verblijfsstraten en landelijke wegen

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
OOSTROZEBEKE

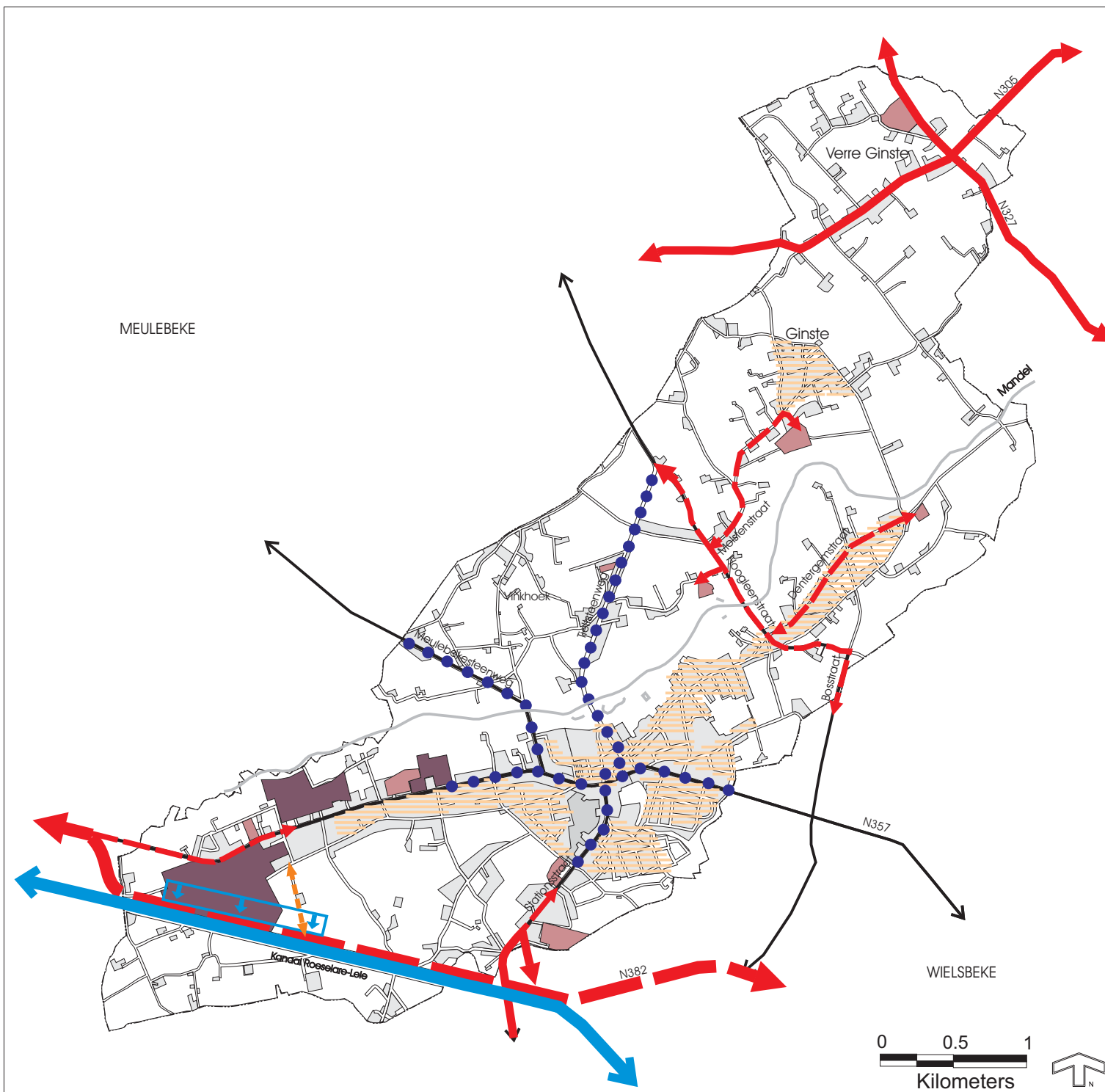
Opdrachtgever : Gemeentebestuur van Oostrozebeke

DEEL 2: RICHTINGGEVEND GEDEELTE

KAART 6

**GEWENSTE STRUCTUUR AUTOVERKEER
 (CATEGORISERING VAN HET WEGENNET)**





Legende

- Secundaire weg
- Aan te leggen secundaire weg
- Lokale verbindingsroute voor vrachtverkeer
- Lokale ontsluitingsroute voor bedrijven
- Vrachtverbod (enkel plaatselijke bediening toegelaten)
- Onderzoeken mogelijkheid om Koedreef te verlengen tot N382
- Overslagplaats voor goederenvervoer over water
- Vrachtverbod in de woonwijken
- Bebouwing
- Ambachtelijk bedrijventerrein
- Industriel bedrijventerrein

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
OOSTROZEBEKE

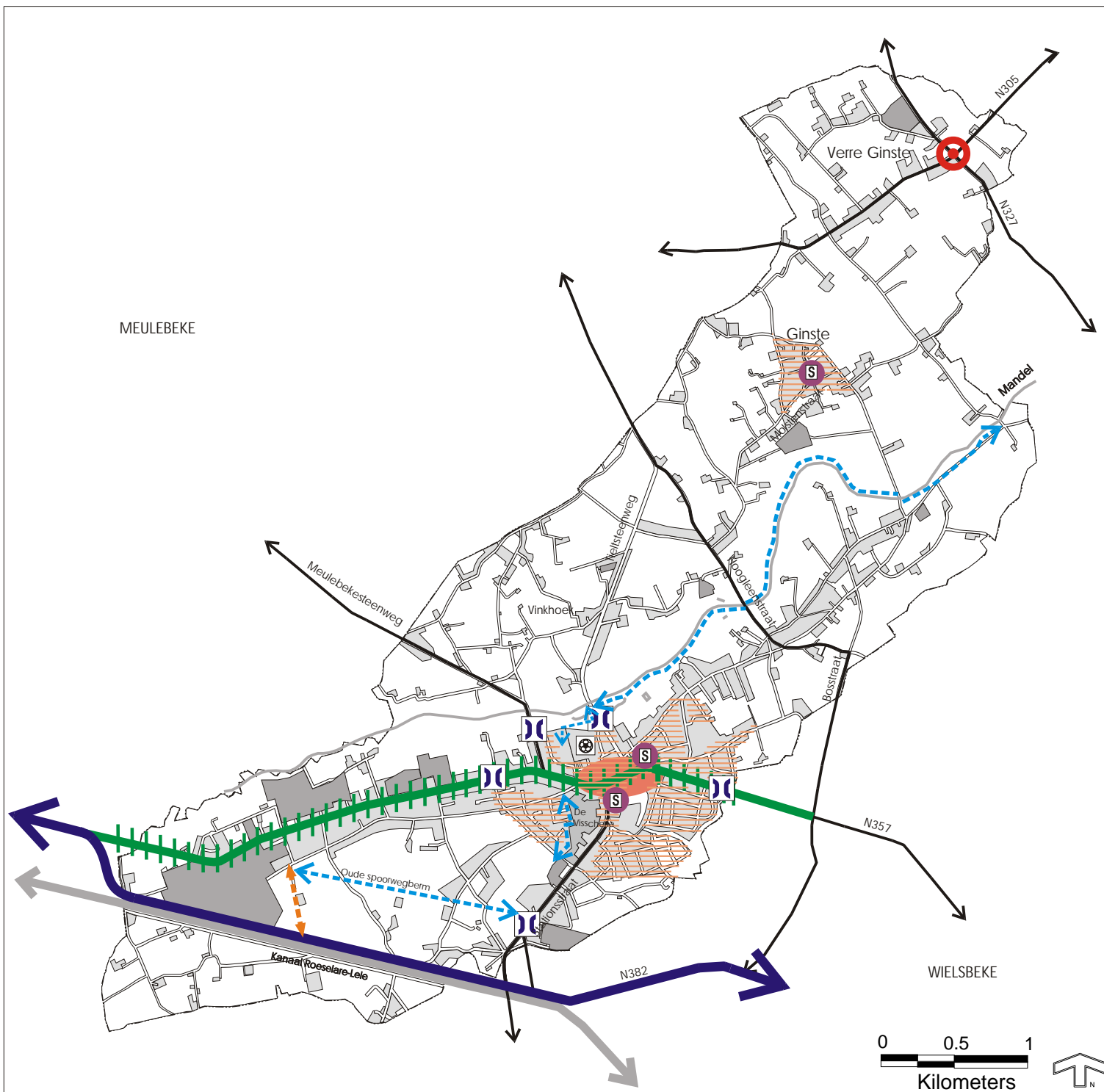
Opdrachtgever : Gemeentebestuur van Oostrozebeke

DEEL 2: RICHTINGGEVEND GEDEELTE

KAART 7

GEWENSTE STRUCTUUR VRACHTVERKEER





Legende

-  Grondige herinrichting N357 met verregaande aandacht voor verkeersleefbaarheid en -veiligheid; weren van alle doorgaand verkeer
-  Doorgaande functie wordt overgenomen door N382
-  Zone 30 in verblijfsgebieden en langs N357 in het centrum
-  Inrichting van de N357 als zone 30-gebied
-  Herinrichting schoolomgeving (zone 30)
-  Poorteffect
-  Herinrichting kruispunt N305 - N327 (Wakkensteenweg)
-  Te realiseren voetgangersverbindingen
-  Onderzoeken mogelijkheid om Koedreef te verlengen tot N382

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
OOSTROZEBEKE

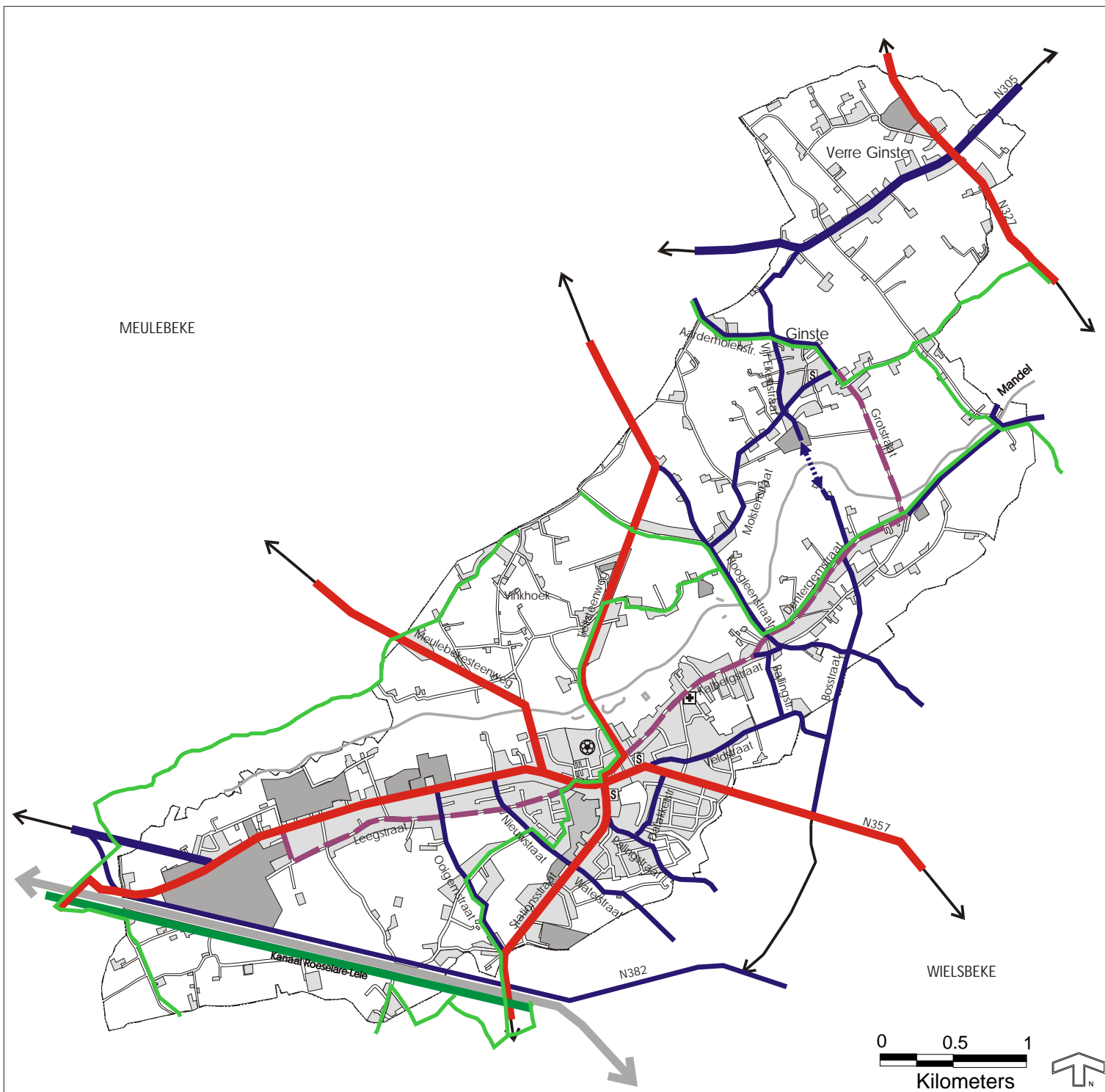
Opdrachtgever : Gemeentebestuur van Oostrozebeke

DEEL 2: RICHTINGGEVEND GEDEELTE

KAART 8

GEWENSTE STRUCTUUR VERKEERSLEEFBAARHEID
EN VOETGANGERS





Legende

Provinciaal Fietsroutenetwerk

- Hoofdroute
- Bovenlokale functionele fietsroute
- Bovenlokale recreatieve fietsroute

Lokale fietsroutes

- Lokale hoofdfietsroute
- Lokale aanvullende fietsroute
- Centrale fietsas
- Te onderzoeken fietsverbinding

- ⊕ Sportcentrum
- S School
- + Socio-medische instelling

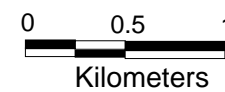
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
OOSTROZEBEKE

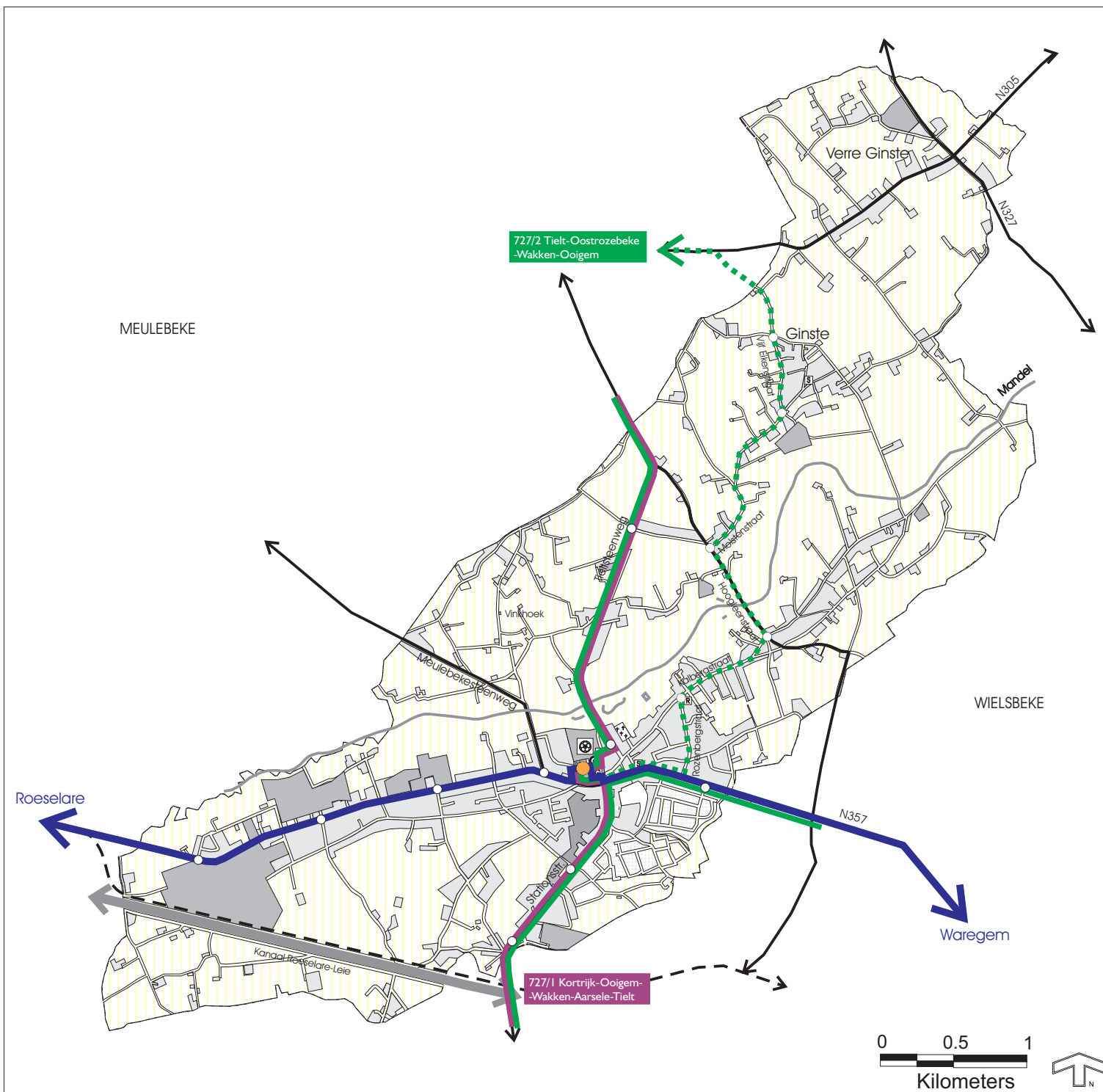
Opdrachtgever : Gemeentebestuur van Oostrozebeke

DEEL 2: RICHTINGGEVEND GEDEELTE




KAART 9

GEWENSTE STRUCTUUR FIETSVERKEER





Legende

-  Invoeren belbus voor bediening in de daluren en voor woongebieden die buiten de bediening van het busnet vallen
-  Openbaar vervoer - knooppunt aan Gemeenteplein, met aansluiting op de verschillende lijnen en de belbus
-  Nieuw tracé voor ontdubbingsbus
-  Hoogfrequentie as langs N357 als stamlijn voor de regio, met snelle verbindingen tussen Roeselare en Waregem
-  Spitsbediening tussen Tielt en Kortrijk

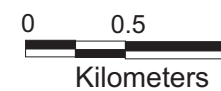
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
OOSTROZEBEKE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur van Oostrozebeke

DEEL 2: RICHTINGGEVEND GEDEELTE

KAART 10

GEWENSTE STRUCTUUR OPENBAAR VERVOER



5.4. GEWENSTE NATUURLIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR¹²

5.4.1. TERUGKOPPELING NAAR ELEMENTEN VAN DE BESTAANDE NATUURLIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

5.4.1.1. AANDACHTSPUNTEN UIT DE ANALYSE VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De natuurwaarden in de gemeente zijn vrij beperkt. De belangrijkste gebieden voor natuur en landschap zijn: Mandelvallei – noord, Mandelvallei – midden en zuid, de vallei van de Krommendijkbeek, kleiput Vinkhoek, groengebied in omgeving van De Visscherie, heuvelland Vinkhoek – Ginste, oude spoorwegberm, kanaaloevers, “Groene Long” en de open ruimte ten zuiden van de Mandel.

Gewestelijke bevoegdheid

De ontginningsgebieden en de nabestemmingen ervan zijn een Vlaamse bevoegdheid. Dit betekent dat de gemeente enkel suggesties kan formuleren i.v.m. de ontwikkeling van de kleiput Vinkhoek.

Provinciale bevoegdheid

De GEN, GENO en de natuurverwevingsgebieden, die door het Vlaams Gewest zullen aangeduid worden, moeten door de Provincie verbonden worden met natuurverbindingengebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

Gemeentelijke bevoegdheid

Het behoort de gemeente toe de lokale ecologische infrastructuur af te bakenen. Deze zal aansluiten op de natuurverbindingengebieden en op de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

5.4.1.2. GENEREREN VAN KWALITEITSVERHOOGING DOOR POTENTIEVERSTERKING EN WEGWERKEN VAN KNELPUNTEN

1. **Potentieversterking**

- versterken van de landschappelijke, natuurlijke en recreatieve potenties van de structuurbepalende vallei van de Mandel

¹² Het GNOP van Oostrozebeke werd als bron gebruikt voor het opmaken van de gewenste natuurlijke structuur van de gemeente.

- beheersen en (onderling) structureren van de gebieden met relatief hoge natuurwaarde (de groene long, omgeving van de Visscherie, kleiput Vinkhoek, oude spoorwegberm)
- ecologisch beheer van waardevolle bermen langsheen wegen, het kanaal of de spoorwegberm en het stimuleren van aanleg en onderhoud van andere kleine landschapselementen

2. Wegwerken van knelpunten

- tegengaan van de verdere versnippering van de open ruimte en het ongecontroleerd uitbreiden van het verstedelijkt gebied
- visuele hinder van bedrijfsgebouwen, stallen, serres,... waar mogelijk beperken door landschappelijke integratie van de gebouwen (schaal, groenaanplantingen, kleur- en materiaalgebruik,...)
- verbeteren van de bodem- en waterkwaliteit en beheersen van het water-infiltratie-gehalte dat door het groot aandeel monoliete verhardingen beperkt wordt

5.4.2. ONTWIKKELINGSOPTIES

- De vallei van de Mandel en de zijbeken als groene corridors in het open ruimtegebied
- Realiseren van (ecologische) verbindingen tussen verschillende groengebieden en/of open ruimtegebieden in de gemeente
- Natuurbehoud buiten de groenzones: KLE's, groenschermen rond bedrijven, kleiput Vinkhoek
- Geïntegreerd waterbeleid

Hiernavolgend zullen bovenbeschreven ontwikkelingsopties vertaald worden naar een aantal gebiedsgerichte beleidsopties. Deze beleidsopties worden verder uitgewerkt in het GNOP.¹³

¹³ Milieuconsulent Jan Fereyn, GNOP Oostrozebeke, april 2001

5.4.3. GEBIEDSGERICHTE BELEIDSCATEGORIËN

De natuurlijke structuur in Oostrozebeke bestaat uit een aantal groengebieden en/of open ruimtegebieden waar de natuurfunctie in verschillende gradaties aanwezig is; er is voor ieder van deze gebieden een gebiedsgerichte aanpak nodig. We kunnen de verschillende gebieden differentiëren naar een aantal beleidscategorieën met verschillende gradaties van natuurfunctie.

Selectie Natuuraandachtszone op Vlaams niveau: de Mandelvallei

Het Vlaams Gewest zal de GEN-, GENO-, natuurverwevingsgebieden en bosuitbreidingsgebieden aanduiden. In het PRS West-Vlaanderen worden deze gebieden hypothetisch gebundeld in natuuraandachtszones, die later –na selectie door het Vlaams Gewest- worden uitgewerkt in een dicht net van natuurverbindingengebieden tussen de verschillende natuureenheden. Binnen deze gebieden kunnen ook andere activiteiten voorkomen zoals vormen van (gespecialiseerde) landbouw of toeristisch-recreatieve infrastructuur. Afstemming is hier noodzakelijk.

Natuurverbindingengebied op provinciaal niveau: de Krommendijkbeek¹⁴

Op provinciaal niveau werd de Krommendijkbeek geselecteerd als natuurverbindingengebied, dit is een gebied waar kleine natuur- en landschapselementen de migratie van organismen (dieren en planten) tussen natuuraandachtszones vergemakkelijken doorheen het landschap. Natuurverbindingengebieden op provinciaal niveau zijn in principe aaneengesloten gebieden, waar natuur een nevenfunctie is die de hoofdfunctie, meestal landbouw, niet kan regelen; voor de natuurfunctie staan behoud, herstel en ontwikkeling van kleine landschapselementen, de ondersteuning van kleine gebieden met een belangrijke natuurwaarde en het behoud van de open ruimte centraal in het beleid; voor particulieren worden stimulerende maatregelen genomen op vrijwillige basis.

¹⁴ **Natuurverbindingengebied:** een natuurverbindingengebied is een aaneengesloten gebied:

- waar de natuurfunctie ondergeschikt is aan de andere functies, waar andere functies (doorgaans landbouw, bosbouw,...) als hoofdgebruiker voorkomen en de natuur als nevengebruiker;
- waar de biologische waarde bepaald wordt door de aanwezigheid van kleine landschapselementen;
- waar de biologische waarde kan toenemen door de ontwikkeling van kleine landschapselementen;
- dat een verbinding realiseert tussen grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling, en natuurverwevingsgebieden;

Natuurverbindingengebied is aldus een beleidsmatig begrip.

Natuurverwevingsgebied: een natuurverwevingsgebied is een aaneengesloten gebied:

- waar de functies landbouw, bosbouw, natuur nevenschikt zijn en andere functies ondergeschikt zijn en waar landbouw, bosbouw en natuur gedifferentieerd voorkomen;
- waar de biologische waarde kan toenemen door middel van randvoorwaarden met betrekking tot het bestaande grondgebruik, waar het bestaande grondgebruik kan gegarandeerd blijven;
- waar een duurzame instandhouding van specifieke ecotopen kan worden gegarandeerd.

Natuurverwevingsgebied is een beleidsmatig begrip.

(Natte) ecologische infrastructuur op provinciaal niveau: het kanaal Roeselare – Leie

Op provinciaal niveau werd het kanaal Roeselare – Leie geselecteerd als natte ecologische infrastructuur. De natte ecologische infrastructuur bestaat uit kanalen en rechtgetrokken waterlopen. Dit zijn de kunstmatig aangelegde waterlopen die door hun specifieke ontwikkeling een natuurlijke rijkdom bezitten of kunnen verkrijgen. Zij zorgen hoofdzakelijk voor migraties via water en oevers. De opheffing van de barrières van de waterloop dient te worden nagestreefd. Hierbij zijn een optimale waterkwaliteit en oeverstructuur prioritair.

Prioritaire gebieden voor natuur: kleinere natuurgebieden binnen de Mandelvallei

Binnen de Mandelvallei zijn er een aantal prioritaire gebieden voor natuur. Prioritaire gebieden voor natuur zijn de waardevolste natuurlijke gebieden. Ze maken deel uit van een grensoverschrijdende groene structuur. Deze delen verdienen prioritaire aandacht. Ze bevatten de grootste natuurrijkdom en/of hoogste kansen om de natuur te ontwikkelen. Het zijn gebieden waar de natuurfunctie bovengeschied is aan de andere functies en natuur als hoofdgebruiker voorkomt. De prioritaire gebieden voor natuur kunnen geheel of gedeeltelijk deel uitmaken van een GEN, een GENO of een natuurverwevingsgebied.¹⁵

Het beleid in de prioritaire gebieden voor natuur is gericht op de ruimtelijke ondersteuning van het behoud en de verdere ontwikkeling van de huidige biologische waarde of het herstel en de ontwikkeling van een hogere biologische waarde. Dit houdt ruimtelijke randvoorwaarden in voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de aanwezige ecotopen. Om de biologische waarde en samenhang ruimtelijk te ondersteunen zal het gemeentelijk beleid het **niet-bebouwd karakter** in stand houden. De weerhouden prioritaire gebieden voor natuur zijn:

gebied in Mandelvallei – noord, namelijk de omgeving Nieuwbrug

gebied in Mandelvallei – midden, namelijk de Mandelmeersen (tussen Tielsteenweg en Meulebekenweg)

Open ruimte -corridors in de omgeving van de Mandel en de zijbeken van de Mandel

Dit zijn gebieden waar de natuurfunctie ondergeschikt is aan andere functies, voornamelijk landbouw. Het ruimtelijk beleid is gericht op de ondersteuning van het behoud van het openruimte-karakter van de beekvalleien. Dit betekent dat de openruimte-corridor zoveel mogelijk bouwvrij gehouden moeten worden. Volgende zones worden aangeduid als openruimte-corridor:

vallei van de Hoogleenbeek (ten noorden van de Molstenstraat) (lokale bevoegdheid)

¹⁵ GEN, GENO, natuurverwevingsgebied: om een gedifferentieerd ruimtelijk beleid te kunnen voeren heeft het RSV de gewenste natuurlijke structuur onderverdeeld in ruimtelijke beleidscategorieën op Vlaams niveau. Deze categorieën zijn: GEN (Grote Eenheden Natuur), GENO (Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling), de natuurverbindingsgebieden en de natuurverwevingsgebieden.

vallei van de Krommendijkbeek (provinciale bevoegdheid)
gebieden binnen de Mandelvallei (gewestelijke bevoegdheid)

Principe: “stepping stones” in (ecologische) verbindingsas

In de bebouwde omgeving zijn er een aantal “stepping stones” die een beperkte ecologische waarde hebben, maar vooral een esthetische, recreatieve, sociale en landschappelijke functie hebben. Door deze gebieden met elkaar te verbinden ontstaat een sluitend geheel van groengebieden en/of open ruimtegebieden tussen de Mandelvallei en het open achterland ten zuiden van de bebouwde kom. Het gaat hier vooral om:

oude spoorwegberm
groengebied in omgeving van de Visscherie
“Groene Long”

5.4.4. RUIMTELIJKE BELEIDSELEMENTEN

Hiernavolgend zullen de bovenbeschreven ontwikkelingsopties vertaald worden naar een aantal ruimtelijke beleidselementen.

5.4.4.1. DE VALLEI VAN DE MANDEL EN DE ZIJBEKEN ALS GROENE CORRIDORS IN HET OPEN RUIMTEGEBIED

De Mandel is structuurbepalend op Vlaams niveau en zal vermoedelijk worden herbestemd tot natuurverwevingsgebied of natuurverbindingsgebied. De Mandelvallei is dus een element van bovenlokaal niveau. Het uitwerken van een beleid moet dus in samenspraak gebeuren met de Provincie West-Vlaanderen en het Vlaams Gewest. De hieronder beschreven visie van de gemeente moet dus getoetst worden aan de ontwikkelingsopties die de hogere instanties aan de Mandelvallei toekennen.

De waarde van de Mandelvallei als natuurlijke ruggengraat van de regio wordt algemeen erkend. Zij vormt de ecologische verbinding tussen de regionaal belangrijke natuurgebieden de Mandelhoek te Ingelmunster en het Provinciaal Domein de Baliekouter te Wakken (Dentergem). Doelstelling is het behoud en versterken van het natuurlijk karakter en van de open ruimte. Daarnaast zijn er nog kleinere valleigebieden in de gemeente, namelijk de vallei van de Hoogleenbeek en de Krommendijkbeek. Doelstelling hier is het behoud en versterken van deze open ruimte –corridors. Het versterken van de natuurwaarden in deze zones mag geen belemmering betekenen voor de bestaande familiale landbouwbedrijven.

Mandelvallei – noord

a) *Beheersovereenkomsten voor natuurbeheer*¹⁶

De gemeente zal jaarlijks een budget voorzien voor beheersovereenkomsten, en in een latere fase voor de aankoop van percelen in het gebied. Deze percelen zullen in functie van de natuurwaarde worden ingericht en beheerd. De weiden, gelegen ten zuiden van de Mandel, zijn prioritair voor het afsluiten van beheersovereenkomsten. Hier wordt ernaar gestreefd zo veel mogelijk oppervlakte ecologisch te beheren. Met de eigenaars of gebruikers kunnen ook onderhoudsovereenkomsten¹⁷ worden afgesloten voor de aanleg en het onderhoud van de kleine landschapselementen, e.d. Mogelijkheden voor natuurontwikkeling in het gebied: ecologisch hooilandbeheer van graslanden (vooral weiden in prioritair gebied, tussen de Mandel en de Dentergemstraat), natuurvriendelijk beheer van meanders en weidepoelen, uitbreiden aanbod van KLE's.

b) *Subsidiëring aanleg en onderhoud KLE's*

In het kader van het algemene subsidiereglement m.b.t. de aanleg en het onderhoud van KLE's zullen in de omgeving van en in de Mandelvallei toelagen bekomen kunnen worden. Prioritaire aanplantingen in de Mandelvallei zelf zullen door de gemeente bekostigd worden.

Mandelvallei – midden en zuid

a) *Aankoop door de gemeente, eventueel i.s.m. provincie en/of natuurverenigingen en inrichting natuureducatief park*

De gemeente zal jaarlijks een budget voorzien voor de aankoop van percelen in het centraal gebied. De percelen zullen als natuurgebied of natuureducatief gebied worden ingericht en beheerd. Met de eigenaars of gebruikers van niet aangekochte percelen in de gehele Mandelvallei kunnen onderhouds- of beheersovereenkomsten worden afgesloten voor het onderhoud van de KLE's of voor het uitvoeren van een ecologisch graslandbeheer. Volgende initiatieven voor natuurontwikkeling worden genomen:

in het centrumgebied: inrichting natuureducatief landschapspark; aanleg educatief pad aansluitend enerzijds op het centrum van de gemeente en anderzijds op het Mandelwandelpad; laanstructuur langs Mandel, Tielsteenweg en Meulebektesteenweg; perceel parkgebied natuurvriendelijk inrichten

¹⁶ Beheersovereenkomst: meerjarige, meestal op de realisatie van een werkplan gerichte, overeenkomst op perceelsniveau waarbij de landbouwer vergoed wordt voor inkomstenderving door het toepassen van alternatieve landbouwmethodes die het natuurlijk milieu ten goede komen

¹⁷ Onderhoudsovereenkomst: Jaarlijkse financiële tussenkomst bij de aanleg en onderhoud van kleine landschapselementen

aanleg van wandelpad langs beekoever, samen met natuurvriendelijke oeverinrichting vanaf centrum van Oostrozebeke richting noordoost langs de Mandel (samen met Vlaams Gewest). Voor het gehele gebied: uitbreiden aanbod KLE's

b) *Subsidiëring aanleg en onderhoud van KLE's*

In het kader van het algemene subsidiereglement m.b.t. de aanleg en het onderhoud van KLE's zullen in de omgeving van en in de Mandelvallei toelagen bekomen kunnen worden. Prioritaire aanplantingen in de Mandelvallei zelf zullen door de gemeente bekostigd worden.

Zijbeken van de Mandel

Met zijbeken van de Mandel bedoelen we voornamelijk de Hoogleenbeek en Krommendijkbeek. De nadruk ligt op het versterken van de landschappelijke kwaliteiten in de beekvalleien. Dit wil zeggen dat er specifieke aandacht gaat naar het behoud, het herstel en de ontwikkeling van kleine landschapselementen (via subsidiëring van de landbouwers). Daarnaast wordt getracht de beekvalleien zoveel mogelijk bouwvrij te houden.

5.4.4.2. REALISEREN VAN (ECOLOGISCHE) VERBINDINGEN TUSSEN VERSCHILLENDE GROENGEBIEDEN EN/OF OPEN RUIMTEGEBIEDEN

In de gemeente zijn er een aantal groengebieden en/of open ruimtegebieden waar de natuurfunctie in verschillende gradaties aanwezig is. Deze gebieden dienen een gebiedsgerichte aanpak te krijgen. Om een verdere versnippering van deze groengebieden en/of open ruimtegebieden te voorkomen, wordt tussen deze gebieden een natuurlijke corridor gecreëerd.

De corridor reikt vanaf enkele vrij oorspronkelijke vochtige Mandelmeersen via de sportterreinen, de infrastructuur Mandelroos – parking – gemeentehuis – centrum, tot De Visscherie. Langs de Ooigembek met talrijke knotwilgen wordt op die manier een groene verbindingssas gevormd tot aan de oude spoorwegberm. Het recreatie–groengebied “de Groene Long” kan in feite ook tot deze as van groengebieden en/of open ruimtegebieden binnen de bebouwde kom gerekend worden.

a) *Natuurontwikkeling in de het groengebied in de omgeving van De Visscherie*

De gemeente zal het initiatief nemen een groot deel van de gronden, gelegen in het parkgebied, trachten aan te kopen om de percelen als natuurgebied of natuureducatief gebied in te richten en te beheren. Er kan een beheersovereenkomst worden afgesloten voor het elzen- en essenbos. Bedoeling is de natuurwaarde van het groengebied in de omgeving van domein De Visscherie te verhogen als stapsteen in een corridor die de Mandelvallei verbindt met het open gebied rond het kanaal en de ligging in het centrum van de gemeente uit te spelen als natuureducatieve troef.

b) Natuurontwikkeling langs de oude spoorwegberm

Door de gemeente wordt ecologisch bermbeheer toegepast (cfr. Bermbesluit). De gemeente gaat over tot de aanleg van een recreatief wandelpad van de Stationsstraat tot minstens de Hulstestraat (zie ook mobiliteitsplan Oostrozebeke). Bedoeling is de landschappelijke waarde van de oude spoorwegzate te verhogen. De oude spoorweg wordt ingericht als recreatief wandelpad en fungeert tegelijkertijd als stapsteen in een corridor die de Mandelvallei verbindt met het open gebied rond het kanaal. Het is belangrijk dat er gezocht wordt naar aansluitingsmogelijkheden met bijvoorbeeld de kern van Oostrozebeke en het kanaal, zodat het spoorwegpad geen geïsoleerd element wordt.

De ontwikkeling van de spoorwegbedding als recreatief wandelpad mag geen belemmering vormen voor de familiale landbouwexploitatie in het gebied.

c) Natuurontwikkeling in de Groene Long

De ruimtelijke beleidsopties zijn gericht op het realiseren van een aantal natuurvriendelijke accenten zonder de wijkrecreatie, noch het “proper uitzicht” van de omgeving in de weg te staan.

5.4.4.3. NATUURBEHOUD BUITEN DE GROENZONES: KLE's, GROENSCHERMEN ROND BEDRIJVEN, KLEIPUT VINKHOEK

Natuur is niet beperkt en mag niet beperkt worden tot de groenzones. Een zekere ecologische basiskwaliteit buiten de voorbehouden groenzones is noodzakelijk om het voortbestaan van tal van soorten te verzekeren.

a) Kleine landschapselementen (KLE's)

Kleine landschapselementen hebben een zeer grote ecologische waarde, en dit vooral wanneer van een netwerk van dergelijke elementen kan gesproken worden. Omdat op heden de gebieden met een zekere natuurwaarde zeer versnipperd voorkomen en van elkaar gescheiden zijn door woon-, industrie- en intensieve landbouwgebieden, is de migratiemobiliteit voor heel wat minder mobiele soorten zeer beperkt geworden. Toch is het voor deze gebieden van levensbelang om niet volledig afgesloten te geraken van de buitenwereld. De ruimtelijke beleidsopties zijn hier gericht op de bescherming van KLE's in het agrarisch gebied van de gemeente. De financiële steun wordt geleverd door de gemeente Oostrozebeke die daartoe een subsidiereglement zal opstellen. Dit zal het meeste effect ressorteren in open gebieden zoals het Heuvelland Vinkhoek – Ginste en de open ruimte ten zuiden van de Mandelvallei.

b) Realisatie van groenschermen rond bedrijven

Via het vergunningenbeleid (bouw- en milieuvergunningen) zullen bijzondere voorwaarden opgenomen worden om de aanleg van groenschermen waar nodig te verplichten. Voor de inrichting van nieuwe bedrijventerreinen zal een voldoende bufferzone vereist worden. Groenschermen worden alleen met inheemse boom- en struiksoorten worden aangelegd (zekere natuurwaarde).

c) Realisatie nabestemming kleiput Vinkhoek

De kleiput heeft zeer goede potenties en de natuurwaarde kan verder verhoogd worden (moeras, open water, rietkraag, enz.). Momenteel is het onduidelijk wat de exploitant met de kleiput van plan is. In het gewestplan is als nabestemming van de ontginning “natuurgebied” opgenomen.. Ontginningsgebieden en de nabestemming ervan zijn een Vlaamse bevoegdheid. De gemeente suggereert om de nabestemming gerealiseerd te krijgen. Ze wenst in overleg met de exploitant en de hogere overheid een lange termijnvisie voor de site op te stellen.

5.4.4.4. GEÏNTEGREERD WATERBELEID

Een belangrijk aandachtspunt – dat verder gaat dan de deelstructuur natuur - is de algemene waterbeheersing; dit betekent o.m. het tegengaan van overstromingsproblemen en zorg voor een maximale infiltratie door het vermijden van grootschalige monoliete verhardingsaccommodaties bij het opwaarderen/herinrichten van bestaande of ontwikkelen van nieuwe woningen, bedrijven, parkings, verkeers- of recreatieve infrastructuren,...