Adoplan
Part of Embridge
Kantoor Deerlijk
Kleine Tapuitstraat 18
8540 Deerlijk

+32 56 90 50 00
www.embridge.be
info@embridge.be

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

RUP Oude Diksmuidse Boterweg

@Stad Tielt



April 2026

Dossierhouder studiebureau: Adoplan- part of Embridge – 056/90.50.00

Colofon

Gemeentelijk RUP Oude Diksmuidse Boterweg

RUP_37007_214_00010_00001

Startfase: startnota

April 2026

Initiatiefnemer

Stad Tielt

Markt 13

8700 Tielt

Tel.: 051 82 66 00

Contactpersoon: Chantal Mestdagh

Chantal.mestdagh@meulebeke.be

www.tielt.be

Opdrachthouder

Adoplan – Part of Embridge

Kantoor Deerlijk

Kleine Tapuitstraat 18

8540 DEERLIJK

Tel: 056 90 50 00

Ruimtelijk Planner: Bart Willaert / Julie Denis

bart@embridge.be/ julie@embridge.be

www.embridge.be

Raadpleging publiek

Periode ter inzage: nader te bepalen

Participatiemoment: 16 juni 2026

Inhoud

1. Inleiding 8
1.1. Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)? 8
1.2. Omschrijving van de opdracht 9
2. Startnota 9
3. Bestaande toestand 10
3.1. Situering van het plangebied 10
3.1.1. Macroniveau 10
3.1.2. Mesoniveau 11
3.2. Afbakening van het plangebied 11
3.3. Ruimtegebruik van de site 13
3.3.1. Historisch gegroeide context 13
3.3.2. Invulling van het plangebied 14
3.3.3. Fotoreportage van het plangebied 19
4. Plannings-en beleidscontext 26
4.1. Vlaams Niveau 26
4.1.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) 26
4.1.2. Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) 28
4.1.4. 10 kernkwaliteiten van Departement Omgeving 30
4.2. Provinciaal Niveau 31
4.2.1. Provinciaal ruimtelijke structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) 31
4.2.2. Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen 33
4.2.2.2. Beleidskaders 34
4.2.3. Saving space van Provincie West-Vlaanderen 35
4.3. Gemeentelijk niveau 36
4.3.1. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Meulebeke 36
4.4. Regionaal mobiliteitsplan 2030-2050 – Regio Midwest 39
4.4.1. Fiets 40
4.4.2. Autoverkeer 40
4.4.3. Wegencategorisering 41
4.4.4. Logistiek en vrachtverkeer 42
4.5. Gemeentelijk Mobiliteitsplan 43
4.5.1. Categorisering van het wegennet 43
4.5.2. Fietsroutenetwerk Meulebeke 46
4.5.3. Openbaar vervoer 46
4.5.4. Zwaar vervoer 46

5. Juridische context 48
5.1. Basisgegevens 48
5.2. Verordende plannen 49
5.3. Verordeningen 50
5.4. Juridische ruimtelijke structuur 50
5.4.1. Goedgekeurde verkavelingen 50
5.4.2. Mobiliteit 50
5.4.3. Water 51
5.4.4. Erfgoed 51
5.4.5. Natuur 52
6. Planopties 54
6.1. Ruimtelijke doelstellingen 54
6.1.1. Lokale (gemengde) bedrijvigheid op maat van de locatie 54
6.1.2. Een betere mobiliteit 54
6.1.3. Een duurzaam bedrijventerrein met een duidelijke identiteit 57
6.1.4. Grenscorrectie voor zuidelijke grens 57
6.2. Inrichtingsprincipes 60
6.2.1. Bedrijventerrein van de toekomst 60
7. Methodiek voor de beoordeling van mogelijke milieueffecten 68
7.1. Evaluatie plan-MER-plicht: onderzoek tot plan-MER (-screening) 68
7.2. Beoordeling van mogelijke milieueffecten 68
7.2.1. Werkwijze 68
7.2.2. Relevante disciplines 69
7.2.3. Feitelijke vs. juridische toestand 69
8. Beoordeling van de mogelijke milieueffecten 70
8.1. Disciplines bodem en water 70
8.1.1. Feitelijke referentiesituatie 70
8.1.2. Juridisch planologische toestand 71
8.1.3. Mogelijke effecten 71
8.1.4. Conclusie 72
8.2. Disciplines fauna, flora en biodiversiteit 73
8.2.1. Feitelijke referentiesituatie 73
8.2.2. Juridisch-planologische situatie 73
8.2.3. Mogelijke effecten 73
8.2.4. Conclusie 74
8.3. Disciplines landschap, cultureel erfgoed en architectonisch en archeologisch erfgoed 74

8.3.1. Referentiesituatie 74
8.3.2. Juridisch-planologische toestand 75
8.3.3. Mogelijke effecten 75
8.3.4. Conclusie 75
8.4. Discipline mens-mobiliteit 76
8.4.1. Feitelijk referentiesituatie 76
8.4.2. Juridisch-planologische situatie 78
8.4.3. Mogelijke effecten 78
8.4.4. Conclusie 83
8.5. Discipline mens – ruimtelijke aspecten 83
8.5.1. Feitelijke referentiesituatie 83
8.5.2. Juridisch-planologische situatie 84
8.5.3. Mogelijke effecten 84
8.5.4. Conclusie 84
8.6. Discipline mens – gezondheid (incl. lucht en geluid) 85
8.6.1. Feitelijke referentiesituatie 85
8.6.2. Juridisch-planologische situatie 86
8.6.3. Mogelijke effecten 86
8.6.4. Conclusie 86
8.7. Disciplines mens - veiligheid 87
8.7.1. Feitelijke referentiesituatie 87
8.7.2. Juridisch-planologische situatie 87
8.7.3. Mogelijke effecten 87
8.7.4. Conclusie 88
8.8. Grensoverschrijdende effecten 88
9. Ruimtelijk Veiligheidsrapport 89
9.1. Ontheffing van opmaak ruimtelijk veiligheidsrapport 89
10. Bijlagen 90

Kaarten, foto's, figuren, tabellen, schema's

Kaarten

Bij deze startnota werd een aparte kaartenbundel gevoegd.

Foto's

Foto 1: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op woning nr. 24 19
Foto 2: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op woning nr. 22 19
Foto 3: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg 20
Foto 4: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op garage woning Kortestraat nr. 20 20
Foto 5: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op groenbuffer 20
Foto 6: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op groenbuffer 20
Foto 7: Zicht vanaf achterkant gebouw Oude Diksmuidse Boterweg nr. 58 20
Foto 8: Zicht vanaf achterkant gebouw Oude Diksmuidse Boterweg nr. 58 20
Foto 9: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg 21
Foto 10: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op gebouw 16A 21
Foto 11: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op oprit en groenbuffer gebouw nr.16A 21
Foto 12: Zicht op loods woning nr. 24 21
Foto 13: Zicht vanaf oprit gebouw nr. 16A op het achterliggend landschap 21
Foto 14: Zicht vanaf oprit gebouw nr. 16A op het achterliggend landschap 21
Foto 15: Zicht op achterzijde gebouw nr. 16A 22
Foto 16: Zicht vanaf parking gebouw nr. 16A 22
Foto 17: Zicht op parking gebouw nr. 16A 22
Foto 18: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg 22
Foto 19: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg 22
Foto 20: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op gebouw nr. 14 22
Foto 21: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op woning nr. 11 23
Foto 22: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op gebouw nr. 12 23
Foto 23: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op gebouw nr. 1 23
Foto 24: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op gebouw nr. 7 23
Foto 25: Zicht binnen gebouw nr. 1 23
Foto 26: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg tussen woning nr. 12A en nr. 10 23
Foto 27: Zicht vanaf Koornzakstraat op woning nr. 1 24
Foto 28: Zicht vanaf Koornzakstraat 24
Foto 29: Zicht vanaf Koornzakstraat 24
Foto 30: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op parking gebouw nr. 1 24
Foto 31: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op parking gebouw nr. 1 24
Foto 32: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op oprit woning nr. 95 24
Foto 33: Zicht vanaf Oostrozebekestraat op perceel 25H2 25
Foto 34: Zicht vanaf Gentstraat 25

Figuren

Figuur 1: Situering van Meulebeke net ten noorden van de driehoek Roeselare – Kortrijk - Waregem 10
Figuur 2: Situering plangebied op mesoschaal 11
Figuur 3: Afbakening van het plangebied gesitueerd op luchtfoto 12
Figuur 4: Luchtfoto 1971 13
Figuur 5: Luchtfoto 1990 13
Figuur 6: Luchtfoto 2003 13
Figuur 7: Luchtfoto 2012 13
Figuur 8: Mobiliteit binnen/in de omgeving van het plangebied 15
Figuur 9: Type bedrijvigheid binnen plangebied 16

Figuur 10: Functies bedrijven binnen plangebied 18
Figuur 11: Situering van de genomen foto's in het plangebied 19
Figuur 12: Schematische voorstelling als leeswijzer van de conceptnota (bron: krachtlijnen voor het beleidsplan Ruimte) 29
Figuur 13: Gewenste ruimtelijke structuur PRS West-Vlaanderen, 2002 32
Figuur 14: Deelruimten van het gebiedsspecifiek ruimtelijk beleid: Middenruimte (PR-WV, 2014) 33
Figuur 15: Gewenste ontsluiting Industriezone III 39
Figuur 16: Gewenste ruimtelijke structuur van de kern 39
Figuur 17: Wegencategorisering volgens Regionaal Mobiliteitsplan – Vervoerregio Midwest. 41
Figuur 18: Vrachtroutenetwerk volgens regionaal mobiliteitsplan – Vervoersregio Midwest. 43
Figuur 19: Wegencategorisering volgens mobiliteitsplan Meulebeke 45
Figuur 20: Bedrijfsverkeer volgens mobiliteitsplan Meulebeke 47
Figuur 21: Routes vrachtverkeer/personenwagens vanaf Brugge/Roeselare 55
Figuur 22: Routes vrachtverkeer/personenwagens vanaf Kortrijk 55
Figuur 23: Routes vrachtverkeer/personenwagens vanaf Gent 55
Figuur 24: Bestaande toestand mobiliteit 56
Figuur 25: Gewenste toestand mobiliteit 57
Figuur 26: Grenscorrectie zuidelijke zone 58
Figuur 27: Zoom 1 bestaande toestand 58
Figuur 28: Zoom 1 nieuwe toestand 58
Figuur 29: Zoom 2 bestaande toestand 59
Figuur 30: Zoom 2 nieuwe toestand 59
Figuur 31: 3 entiteiten van bedrijven 60
Figuur 32: Luchtfoto heropbouw bedrijventerrein Groenbek 61
Figuur 33: Luchtfoto bedrijventerrein Groenbek 61
Figuur 34: Concept economische vitaliteit 61
Figuur 35: Gestapelde KMO-hal Hi! In Grimbergen 62
Figuur 36: Stapelbouw 62
Figuur 37: Concept robuustheid en aanpasbaarheid 62
Figuur 38: Bedrijventerrein Esserstraat, Zwevegem 63
Figuur 39: Stapelbouw 63
Figuur 40: Concept herkenbaarheid, leesbaarheid en aantrekkelijkheid 63
Figuur 41: Zonnepanelen op daken 64
Figuur 42: Concept energetische aspecten 64
Figuur 43: De Pluim, Zwevegem 65
Figuur 44: Concept klimaatbestendigheid 65
Figuur 45: Bedrijventerrein De Pluim, Zwevegem 66
Figuur 46: Bedrijventerrein Doorn Noord, Ninove 66
Figuur 47: Concept inclusief bedrijventerrein 66
Figuur 48: Kunstgrascentrum Torhout 67
Figuur 49: Kunstgrascentrum Torhout 67
Figuur 50: Concept inclusief bedrijventerrein 67
Figuur 51: Situering van het vooropgestelde tracé (Google Maps) 76
Figuur 52: Situering van de voorgestelde fietsroute – richting centrum van Meulebeke (google maps) 77
Figuur 53: RUP Reconversiesite Oostrozebekestraat-Gentstraat (in werking vanaf 12 maart 2018) 83
Figuur 54: Beslissingsdiagram ruimtelijke veiligheidsrapportage 87

Tabellen

Tabel 1: Basisgegevens juridische context van het plangebied 49
Tabel 2: Verordende plannen voor het plangebied 49
Tabel 3: Verordeningen voor het plangebied 50
Tabel 4: Buurt- en voetwegen in het plangebied 51
Tabel 5: Waterelementen in het plangebied 51
Tabel 6: Bouwkundig erfgoed in het plangebied 51
Tabel 7: Landschappelijk erfgoed in het plangebied 52
Tabel 8: Archeologisch erfgoed in het plangebied 52
Tabel 9: Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied 52
Tabel 10: Vlaamse beschermingszones in het plangebied 53
Tabel 11: Wegencategorisering 82

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:
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.

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.

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 structuur- of beleidsplannen en ruimtelijke 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 uit het opmaken van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de stad Tielt, overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening.

Het plangebied ligt ten zuidoosten van de kern van de gemeente Meulebeke.

De bedrijven binnen het plangebied bevinden zich volgens het gewestplan in zone voor milieubelastende industrie. Op de site zijn er echter geen milieubelastende bedrijven meer aanwezig. De activiteiten van de bedrijven op de site zijn eerder gericht op kleine/middelgrote ondernemingen dan oorspronkelijk vooropgesteld door het gewestplan. Activiteiten die voorkomen in het plangebied zijn o.a. een raamleverancier, een interieuratelier, een schrijn-en timmerwerk, een goederenvervoer…

De huidige voorschriften stellen dat de zone bestemd voor milieubelastende industrieën omwille van economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd. Het is evenwel zo dat de huidige locatie geen milieubelastende industrieën aanwezig heeft op de site. Door de schaal van de site en de dichte ligging bij het centrum van Meulebeke, zijn milieubelastende industrieën op deze locatie niet meer gunstig. De stad acht het wenselijk om deze bestemming te veranderen naar een zachte industrie die meer aansluit bij de naburige woonfunctie. Het herdenken van de bestaande bestemmingsplannen staat dan ook in het teken van een optimaal, multifunctioneel, zorgvuldig ruimtegebruik van het voorliggend plangebied en garantie bieden aan een leefbare omgeving.

2. Startnota

Het voorliggend document is de startnota van het gemeentelijk RUP ‘Industriezone III’. Het doel van deze startnota is om het voorgenomen RUP te initiëren en de betrokken actoren, inclusief de adviesverleners en de burgers, te informeren en te laten participeren om een draagvlak en onderbouwing voor dit RUP zo goed mogelijk te kunnen garanderen. Op basis van deze startnota zal de eerste participatie en adviesverlening gebeuren. De wijze waarop dit precies gebeurt, wordt omschreven in de begeleidende procesnota.

De planningsbevoegdheid voor voorliggend RUP ligt bij de provincie, aangezien de gemeente ervoor opteert bedrijfskavels groter dan 5.000 m² niet uit te sluiten. In toepassing van het subsidiariteitsbeginsel zal de gemeente de plandelegatie voor de opmaak van het RUP vragen aan de provincie.

3. Bestaande toestand

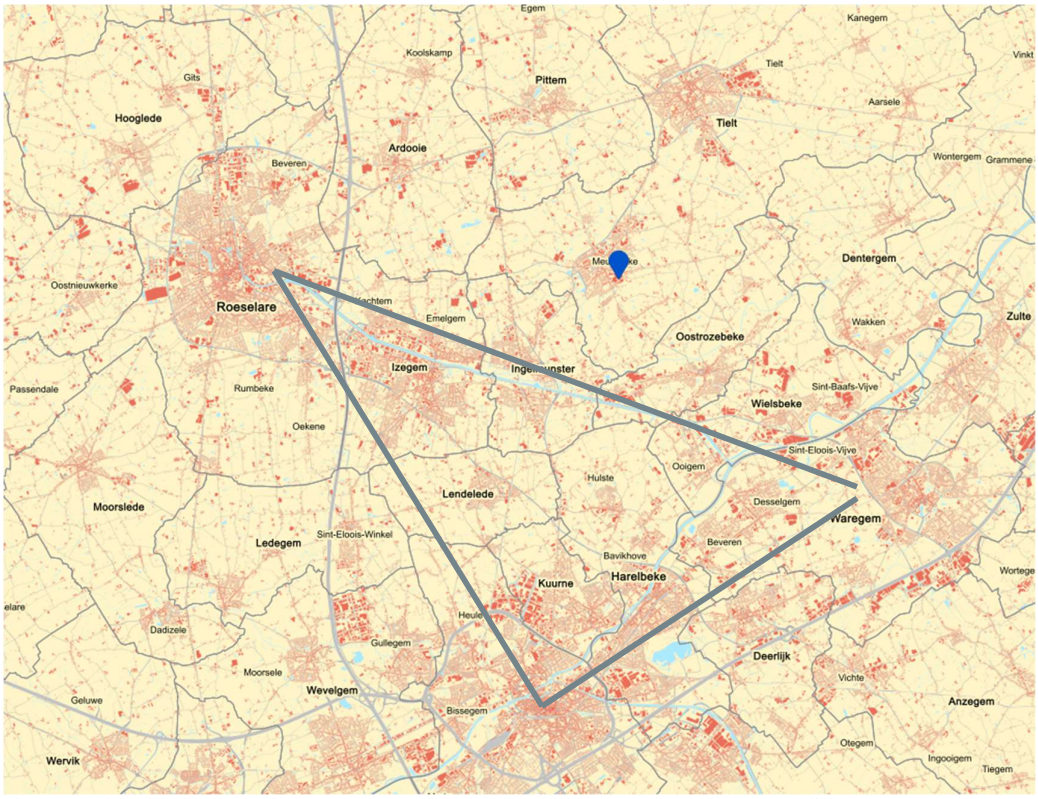
3.1. Situering van het plangebied

➔ *Zie kaartenbundel: situering op topografische atlas*

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

3.1.1. Macroniveau

Vanop macroniveau situeert Meulebeke zich in het zuidoosten van West-Vlaanderen en is gefuseerd met stad Tielt. Het plangebied is gelegen in een stad die ruimtelijk-economisch net ten noorden van de driehoek Roeselare-Kortrijk-Waregem ligt. Voor de verschillende diensten en voorzieningen worden de inwoners van Meulebeke het meest aangewezen op Tielt en bijkomend op de omliggende steden en gemeenten zoals Izegem, Roeselare en Kortrijk. Landschappelijk gezien is het plangebied gelegen aan de rand van de woonkern en een aaneengesloten openruimtegebied ten oosten van het woongebied in Meulebeke. In tegenstelling tot Roeselare heeft Meulebeke nog een eerder open karakter. Dit landschap komt voor als een vlak tot licht golvend landschap bestaande uit akkers en weilanden, waar agrarisch grondgebruik de hoofdfunctie vormt. In het noorden grenst de gemeente aan Pittem en Tielt, in het oosten en zuidoosten aan Oostrozebeke, ten zuiden en zuidwesten aan Ingelmunster en in het westen aan Izegem en Ardooie.



Figuur 1: Situering van Meulebeke net ten noorden van de driehoek Roeselare – Kortrijk - Waregem

3.1.2. Mesoniveau

Op mesoniveau kan gesteld worden dat het plangebied zich aan de zuidoostkant van de kern van Meulebeke bevindt. Het plangebied bevindt zich in vogelvlucht op ca. 700 m van het centrum (Sint-Amanduskerk). De site situeert zich achter de bovenlokale verbindingsweg N305. Deze vormt een vlotte ontsluiting tussen Meulebeke en Dentergem. Op 1.5 km ten westen van het plangebied ligt de N399 die Tielt met Ingelmunster verbindt. Binnen de kern van Meulebeke ligt de nadruk vooral op de functie wonen. Bedrijvigheid bevindt zich rondom de kern. Het zwaartepunt van de bedrijvigheid ligt ten noorden van de kern langs de N399 waar zich meerdere bedrijventerreinen bevinden.



Figuur 2: Situering plangebied op mesoschaal

3.2. Afbakening van het plangebied

De contour van het RUP kent een oppervlakte van ca. 135.620 m² cf. het GRB en kan als volgt worden afgebakend:

Noordgrens:

- Deze grenst aan de ontsluitingsweg die het bedrijventerrein verbindt met de Gentstraat. De achtertuinen van de woningen aan de Gentstraat vullen de noordgrens aan. Het woongebied en de zone voor milieubelastende industrie worden van elkaar gescheiden door een groenzone.

Oostgrens:

- Het plangebied grenst in het oosten aan de tuinen van het woonlint aan de Kortestraat. De tuinen worden gescheiden van de bedrijven door een groenzone met bomen.

Zuidgrens:

- In het zuiden van het plangebied snijdt de Oude Diksmuidse Boterweg dwars doorheen het plangebied. Deze weg verdeeld de bedrijvensite in twee delen. De Oude Diksmuidse Boterweg sluit aan op de Kortestraat en de Oostrozebekestraat. Ten zuiden van de Oude Diksmuidse Boterweg grenzen de bedrijven aan agrarisch gebied.

Westgrens:

- De westkant van het plangebied is afgebakend door woonlinten in de Koornzakstraat waarbij de tuinen grenzen aan de bedrijven, gelegen aan de zuidoost kant van het bedrijventerrein.

Het plangebied omvat het industrieterrein van de Oude Diksmuidse Boterweg. Volgende aanpassingen zijn gebeurd om delen wel of niet op te nemen:

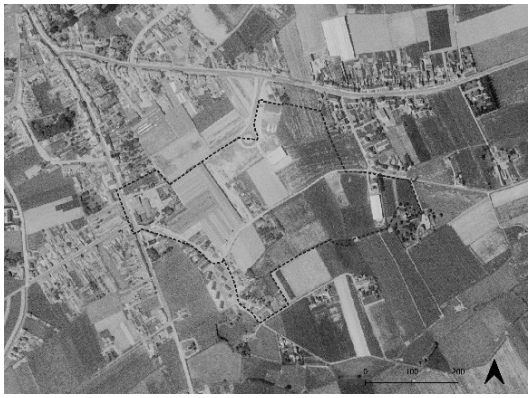
- Het noordelijk deel van het bedrijventerrein (waartoe het bedrijf DV Foods behoort) wordt niet meegenomen. Dit kreeg reeds een herbestemming via het RUP 'Reconversie Oostrozebekestraat – Gentstraat'.
- In het zuidelijk deel worden de woningen langs de Koornzakstraat meegenomen. Deze percelen vallen deels binnen woongebied en deels binnen industriegebied. Om tot een logischere begrenzing te komen wordt dit deel mee opgenomen.
- In het zuidoostelijk deel worden de woningen en landbouwgronden meegenomen. De grens van het industriegebied op het gewestplan loopt hier dwars door het landbouwgebied. De woningen vallen binnen industriegebied. Het is wenselijk hier tot een logische begrenzing te komen.



Figuur 3: Afbakening van het plangebied gesitueerd op luchtfoto

3.3. Ruimtegebruik van de site

3.3.1. Historisch gegroeide context



Figuur 4: Luchtfoto 1971



Figuur 5: Luchtfoto 1990

Om de fasering van het ruimtegebruik in het plangebied te verduidelijken worden er een aantal luchtfoto's vanaf 1971 getoond. Op de eerste luchtfoto is te zien dat er weinig bedrijvigheid aanwezig was in deze periode. Het oudste bedrijfsgebouw, daterend uit 1950, bevindt zich in het zuidwesten/westen van het projectgebied. Dit gebouw werd gebruikt als een metalen hangar, wat later uitgroeide tot een belangrijke metaalconstructiebedrijf, genaamd "N.V. Metaalbouw Vuylsteke". Op de luchtfoto uit 1990 is duidelijk te zien dat een groot deel van het bedrijventerrein in deze periode ontwikkeld werd. De toenmalige gebouwen, allemaal behorend tot het metaalconstructiebedrijf, namen een oppervlakte in van ongeveer 59.135 m². Het bedrijf ging in 1994 failliet. In 2002 verhuisde het bedrijf Ferrokonstrukt naar deze bedrijfssite aan de Oude Diksmuidse Boterweg.

Tussen 2000 en 2003 werd een toename van bedrijvigheid in het zuidoosten van het plangebied waargenomen. Er vond een uitbreiding plaats aan de oostzijde van de bestaande gebouwen, waardoor de totale bedrijvigheid in dat gebied een oppervlakte van circa 80.568 m² bereikte.



Figuur 6: Luchtfoto 2003



Figuur 7: Luchtfoto 2012

Vanaf 2006 is er aan de westelijke kant van het plangebied een bedrijf bijgekomen aansluitend aan de Oostrozebekestraat. De bedrijvigheid heeft hier een oppervlakte van ca. 83.590 m².

In de periode tussen 2003-2008 is er een bedrijf (D.V. Food), ten noordwesten in het plangebied, bijgebouwd in de buurt van de ontsluitingsweg met de Gentstraat. Dit bedrijf bevindt zich niet binnen het plangebied. Vanaf 2008 tot aan de luchtfoto van 2012 zijn er weinig tot geen nieuwe bedrijven of verharde oppervlakken toegevoegd.

Tussen 2011 en 2012 vond er in het westen van het plangebied een uitbreiding plaats van een bestaand bedrijf, dat aansluit op de Oostrozebekestraat. Sinds deze uitbreiding hebben er geen verdere ruimtelijke veranderingen plaatsgevonden binnen het plangebied.

In 2021 werd het staalconstructiebedrijf Ferrokonstrukt echter ontbonden, waardoor de site verlaten achterbleef. Na zes decennia van metaalverwerking hebben deze activiteiten aanzienlijke verontreiniging veroorzaakt in de omgeving. Dit omvatte onder andere de aanwezigheid van spuitcabines waarvan de stoffen rechtstreeks in de grond terechtkwamen, evenals asbest. Sindsdien is er in dit gebouw geen nieuwe bedrijvigheid meer ontstaan.

3.3.2. Invulling van het plangebied

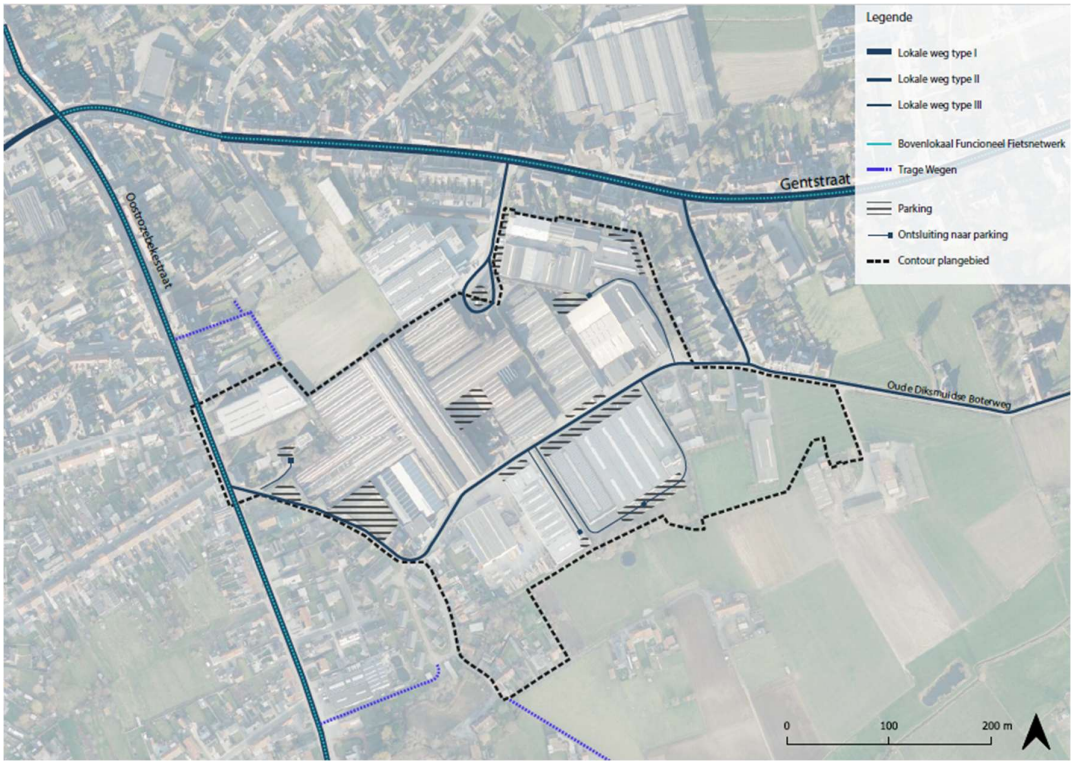
➔ *Zie kaartenbundel: situering op luchtfoto en kadastrale percelen*

Het plangebied is gelegen aan de rand van de kern van Meulebeke. Dit is een dicht bebouwd gebied. In de Gentstraat is de bebouwing gekenmerkt door grotendeels gesloten en halfopen bebouwing (woonfunctie). Aan het begin van de Gentstraat, richting de kern van Meulebeke, hebben de rijwoningen geen voortuin of oprit. Dit straatbeeld veranderd echter ter hoogte van de ontsluitingsweg van de bedrijfssite. De huizen hebben geen éénduidige architectuur en zijn een menging van nieuwe en oude gebouwen. Van de kern van Meulebeke tot aan het plangebied, zijn parkeerplaatsen voorzien langs de baan. Dit verdwijnt in het straatbeeld vanaf de ontsluiting richting Dentergem.

Vanaf de Gentstraat is er een ontsluiting van ca. 17 m aanwezig. De Gentstraat is geclassificeerd als zowel een lokale weg type 1 als type 2. Ter hoogte van deze ontsluiting is de Gentstraat geclassificeerd als een lokale weg type 1, maar verder richting het centrum van Meulebeke verandert dit naar een type 2. Via de Oude Diksmuidse Boterweg is het bedrijventerrein verbonden met zowel de Gentstraat als de Oostrozebekestraat. De Gentstraat, de Oostrozebekestraat en de Oude Diksmuidse Boterweg zijn historisch gegroeide straten, waarvan deze wegen al aanwezig waren op de Ferraris-kaart. De ontsluiting is reeds zichtbaar van op de luchtfoto van 1971. De ontsluiting leidt tot een rotonde. Deze weg biedt toegang tot de omliggende bedrijven. De bedrijfsgebouwen zijn bereikbaar via enerzijds de ontsluitingsweg via de Gentstraat en anderzijds via de Oude Diksmuidse Boterweg. Als overgang tussen de bedrijfzones en de tuinen van de omliggende bebouwing zijn er groenbuffers voorzien van ca. 5m. Op de bedrijfssite zijn een aantal parkings toegewezen per bedrijf. Een aantal parkings zijn gelegen aan de achterzijde van het bedrijf en zijn bereikbaar via de oprit.

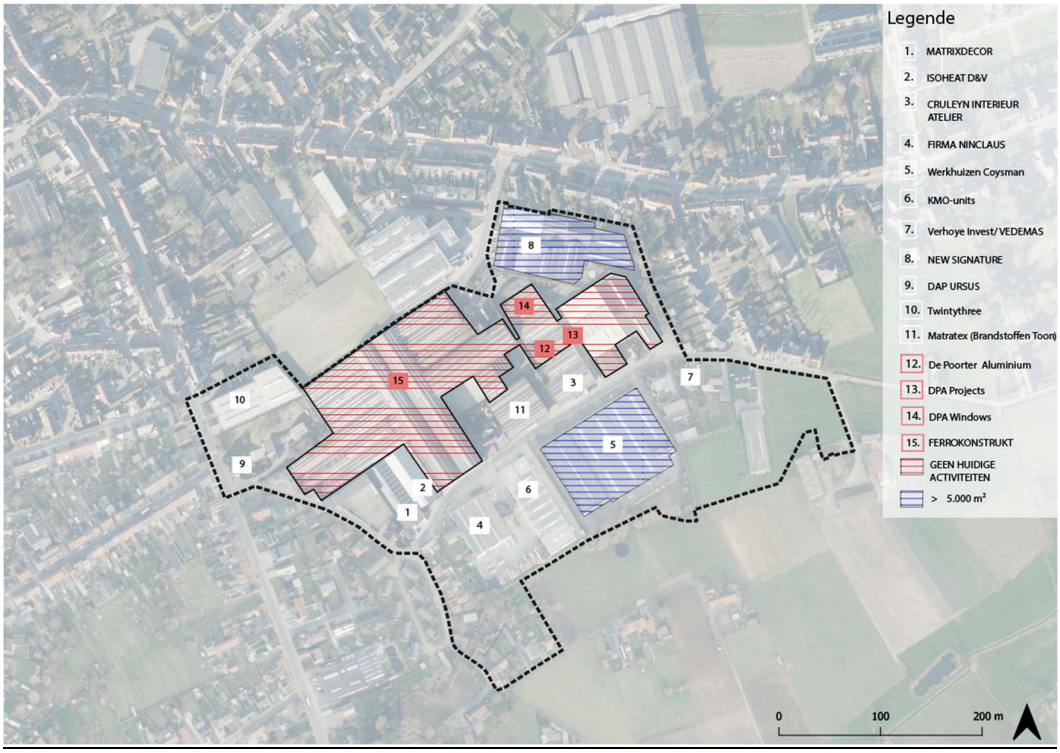
De Gentstraat en de Oostrozebekestraat maken beide deel uit van het bovenlokale functionele fietsnetwerk. Binnen het plangebied zijn er geen trage wegen aanwezig, maar net buiten dit gebied bevinden zich drie trage wegen die erop aansluiten.

Volgende figuur toont de huidige situatie omtrent mobiliteit:



Figuur 8: Mobiliteit binnen/in de omgeving van het plangebied

Binnen het plangebied zijn er een aantal actieve bedrijvigheden, echter ook bedrijfgebouwen zonder activiteiten. Door het faillissement van Ferrokonstrukt staan een groot deel van de gebouwen op de bedrijvensite leeg. Volgende figuur toont de huidige activiteiten aan binnen het plangebied:



Figuur 9: Type bedrijvigheid binnen plangebied

1. **MatrixDecor**: Aanbieden van uitgebreid gamma kadersystemen en profielen voor modulaire standenbouw
2. **Isoheat D&V**: Installateur van isolatiematerialen
3. **Cruleyn Interieur:** Interieuratelier
    - Sinds 2019 gevestigd op deze locatie
    - 6 werknemers in dienst
4. **Firma Ninclaus**: Aankoop, verkoop en herstellen van paletten/ transport en containerservice
5. **Werkhuizen Coysman- Werco**: toeleverancier van maatpanelen
    - Sinds 1984 gevestigd in Meulebeke
    - 15 werknemers in dienst
6. **KMO-units**
7. **Verhoye Invest/ VEDEMAS:** Diverse ondersteunende activiteiten ten behoeve van voorzieningen
8. **New Signature:** Specialist in trappen, deuren & parket
    - 35 werknemers in dienst
9. **DAP URSUS:** Dierenartspraktijk
10. **Twentythree:** Mechanische productie en assemblageoplossingen voor LED-industriegerelateerde projecten
11. **Matratex:**

11-12-13 DEPOORTER IMMO

- Gebouwen worden gebruikt als strategische reserve en fungeren tijdelijk als logistieke hub voor opslag

12. **De Poorter Aluminium:** verkopen en installeren van aluminium ramen en deuren
13. **DPA Projects:** Vervaardigen van metalen deuren en vensters
14. **DPA Windows:** Vervaardiging van ander schrijn-en timmerwerk

15. **FERROKONSTRUKT**: staalconstructiebedrijf
    - BC Projectteam als nieuwe eigenaar van het voormalig bedrijf Ferrokonstrukt.

De type bedrijven die zich bevinden binnen het plangebied kunnen niet als milieubelastend beschouwd worden, maar eerder als middelgrote ondernemingen.

Het deelgebied van het RUP kent een oppervlakte van ca. 135.620 m² cfr. het GRB en kan als volgt opgedeeld worden:

Deelgebied 1: Type bedrijven

- De site bestaat grotendeels uit kleine/middelgrote ondernemingen. Binnen het plangebied zijn een 15-tal ondernemingen (actief en non-actief) gevestigd. Dit omvat een oppervlakte van ca. 63.247 m². Verhoudingsgewijs is dit 46.6% van de totale oppervlakte van het plangebied. Binnen het plangebied zijn 2 actieve bedrijven groter dan 5.000 m².

Deelgebied 2: Circulatieruimte/ Ontsluitingswegen

- Om de bedrijven te bereiken zijn er twee ontsluitingen, namelijk via de Gentstraat en via de Oude Diksmuidse Boterweg. Enkel de Oude Diksmuidse Boterweg is gelegen in het plangebied. De oppervlakte van de ontsluitingsweg en de circulatieruimte op het terrein zelf omvat een oppervlakte van ca. 14.833 m². Dit is ca. 10.9% van de totale oppervlakte van het plangebied.

Deelgebied 3: Parking

- In het plangebied zijn een aantal parkings voorzien. Deze liggen verspreid over het terrein. Dit omvat een oppervlakte van ca. 5.392 m². Dit is 3.9 % van de totale oppervlakte van het plangebied.

Deelgebied 4: Groenzone

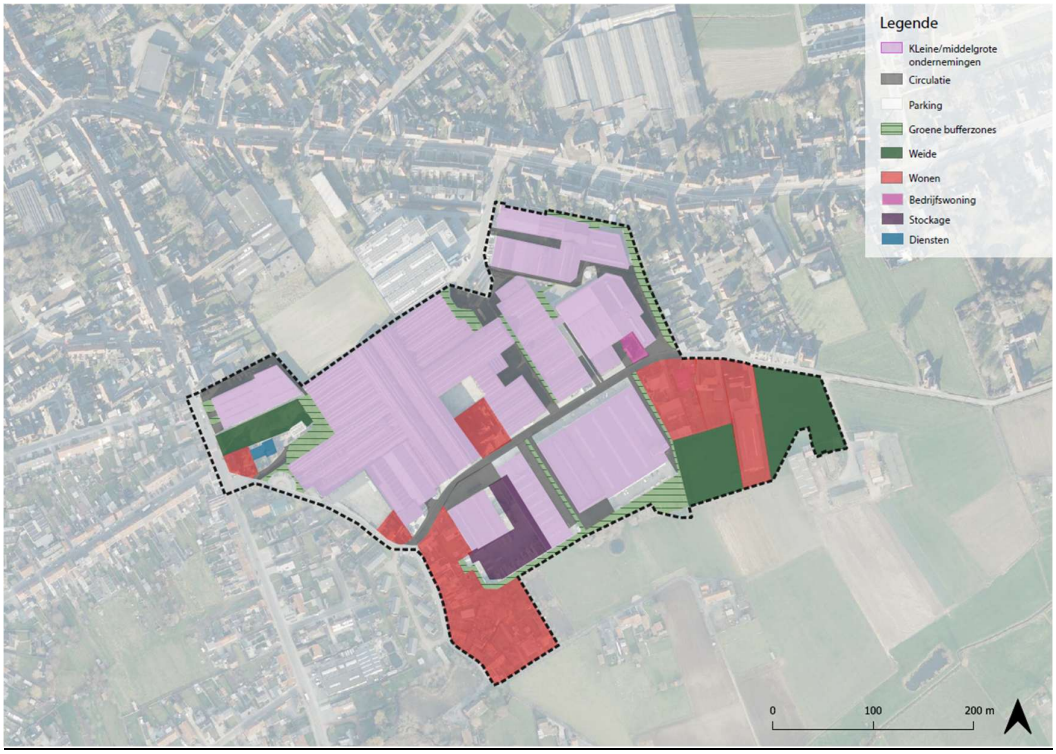
- Binnen het plangebied zijn er bufferzones voorzien die dienen als scheiding van de tuinen van de omliggende bewoners met het industrieterrein. Deze buffers zijn minimum 5m breed. Naast deze bufferzones, bevinden zich in het plangebied ook weides. De oppervlakte van de bufferzones met de weides omvat 18.823 m². Dit is ca. 13.9% van de totale oppervlakte.

Deelgebied 5: Wonen

- Binnen het plangebied zitten een aantal woningen gevestigd. Deze zijn voornamelijk geclusterd in het zuidwesten en in het oosten van het plangebied. Tussen de bedrijven zijn ook een aantal woningen aanwezig. Deze woningen omvatten een totale oppervlakte van ca. 21.650 m². Dit is 15.9% van de totale oppervlakte.

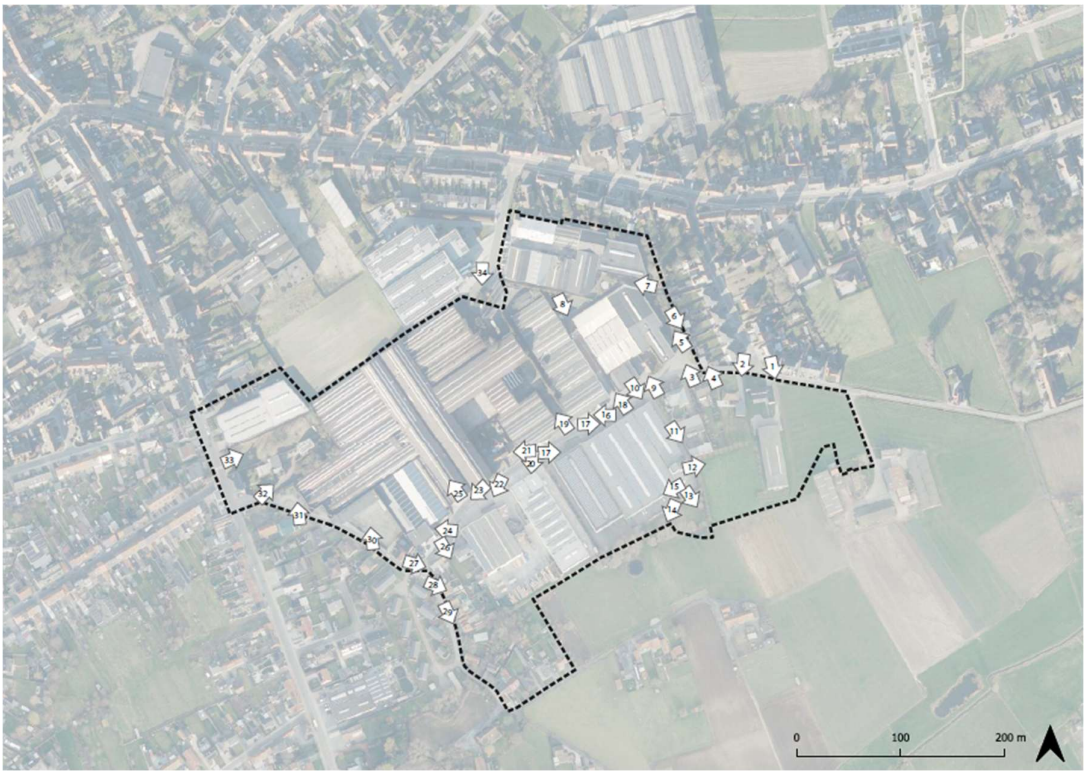
Zone 6: Stockage

- Bij het bedrijf van Firma NICLAUS is er buiten een ruimte voorzien voor palletten te stockeren. Dit omvat een oppervlakte van 3.500 m². Dit is 2.6% van de totale oppervlakte.



Figuur 10: Functies bedrijven binnen plangebied

3.3.3. Fotoreportage van het plangebied



Figuur 11: Situering van de genomen foto's in het plangebied



Foto 1: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op woning nr. 24



Foto 2: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op woning nr. 22



Foto 3: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg



Foto 4: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op garage woning Kortestraat nr. 20



Foto 5: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op groenbuffer



Foto 6: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op groenbuffer



Foto 7: Zicht vanaf achterkant gebouw Oude Diksmuidse Boterweg nr. 58



Foto 8: Zicht vanaf achterkant gebouw Oude Diksmuidse Boterweg nr. 58



Foto 9: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg



Foto 10: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op gebouw 16A



Foto 11: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op oprit en groenbuffer gebouw nr.16A



Foto 12: Zicht op loods woning nr. 24



Foto 13: Zicht vanaf oprit gebouw nr. 16A op het achterliggend landschap



Foto 14: Zicht vanaf oprit gebouw nr. 16A op het achterliggend landschap



Foto 15: Zicht op achterzijde gebouw nr. 16A



Foto 16: Zicht vanaf parking gebouw nr. 16A



Foto 17: Zicht op parking gebouw nr. 16A



Foto 18: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg



Foto 19: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg



Foto 20: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op gebouw nr. 14



Foto 21: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op woning nr. 11



Foto 22: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op gebouw nr. 12



Foto 23: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op gebouw nr. 1



Foto 24: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op gebouw nr. 7



Foto 25: Zicht binnen gebouw nr. 1



Foto 26: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg tussen woning nr. 12A en nr. 10



Foto 27: Zicht vanaf Koornzakstraat op woning nr. 1



Foto 28: Zicht vanaf Koornzakstraat



Foto 29: Zicht vanaf Koornzakstraat



Foto 30: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op parking gebouw nr. 1



Foto 31: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op parking gebouw nr. 1



Foto 32: Zicht vanaf Oude Diksmuidse Boterweg op oprit woning nr. 95



Foto 33: Zicht vanaf Oostrozebekestraat op perceel 25H2



Foto 34: Zicht vanaf Gentstraat

4. Plannings-en beleidscontext

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

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

De uitvoeringsplannen vertrekken steeds vanuit de visie van een ruimtelijk structuurplan. In wat volgt wordt het gemeentelijke 'RUP Industriezone III' gepositioneerd ten opzichte van de verschillende structuurplannen op regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Ondanks de fusie van Meulebeke en Tielt is ervoor gekozen om de beleidsdocumenten in functie van Meulebeke te bespreken, aangezien die van Tielt niet relevant zijn voor het plangebied.

4.1. Vlaams Niveau

4.1.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is vastgesteld door de Vlaamse regering op 23.09.1997. Het omvat een informatief, richtinggevend en bindend gedeelte.

In het RSV wordt de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen uitgewerkt op basis van ruimtelijke principes voor vier structuurbepalende componenten:

- 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 12.12.2003 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;
- Ruimte voor bedrijvigheid.

Op 17.12.2010 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.

Meulebeke wordt in het RSV gecategoriseerd als economisch knooppunt buiten stedelijke gebieden en buiten economische netwerken. Het gaat over gemeenten die een grote impact hebben op de

werkgelegenheid: zij dragen bij in de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid en voor de kansen die hieraan verbonden zijn voor de betrokken subregio. Omwille van de rol van deze gemeenten binnen de economische structuur van Vlaanderen, worden zij geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. De specifiek economische knooppunten hebben evenwel niet dezelfde uitstraling als de stedelijke gebieden. Op basis van verschillende criteria werden gemeenten geselecteerd, dit gaat om zowel de ligging, historische redenen, of de aanwezigheid van bestaande bedrijven. Voor de selectie op basis van economische criteria wordt uitgegaan van de volgende drie criteria:

- totale tewerkstelling in de gemeente van meer dan 3500 personen;
- een totale industriële tewerkstelling van meer dan 1000 personen;
- een arbeidsbalans van meer dan 60.

Specifieke economische knooppunten vervullen een belangrijke rol binnen de economische structuur van Vlaanderen. Het zijn gemeenten die een grote impact hebben op de werkgelegenheid. Ze zorgen voor een evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid en geven hierbij ook kansen aan nabijgelegen subregio's.

4.1.1.1. Meulebeke als specifieke economische Knooppunt

In het RSV wordt beschreven dat de economische activiteit in de economische knooppunten geconcentreerd zijn op goed uitgerust lokale/ regionale bedrijventerreinen of zijn verweven met andere functies. De ontwikkeling van deze bedrijven wordt gegarandeerd. Het is van belang de economische activiteiten te bundelen in economische knooppunten. Dit draagt bij tot een goede ruimtelijke ordening. Er moet gezocht worden naar een balans tussen het economische ontwikkelingsbeleid en het ruimtelijk beleid.

Meulebeke is geselecteerd als economisch knooppunt omwille van de relatief sterke bestaande economische structuur met een relatief grote tewerkstelling in deze qua oppervlakte kleine gemeente, waardoor de gemeente nagenoeg voldoet aan alle gestelde, bovenstaande, criteria. Gezien de bestaande economische-ruimtelijke structuur, ontstaat door de selectie van Meulebeke als economisch knooppunt de mogelijkheid om de economisch-ruimtelijke structuur verder te ondersteunen alsook om een sterkere bundeling van economische activiteiten te realiseren conform het principe van gedeconcentreerde bundeling.

Aangezien Meulebeke zich in het buitengebied, ten noorden van het stedelijk netwerk op Vlaams niveau "regio Kortrijk", bevindt en behoort tot de specifieke economische knooppunten bakent de provincie de regionale bedrijventerreinen af. Er zijn initiatieven nodig om te komen tot een reconversie van reeds bestemde bedrijventerreinen. Binnen de economische structuur slaat dit vooral op bedrijven die te maken hebben met leegstand, hergebruiksmogelijkheden of traag in werking tredend aanbod, sanering, reconversie, herstructurering en transformatie.

Differentiatie van bedrijventerreinen is belangrijk om een locatie maximaal te benutten. Daarnaast zorgt differentiatie ervoor dat specifieke hoogwaardige gemeenschappelijke diensten en uitrusting selectief kunnen worden aangeboden op het bedrijventerrein.

'RUP Oude Diksmuidse Boterweg' gaat over een bestaande industriezone en is een vraagstuk dat best op gemeentelijk niveau wordt afgewogen. Omwille van de verantwoordelijkheid van de gemeente inzake verlening en/of advisering van de milieuvergunning, de kennis en inschatting van de plaatselijke toestand en met name de bepaling van de draagkracht van de ruimte, komt het de gemeente toe om ontwikkelingsperspectieven te formuleren voor de bestaande bedrijven en economische activiteiten (ook agrarische bedrijven) buiten de bedrijventerreinen.

Binnen het RSV wordt geopteerd voor een optimalisering van het bestaande wegennet aan de hand van een functionele categorisering. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. Functioneel heeft men drie hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamelfunctie en de functie van het toegang geven. Op basis hiervan wordt enerzijds een onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen en anderzijds tussen wegen van internationaal, Vlaams en bovenlokaal en lokaal niveau. Hoofdwegen en primaire wegen worden op Vlaams niveau afgebakend.

Voor Meulebeke is volgende selectie van belang.

- A14/E17, A17 (E403) en A10/E40 zijn geselecteerd als hoofdweg (structuurbepalende weginfrastructuur op noord-west Europees niveau volgens RSV) en
- de N382, van Waregem (A14) tot de N43 te Waregem, de N37, Roeselare - Tielt en de N36 van de ring rond Roeselare tot het kruispunt Izegem/Sint-Eloois Winkel zijn geselecteerd als primaire wegen II.
- De spoorlijn Oostende - Brugge - Roeselare - Kortrijk wordt verder binnen het RSV geselecteerd als hoofdspoorweg.
- De lijn Gent - Tielt - Lichtervelde - De Panne als behorend tot het regionaal spoorwegnet en bovendien als één van de twee alternatieven voor het verbinden van de IJzeren Rijn met de Chunnel.

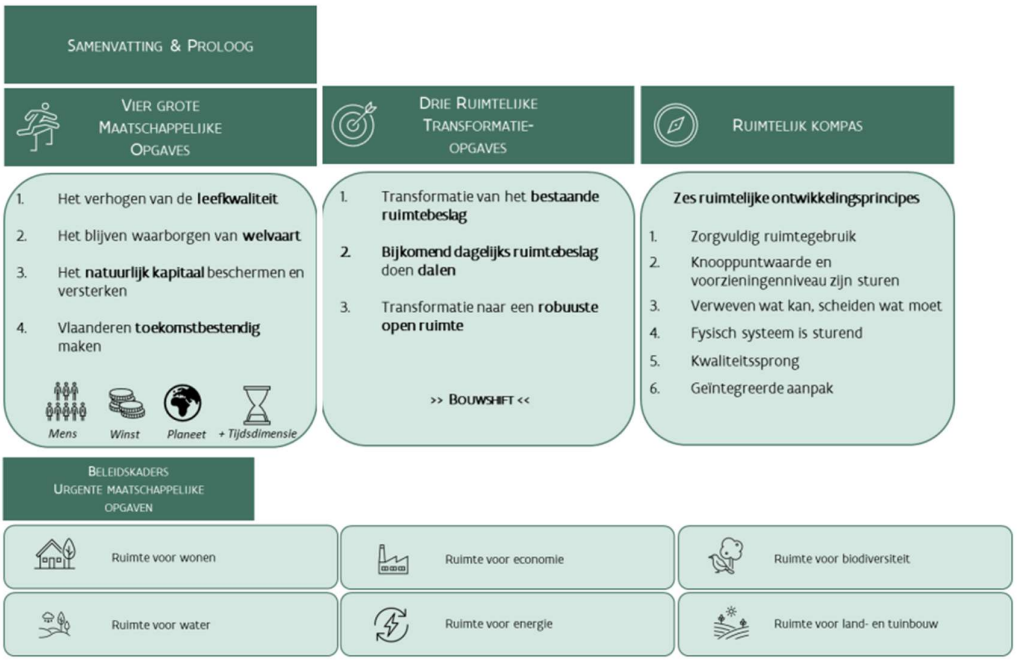
4.1.2. Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

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 was 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 in de steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterkere verdichting te realiseren.

4.1.3. Conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde de dialoognota op 14 juli 2025 goed en wordt beschouwd als eerste formele stap in het proces om te komen tot een nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). De nota schetst de krijtlijnen van het toekomstige ruimtelijk beleid en vormt het vertrekpunt voor een brede dialoog met burgers, lokale besturen en adviesraden. De dialoognota introduceert daarvoor drie ruimtelijke transformatieopgaven en een ruimtelijk kompas met zes ontwikkelingsprincipes.
De Vlaamse Regering heeft zichzelf tot doel gesteld om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. De bedoeling was 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 in de steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterkere verdichting te realiseren.



Figuur 12: Schematische voorstelling als leeswijzer van de conceptnota (bron: krachtlijnen voor het beleidsplan Ruimte)

4.1.3.1. Vier grote maatschappelijke opgaves

Er worden vier belangrijke overkoepelende maatschappelijke opgaves geformuleerd in de conceptnota:

1) Het verhogen van de leefkwaliteit;
2) Het blijven waarborgen van de welvaart;
3) Het natuurlijk kapitaal beschermen en versterken;
4) Vlaanderen toekomstbestendig maken.

4.1.3.2. Drie ruimtelijke transformatieopgaves

Vervolgens wordt er ingezet op drie ruimtelijke transformatieopgaves:

1) Het transformeren van het bestaande ruimtebeslag

Het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit, efficiënte en rendement door bijvoorbeeld hergebruik, intensivering en verweving van functies in goed gelegen gebieden. Dat zal, door maatwerk, leiden tot een verhoging van de leefomgevingskwaliteit, een klimaatrobuuste omgeving, tot meer basisvoorzieningen in de directe omgeving en tot een betere bereikbaarheid.

In de conceptnota wordt gemotiveerd waarom de transformatie van het bestaand ruimtebeslag binnen harde bestemmingen noodzakelijk is. De meeste relevante in het kader van voorliggende vrijgavebesluit zijn:

- De bijkomende ruimtevraag voor wonen, diensten, ondernemen, logistiek en recreatie, maximaal kan worden opgevangen binnen het bestaand ruimtebeslag.
- Het ruimtebeslag efficiënter wordt benut zodat bijvoorbeeld de inwonersdichtheid in de kernen en het ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen toenemen.
- Meer inwoners basisvoorzieningen vinden op minder dan 15 minuten wandelen van hun woning.
- Het ruimtebeslag van verspreide bebouwing afneemt.

2) Doen dalen van het bijkomend dagelijks ruimtebeslag tot 0 ha/dag

Nieuwe ruimtevragen, die voortkomen uit maatschappelijke noden, worden binnen het bestaand ruimtebeslag opgevangen of gaan gepaard met het (deels) schrappen van slecht gelegen ruimtebeslag die de open ruimte of de omgevingskwaliteit in kernen versterkt.

3) Een transformatieopgave in de open ruimte

Een robuust en samenhangend landschap is nodig om Vlaanderen te wapenen tegen o.a. klimaatverandering en verlies aan biodiversiteit. Alle functies in deze ruimte moeten via verweving in samenhang functioneren zodat het fysisch systeem in goede staat blijft en verbetert in de toekomst. Bodemzorg, waterbeheer en landschapsbeheer zijn hierbij de verantwoordelijkheid van alle openruimtegebruikers.

4.1.3.3. Ruimtelijk kompas

In de conceptnota wordt het ruimtelijk kompas geïntroduceerd als toetsingskader voor ons ruimtelijk handelen. Dit bestaat uit zes ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en moet ervoor zorgen dat we de juiste ruimtelijke keuzes maken.
1) Zorgvuldig ruimtegebruik;
2) (Potentiële) knooppuntwaarde en voorzieningenniveau zijn sturend;
3) Verweven wat kan, scheiden wat moet;
4) Het fysisch systeem is sturend;
5) Kwaliteitssprong;
6) Geïntegreerde aanpak over sectoren heen.

Daarnaast zullen er in het beleidsplan een reeks operationele beleidskaders worden geformuleerd. In eerste instantie zal het gaan om:

- Ruimte voor wonen;
- Ruimte voor water;
- Ruimte voor economie;
- Ruimte voor energie;
- Ruimte voor biodiversiteit;
- Ruimte voor land-en tuinbouw.

4.1.4. 10 kernkwaliteiten van Departement Omgeving

De 10 kernkwaliteiten door Departement Omgeving bieden een kapstok om te werken aan een kwaliteitsvolle leefomgeving. Het is van cruciaal belang om bij de verdere uitwerking van dit plangebied rekening te houden met deze kernkwaliteiten die opgemaakt zijn in het kader van het ‘Beleidsplan Ruimte Vlaanderen’. Deze bieden een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving. Een optimale omgeving:

- Is economische vitaal;
- zet in op gedeeld & meervoudig ruimtegebruik;
- is robuust & aanpasbaar;
- zorgt voor herkenbaarheid, leesbaarheid & aantrekkelijkheid;
- waardeert het erfgoed en de karakteristieken van het landschap;
- heeft oog voor biodiversiteit, ecologische samenhang & bodemkwaliteit;
- draagt bij aan de energietransitie;
- is klimaatbestendig;
- verbetert de gezondheid;
- bevordert inclusief samenleven.

4.2. Provinciaal Niveau

4.2.1. Provinciaal ruimtelijke structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV)

Het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS) is op 6.03.2002 door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening goedgekeurd. De gedeeltelijke herziening van het PRS werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 11.02.2014.

4.2.1.1. Gewenste Ruimtelijke nederzettingsstructuur

Meulebeke behoort naar gewenste ruimtelijke nederzettingstructuur tot het "bundelingsgebied van kernen gelegen op een rasterpatroon". De toepassing van een strikte gedeconcentreerde bundeling moet dit gebied ruimtelijk structureren tot een gelijkmatig verspreidingspatroon van hoofddorpen, daar dit gebied een intense dichtheid aan kernen, linten en verspreide bewoning kent. Meulebeke wordt op Provinciaal niveau geselecteerd als structuurondersteunend hoofddorp.

De selectie van Meulebeke als hoofddorp betekent dat:

- Meulebeke een ondersteunende rol heeft voor wonen en werken in het buitengebied en een bovenlokale verzorgende rol;

4.2.1.2. Gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid

Wat de gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid betreft, is Meulebeke, geselecteerd als specifiek economisch knooppunt, van essentieel belang om nieuwe investeringen aan te trekken.

4.2.1.3. Visie

Meulebeke is in het RSV geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. Het afbakenen van nieuwe regionale bedrijventerreinen gebeurt er door de provincie d.m.v. provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen. De 'Ruimtelijke economische visie op het specifiek economisch knooppunt Meulebeke' stelt dat 'het niet de bedoeling is om nieuwe bovenlokale bedrijven aan te trekken door de uitbouw van een nieuw regionaal bedrijventerrein. Dit moet gebeuren in de stedelijke gebieden Tielt en Roeselare. Een bijkomend regionaal bedrijventerrein te Meulebeke is enkel mogelijk indien dit vereist is voor de herlokalisatie van bestaande bovenlokale bedrijven. Indien dit noodzakelijk zou blijken, moet dit regionaal bedrijventerrein uitgebouwd worden bij de kern en de N399.

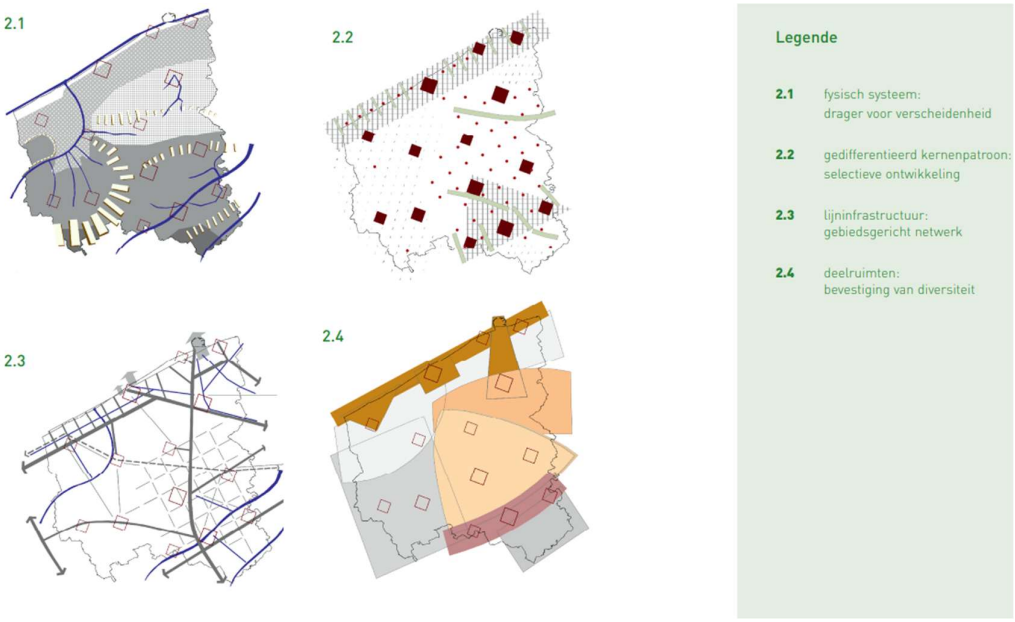
In het provinciaal ruimtelijk structuurplan is het plangebied gelegen in het deelgebied "Middenruimte". In de Middenruimte wordt de bedrijvigheid verder ondersteund. Dit heeft in het verleden reeds geleid tot een specifiek landschap met verspreide – al dan niet grootschalige – bebouwing. De evolutie van deze activiteiten moet dan ook passen in dit "nieuwe landschap".

4.2.1.4. Gewenste ruimtelijke structuur

Het PRS stelt een 5-tal kernprincipes voorop, die een rode draad zijn doorheen de verschillende onderdelen van het structuurplan:

- Fysisch systeem als drager voor de verscheidenheid
- Selectieve ontwikkeling van hoogdynamische activiteiten in gedifferentieerd kernenpatroon
- Gebiedsgericht netwerk van lijninfrastructuur
- Deelruimten als bevestiging van de diversiteit

Meulebeke wordt in het PRS-VW beschreven als hoofddorp. Aangaande het plangebied kan worden meegegeven dat het PRS stelt dat het belangrijk is om bestaande bedrijvigheid in specifieke economische knooppunten te concentreren.



Figuur 13: Gewenste ruimtelijke structuur PRS West-Vlaanderen, 2002

Deelruimtebeleid

De provincie duidt vanuit de bestaande ruimtelijke structuur verschillende deelruimten aan. Die deelruimten zijn gebaseerd op gemeenschappelijke potenties, knelpunten en identiteit en kunnen elkaar overlappen. Meulebeke behoort tot het deelgebied de 'Middenruimte'. De Middenruimte omvat de stedelijke gebieden Roeselare, Tielt en Torhout.

De volgende elementen zijn bepalend voor de Middenruimte en het bijhorend beleid (PRS-WV p. 230-232):

1. **Dynamische activiteiten in de stedelijke gebieden en de specifieke economische knooppunten concentreren;**

Deze deelruimte kenmerkt zich door een zeer grote diversiteit van bedrijvigheid, zowel naar ruimtelijke kenmerken (bv. klein- en grootschaligheid, verspreid patroon) als soorten activiteiten (bv. sectoren, tewerkstelling). Er wordt voor geopteerd om de ontwikkelingen van de bovenlokale bedrijvigheid als volgt te sturen:

- een aanbod van regionale bedrijventerreinen ter versterking van de endogene ontwikkelingen en/of sectorale clustervorming kan zowel in de stedelijke gebieden als in de specifieke economische knooppunten gegenereerd worden;
- nieuwe bovenlokale bedrijven, in de zin van (ver)nieuwe(nde) initiatieven die los staan van endogene ontwikkelingen en sectorale clustervorming, worden enkel geconcentreerd in de stedelijke gebieden.

Bedrijventerreinen in de specifieke economische knooppunten kunnen zich ontwikkelen aansluitend bij die bestaande bedrijvigheid, rekening houdend met de draagkracht van de omgeving, de ontsluiting en de clustervorming.

2. **Een multifunctioneel kanaal uitbouwen;**

3. **De stedelijke gebieden versterken;**

4. **Het regelmatig verspreid rasterpatroon van kernen opwaarderen;**

Door de historisch gegroeide linten en de verspreide bebouwing is het kernenpatroon vervaagd. De selectie van - op regelmatige afstand gelegen - hoofddorpen zal het wonen en werken sterker bundelen.

5. **De verkeersontsluiting optimaliseren;**

6. **Structurerende heuvelruggen, open-ruimteverbindingen, beekvalleien en bosgebieden vrijwaren.**



Figuur 14: Deelruimten van het gebiedsspecifiek ruimtelijk beleid: Middenruimte (PR-WV, 2014)

4.2.2. Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen

Op 20 juni 2024 heeft de provincieraad van de Provincie West-Vlaanderen het ontwerp Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen voorlopig vastgesteld. Het ontwerp van het beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen wordt, samen met het milieueffectenrapport, voorgelegd aan het ruime publiek. Het openbaar onderzoek loopt van 24/02/2025 tot en met 25/05/2025.

De provincieraad van West-Vlaanderen heeft op donderdag 23 april 2026 het Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen definitief vastgesteld.

De ruimte in West-Vlaanderen is beperkt en iedereen die in West-Vlaanderen woont, werkt, leeft wil die ruimte gebruiken. Niet iedereen gebruikt de ruimte op dezelfde manier, er zijn verschillende verwachtingen en belangen voor de ruimte. Keuzes en duidelijke afspraken maken is dus nodig om conflicten te vermijden.

- Ruimtelijke kwaliteit = de waarde van de ruimte, zowel economische waarde, belevingswaarde als toekomstwaarde.
- Duurzaam = de ruimte zo gebruiken en inrichten dat ze kan voldoen aan de behoeften van de huidige generatie, zonder daarmee de toekomstige generatie te belasten.

In het Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen beschrijft de provincie de keuzes die ze maken om aan goede ruimtelijke ordening te doen. Het is dus een beleidsdocument waarin de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van een afgebakend gebied, hier het volledige grondgebied van West-Vlaanderen, worden vastgelegd.

Het Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen, is opgedeeld in drie delen. Deel I bevat de inleiding waarin wordt geduid wat een beleidsplan is en hoe het tot stand is gekomen. Deel II bevat de strategische visie en deel III bevat de beleidskaders.

4.2.2.1. Strategische visie

De strategische visie is opgebouwd rond vier ruimtelijke principes voor het ruimtelijk beleid. De visie vertrekt vanuit twee ruimtelijke principes met een focus op het fysisch systeem en het cultuurlandschap, de twee basiselementen van onze West-Vlaamse ruimtelijke context:

- Herkennen én erkennen van het fysisch systeem
- Rekening houden met de eigenheid van het cultuurlandschap

De volgende twee ruimtelijke principes focussen op het toekomstige ruimtegebruik:

- Optimaliseren van het rendement van de bebouwde en verharde ruimte
- Uitbouwen van een netwerk van kernen

Per ruimtelijk principe wordt een visie voor het West-Vlaanderen van 2050 geformuleerd. Deze visie bestaat telkens uit verschillende ambities.

4.2.2.2. Beleidskaders

In het hoofdstuk over de beleidskaders wordt beschreven hoe de Provincie op korte termijn uitvoering wenst te geven aan de strategische visie en hoe ze de gestelde ambities voor 2050 willen waarmaken.

Elk beleidskader bevat hiervoor een aantal beleidslijnen en een actielijst. Er zijn zes beleidskaders, waarvan één methodisch beleidskader en vijf thematische beleidskaders. De beleidskaders zijn complementair aan elkaar en spelen samen in op ruimtelijke ontwikkelingen en vraagstukken. Een beleidskader staat dus niet op zichzelf en moet steeds samen gelezen worden met de andere kaders.

Hieronder wordt per beleidskader opgesomd aan welke ambities uit de strategische visie het beleidskader een antwoord wil bieden.

Aan de slag

- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid;
- We erkennen de diversiteit van de West-Vlaamse deelruimten.

Fysisch systeem als basis voor een klimaatbestendige ruimte

- In 2050 heeft West-Vlaanderen een goed functionerend watersysteem waarbij regenwater maximaal kan infiltreren;
- In 2050 staat de open ruimte niet onder druk door bijkomende verharding en bebouwing;
- In 2100 is onze kustlijn gewapend tegen de zeespiegelstijging, met zowel zachte als harde kustverdediging;
- In 2050 zijn de ecosysteemdiensten in evenwicht met het natuurlijk aanbod;
- In 2050 is er een maximale afstemming tussen het bodemgebruik en het fysisch systeem;
- In 2050 verplaatst de West-Vlaming zich op een duurzame manier;
- In 2050 maakt de ontspanningsruimte deel uit van het netwerk van kernen;
- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;

- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid.

Levendige en verbonden dorps- en stadskernen

- In 2050 heeft West-Vlaanderen een goed functionerend watersysteem waarbij regenwater maximaal kan infiltreren;
- In 2050 staat de open ruimte niet onder druk door bijkomende verharding en bebouwing;
- In 2050 zetten we maximaal in op het creëren van ruimte op strategische locaties binnen de bestaande bebouwde en verharde ruimte;
- In 2050 staat het verhogen van het ruimtelijk rendement ten dienste van de leefbaarheid van de dorpen en steden;
- Reconversie vormt een prioritair instrument om ruimte te creëren;
- In 2050 staat zuinig ruimtegebruik voorop in de open ruimte;
- In 2050 wordt de bestaande bebouwing en verharding in de dorps- en stadskernen maximaal multifunctioneel gebruikt;
- In 2050 hebben we een goed gestructureerd netwerk van kernen;
- In 2050 verplaatst de West-Vlaming zich op een duurzame manier;
- In 2050 maakt de ontspanningsruimte deel uit van het netwerk van kernen;
- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid.

Ruimte voor niet-verweefbare economische en andere activiteiten

- In 2050 staat de open ruimte niet onder druk door bijkomende verharding en bebouwing;
- In 2050 zetten we maximaal in op het creëren van ruimte op strategische locaties binnen de bestaande bebouwde en verharde ruimte;
- Reconversie vormt een prioritair instrument om ruimte te creëren;
- In 2050 wordt de bestaande bebouwing en verharding in de dorps- en stadskernen maximaal multifunctioneel gebruikt;
- In 2050 hebben we een goed gestructureerd netwerk van kernen;
- In 2050 staat zuinig ruimtegebruik voorop in de open ruimte;
- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid.

- In 2050 staat de open ruimte niet onder druk door bijkomende verharding en bebouwing;
- In 2050 is er een maximale afstemming tussen het bodemgebruik en het fysisch systeem;
- In 2050 zetten we maximaal in op het creëren van ruimte op strategische locaties binnen de bestaande bebouwde en verharde ruimte;
- In 2050 staat zuinig ruimtegebruik voorop in de open ruimte;
- Reconversie vormt een prioritair instrument om ruimte te creëren;
- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid.

Hernieuwbare energie

- In 2050 komt onze energie hoofdzakelijk uit hernieuwbare bronnen;
- In 2050 vormt de eigenheid van elke plek het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2050 evolueert het landschap verder met respect voor haar eigenheid;
- In 2050 maken energiebronnen met een landschappelijke impact integraal deel uit van de West-Vlaamse landschappen.

4.2.3. Saving space van Provincie West-Vlaanderen

De provincie West-Vlaanderen heeft de ambitie om in te spelen op de gedrevenheid van bedrijven door op een duurzamere manier ruimte te creëren voor bedrijvigheid. Vanuit de provincie zijn er

daarvoor zes ambities opgesteld die gericht zijn op zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Deze ambities zijn:

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

Deze ambities vallen samen met zes verschijningsvormen van zuinig ruimtegebruik die zowel samen als afzonderlijk kunnen voorkomen.

In eerste instantie dient er gekeken te worden hoe de ruimte optimaal kan worden ingezet. Verschillende bedrijfsfuncties kunnen verticaal worden ingericht. Dit bevordert efficiënt ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Het is daarbij essentieel om rekening te houden met de ruimtelijke context, gezien niet elke locatie geschikt is voor hoogbouw.

Een andere ambitie is het delen van ruimtes en functies. Elk bedrijf heeft behoefte aan ruimtes die niet tot de kernactiviteiten behoren. Door deze ruimtes gezamenlijk te organiseren en te delen, kan het bedrijventerrein optimaal worden benut. Een derde ambitie richt zich op het tijdelijk en flexibel gebruik van restruimtes. Dit betekent dat overtollige ruimte bijvoorbeeld tijdelijk en flexibel kan worden verhuurd. Daardoor behoudt de eigenaar een aantal voordelen en wordt de ruimte efficiënter ingezet.

Meervoudig ruimtegebruik op een bedrijventerrein hoeft niet alleen voor bedrijven te zijn. Ook de omgeving kan gebruik maken van de faciliteiten op het terrein. Dit vormt de vierde ambitie. De buurt kan op andere tijdstippen gebruik maken van deze faciliteiten, zonder de bedrijfsvoering te verstoren. De vijfde ambitie is het mengen van functies op het terrein. Het is belangrijk om slimme combinaties van bedrijvigheid te vinden die elkaars restruimte kunnen benutten. Deze restruimte kan zowel fysiek zijn als bestaan uit reststromen zoals warmte en water.

De laatste ambitie benadrukt waarom een verticaal bedrijventerrein kan bijdragen aan zorgvuldig en efficiënt ruimtegebruik. Het wordt aanbevolen om te onderzoeken of volledige productie-eenheden van een bedrijf of een mix van bedrijven gestapeld kunnen worden.

4.3. Gemeentelijk niveau

4.3.1. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Meulebeke

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de gemeente Meulebeke werd door de gemeenteraad in zitting van 29/02/2012 definitief vastgesteld en door de deputatie gedeeltelijk goedgekeurd op 31/05/2012. Het is een ruimtelijke visie over welk ruimtelijk beleid de gemeente de volgende jaren zal voeren inzake open ruimte, woonbeleid, ruimte voor bedrijven, recreatie, mobiliteit, …

4.3.1.1. Meulebeke als specifiek economisch knooppunt en als dynamisch landbouwgemeente

Meulebeke is een sterk dynamische landbouwgemeente met een fijnmazig wegennet in de open ruimte. Hierbij gaat de nodige aandacht naar het accentueren of herstellen van de aanwezige landschappelijke kwaliteiten en de ecologische structuren in de gemeente, wat ook haar meerwaarde betekent voor het recreatief medegebruik binnen de gemeente.

Naast een dynamische landbouwgemeente wenst Meulebeke haar rol als specifiek economisch knooppunt in het buitengebied ten volle op te nemen. Het voorzien van voldoende ruimte voor lokale en regionale bedrijvigheid is hierbij bepalend. Nieuwe bedrijventerreinen kunnen naast hun economische rol, eveneens een toegevoegde waarde betekenen voor de woonomgeving, afwerking van de kern,… Integratie van de bestaande natuurlijke structuur, doorsteken voor de zwakke weggebruiker, landschappelijke inkleding van het bedrijventerrein, … behoren tot de mogelijkheden. Er wordt gestreefd naar een gemeente met een kern en verschillende woonconcentraties waar het goed is om te wonen, werken en ontspannen. Dit betekent een sterke leefbare kern met een

kwalitatief en gedifferentieerd aanbod aan woonmogelijkheden en werkgelegenheid, een levendig centrum, goed bereikbare voorzieningen, een kwalitatieve en verkeersveilige inrichting, ontspanningsmogelijkheden, voldoende groenvoorzieningen, …

Binnen de woonconcentraties ligt de nadruk op het behoud van de leefbaarheid en kwaliteit. Er wordt geen actief woonbeleid gevoerd op vlak van nieuwe wooneenheden. De nadruk ligt op het versterken van de kwaliteit van deze concentraties. Renovatie van het bestaande woonpatrimonium en opwaarderen van het openbaar domein moeten de leefbaarheid in de woonconcentraties verhogen. Kleinschalige inbreidingsprojecten blijven mogelijk.

Gemeente Meulebeke stelt een aantal uitgangspunten op voor de ontwikkeling van de gemeente:

- Duurzame ontwikkeling
    - de gewenste ruimtelijke structuur is een resultante van de afweging van de verschillende structuren (wonen, werken, natuur, landbouw, verkeer, recreatie, …). De concrete beleidsopties worden in samenhang met elkaar bekeken vanuit een lange termijnperspectief.
- Verwevenheid van functies
    - een blijvende verweving van functies, zowel in de bebouwde omgeving als in de open ruimte, staat voorop. Bij verweving van functies wordt een goede ruimtelijke inpassing en goed nabuurschap nagestreefd. Door een verantwoorde verweving van functies wordt op een zuinige manier omgesprongen met de ruimte.
- Zuinig ruimtegebruik
    - Verwevenheid van functies en verdichting van bestaande activiteiten moeten deze schaarse ruimte behoeden voor ongebreideld ruimtegebruik. Nieuwe ontwikkelingen moeten een zuinig ruimtegebruik nastreven en geoperationaliseerd worden via concrete doelstellingen (voldoende woningdichtheid, collectieve bufferzone rondom bedrijven, …).
- Hoge beeldkwaliteit
    - De kwaliteit van de ruimte wordt niet alleen bepaald door een goede ruimtelijke ordening. Ook de verschijningsvorm en de gewaarwording van de omgeving zijn hierin zeker even belangrijk. Het verhogen van de beeldkwaliteit van het openbaar domein speelt hier een belangrijke rol.
- Duurzame ontsluiting met aandacht voor alternatieve vervoersmodi
    - Er wordt gestreefd naar een duurzame ontsluiting van de kern en de woonconcentraties met bijzondere aandacht voor de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid. Mede om dit te bereiken wordt bijzondere aandacht besteed aan de alternatieve vervoersmodi, namelijk de zwakke weggebruiker en het openbaar vervoer. Een duurzame ontsluiting houdt eveneens in dat nieuwe ontwikkelingen in een ruim verkeerskader moeten bekeken worden.

4.3.1.2. Concepten Meulebeke

- Randweg als harde grens
- Uitbouwen en optimaliseren van een netwerk aan publiek groen
- Versterken van de toegangspoorten tot de gemeente
- Beekvalleien als ecologische dragers en dragers voor assen voor zwakke weggebruiker
- Leefbare woonconcentraties met eigen identiteit en profiel
- **Economisch maar leefbaar knooppunt**

- Als specifiek economisch knooppunt gaat bijzondere aandacht naar het behoud van de leefbaarheid binnen de woonomgeving. De kern Meulebeke staat niet alleen garant voor een aanbodbeleid voor bedrijvigheid; als structuurondersteunend hoofddorp dient zij tevens een kwalitatief woonaanbod en een kwalitatieve woonomgeving na te streven. Een afgestemd beleid tussen wonen en werken is noodzakelijk; bijzondere aandacht gaat naar verkeersveiligheid en naar opportuniteiten om de woonomgeving te versterken (vb. interne doorsteek). Meulebeke wordt verder uitgebouwd in z'n verzorgende functie. Nieuwe voorzieningen op maat van de kern worden hier geconcentreerd.

- Differentiatie van de open ruimte
- Versterken van woonstructuren door uitbouwen van totaalprojecten
- Creatief omgaan met verkavelingen en woonvormen
- Vrijwaren heuvelflanken voor verdere ontwikkeling
- **Aandacht voor kwaliteit op bedrijventerreinen**

  - Een aantal bedrijventerreinen in de gemeente hebben momenteel weinig ruimtelijke kwaliteit te bieden. Vooral de afwezigheid van buffers op het milieubelastend industrieterrein en de afwezigheid van groene ruimtes in het algemeen, geven een negatieve indruk. De nabijheid van groen verbetert nochtans in belangrijke mate de werkomstandigheden en de sfeer. De bedoeling van buffers bestaat erin industriële zones te isoleren van omliggende gebieden zoals landbouwgronden, woonwijken, … Groene zones binnen een industriegebied verbinden met naburige zones levert een belangrijke bijdrage aan de biologische wisselwerking, naast de sociale functie die zij uitoefenen.

- **Bundelen van bedrijvigheid**

  - Nieuwe bedrijvigheid wordt bij voorkeur ingeplant aansluitend of nabij grootschalige bedrijvigheid/concentraties aan bedrijvigheid. Op deze manier wordt de bedrijvigheid geclusterd wat op haar beurt de nodige schaalvoordelen kan opleveren.

- Uitbouw van een samenhangend traag verkeersnetwerk
- N50 als gemengd gebied

4.3.1.3. Gewenste ruimtelijke structuur Meulebeke

- Gewenste economische structuur

Naast een dynamisch economisch knooppunt wenst de gemeente evenzeer werk te maken van een economisch leefbaar knooppunt. Momenteel zijn er geen milieubelastende bedrijven meer aanwezig op het industrieterrein. Om in de toekomst garantie te blijven bieden aan een leefbare omgeving zodat Meulebeke een economisch maar leefbaar knooppunt blijft, wenst de gemeente, aan de gehele zone de milieubelastende bestemming te ontnemen. Zowel voor bestaande bedrijven, voor nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen als voor 'baanwinkels' staat de optimale inkleding in de omgeving voorop. Binnen de open ruimte ligt de nadruk op de landschappelijke integratie van het bedrijventerrein.
Bedrijven gelegen binnen de kern Meulebeke en de te behouden woonconcentraties worden bestendigd en kunnen naargelang hun behoeften en ruimtelijke situatie uitbreiden. Bij stopzetting van de economische activiteit kunnen bedrijfssites gelegen binnen de kern Meulebeke het voorwerp vormen van een reconversieproject ter versterking van de kern (woonfunctie, voorzieningen, …).

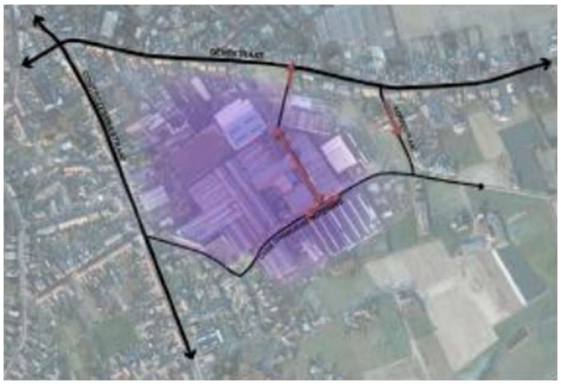
Om binnen de gemeente ruimte te voorzien voor dienstverlenende activiteiten vindt de gemeente het opportuun om binnen de bedrijventerreinen Zone II, Meentakstraat, Gavershoek en Sogemat-Moerman naast complementaire dienstverlenende bedrijven (vb. tankstation, transportbedrijven, …) de bestaande handelsactiviteiten te bestendigen en bij stopzetting een herinvulling met handel toe te laten .

- Gewenste verkeersstructuur

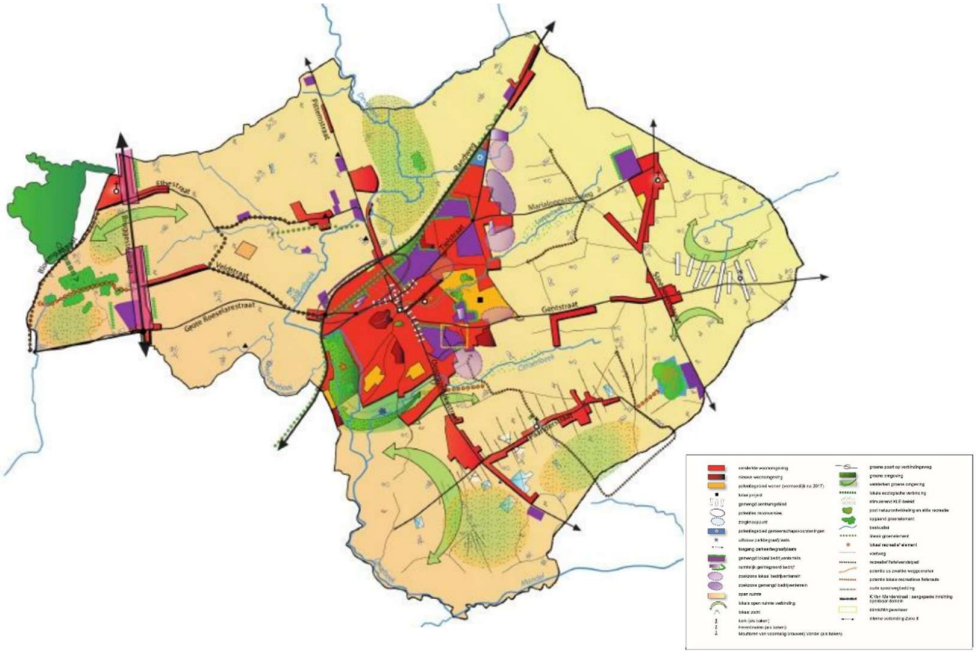
Meulebeke streeft ernaar de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te verhogen op haar grondgebied. Ingrepen op het openbaar domein dragen bij om een aangepast snelheidsregime en rijgedrag af te dwingen. Fysische ingrepen in combinatie met een aangepaste bewegwijzering, weren het doorgaand en zoekend vrachtverkeer uit de verblijfsgebieden.

De belangrijkste routes door Meulebeke moeten naast autoverkeer ook veel vrachtverkeer verwerken. Ook de kern van Meulebeke wordt erdoor belast gelet de aanwezigheid van een aantal grote bedrijven waarvoor geen rechtstreekse alternatieve routes bestaan. In eerste instantie vormen de N399 en de N50 (Bruggesteenweg) de voorkeurroutes voor doorgaand vrachtverkeer. Het vrachtverkeer langs de N399 zal nog intenser worden als de aansluiting van de N382 op de N50 te Ingelmunster gerealiseerd wordt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt uit de kern van Meulebeke geweerd door een tonnagebeperking (+7,5 ton). Ook in de Oostrozebekestraat, Pittemstraat, Veldstraat, N399a, Paanderstraat, Vijfstraat en een deel van de Steenovenstraat/Marialoop wordt een tonnagebeperking ingelast.

De verkeersproblematiek ter hoogte van bedrijventerrein Zone III kan worden gereduceerd door het invoeren van éénrichtingsverkeer ter hoogte van de Kortestraat en de pijpekop (Gentstraat). Het bedrijfsverkeer kan de Kortestraat inrijden, maar dient de bedrijvenzone te verlaten via de Oude Diksmuidse Boterweg/Oostrozebekestraat. De bedrijven gelegen langsheen de pijpekop dienen het bedrijventerrein in te rijden via de Oude Diksmuidse Boterweg, en dit via een interne verbindingsweg.



Figuur 15: Gewenste ontsluiting Industriezone III



Figuur 16: Gewenste ruimtelijke structuur van de kern

4.4. Regionaal mobiliteitsplan 2030-2050 – Regio Midwest

In 2018 besliste de Vlaamse overheid dat gemeentebesturen meer zelf kunnen beslissen hoe ze 'hun' mobiliteit organiseren. Maar omdat verkeer natuurlijk niet stopt aan de grens van een gemeente werd Vlaanderen hiervoor opgedeeld in 15 vervoerregio's. Sinds 1.01.2019 is Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's. Elke vervoerregio is een samenwerking tussen de verschillende gemeenten en de bovenlokale beleidsactoren om de mobiliteitsuitdagingen aan te pakken. De Vervoerregio Midwest bestaat uit de steden Roeselare, Izegem, Tielt en Torhout en uit de gemeenten Ardooie, Dentergem, Hooglede, Ingelmunster, Ledegem, Lichtervelde, Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Ruiselede, X, Wielsbeke en Wingene. In die vervoerregio's (VVR's) werken verschillende gemeenten samen een mobiliteitsplan uit, specifiek voor hun regio.

Een regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.

Op 10.02.2024 heeft de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters het Regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050 voor de vervoerregio Midwest officieel goedgekeurd, nadat de Vervoerregioraad het plan op 30.01.2024 definitief heeft vastgesteld. Dat plan tekent de toekomst van de mobiliteit in de vervoerregio Midwest uit en bevat acties voor lokale en bovenlokale overheden om die toekomstvisie te realiseren. Dit plan is het resultaat van een intensieve samenwerking tussen de steden en gemeenten van de vervoerregio met de Vlaamse Overheid en de provincie. De nadruk wordt gelegd op het bovenlokale aspect, zonder het lokale uit het oog te verliezen. Ook het middenveld en de burger zelf werkten hieraan mee.
Het regionaal mobiliteitsplan werd gebaseerd op 9 thema's. Samen omvatten deze thema's alle facetten van de mobiliteit in de vervoerregio. Concreet gaat het om:

- Veiligheid;
- Ruimte;
- Fiets;
- Openbaar vervoer op lange termijn;
- Autoverkeer;
- Parkeren;
- Wegencategorisering;
- Logistiek en vrachtverkeer;
- Toegankelijkheid

Hoewel alle thema's een belangrijke invloed hebben op mobiliteit worden hieronder een aantal thema's uitgelicht die meer invloed kunnen hebben op de mobiliteit bij voorliggend plangebied.

4.4.1. Fiets

Het aandeel duurzame modi waaronder de (e-)fiets moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. De vervoerregio Midwest kent vandaag nog een relatief hoog auto-aandeel, en reistijdwinst met de fiets is slechts een beperkte incentive voor modal shift. Het bestaande fijnmazige bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) dekt in de vervoerregio Midwest reeds de belangrijkste kernen en attractiepolen (bedrijvenzones, scholen, …). De Gentstraat en de Oostrozebekestraat, waar het plangebied op ontsluit, maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF). Het regionaal mobiliteitsplan streeft naar de realisatie van een volledig, vlot en veilig bovenlokaal functioneel fietsnetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden. Om functioneel fietsverkeer aan te moedigen streven we ernaar om alle regionale bedrijventerreinen aan te sluiten op het fietssnelwegennet of het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. We werken een specifiek kader uit voor interferentie met watergebonden bedrijvigheid langsheen kanaal Roeselare-Leie en fietsroutes.

4.4.2. Autoverkeer

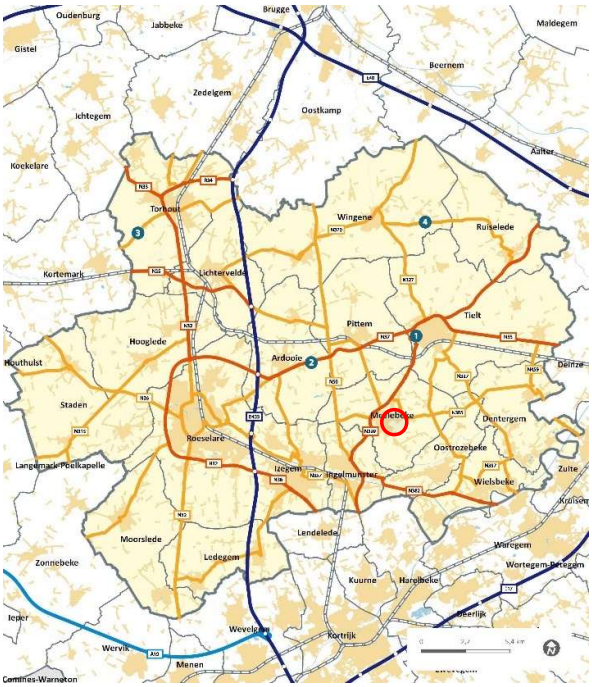
Het aantal voertuigkilometers in Vlaanderen moet dalen met 15% tegen 2030. Dit vormt een grote uitdaging voor Vlaanderen en bijkomend voor de vervoerregio Midwest, die gekenmerkt wordt door een hoog autogebruik en hoog autobezit. Er dienen hiertoe verschillende maatregelen genomen worden: verplaatsingen moeten vermeden en maximaal ingekort worden en het gebruik van

duurzame modi moet aantrekkelijker gemaakt worden dan gebruik van de eigen wagen. Mede doordat er in de regio weinig significante afwikkelingsproblemen zijn voor gemotoriseerd verkeer, is zuivere reistijdwinst slechts een beperkte incentive voor een modal shift van auto naar (elektrische) fiets. In eerste instantie zetten we in op het vermijden en maximaal inkorten van verplaatsingen. Het mobiliteitsplan wil dan ook maximaal inzetten op het realiseren van nabijheid tussen wonen en werken en streven naar een mix van functies zodat de lengte en duur van verplaatsingen kunnen afnemen. Ook voorliggend planinitiatief zet in op lokale werkgelegenheid in de nabijheid van wonen.

4.4.3. Wegencategorisering

Het Vlaams wegennetwerk is momenteel opgedeeld in verschillende wegcategorieën: hoofdwegen, primaire wegen (type I en II), secundaire wegen (type I, II en III) en lokale wegen (type I, II en III). De basis van die wegencategorisering werd gelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), dat al dateert van 1997. Met de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wordt het RSV opgeheven. De Vlaamse Regering heeft in het Regeerakkoord 2019-2024 beslist om over te gaan naar een nieuwe wegencategorisering. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. De selectiemethodiek volgt een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategorie.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid heeft met verschillende partners een evaluatie uitgevoerd van de bestaande wegencategorisering. Er was nood aan een nieuw theoretisch model waarbinnen nieuwe beleidsontwikkelingen ingebed kunnen worden. Dat heeft geleid tot de studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling (2019)'. Die studie is uitgevoerd door de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT nv en Patrick Maes. In de studie is een nieuw netwerkconcept ontwikkeld: het robuust wegennet. Alle huidige wegcategorieën verdwijnen. Ze worden vervangen door 6 nieuwe categorieën die zijn onderverdeeld in 3 hiërarchische lagen of netwerkniveaus, met telkens 2 subniveaus: het hoofdwegennet bestaande uit Europese en Vlaamse hoofdwegen, het dragend netwerk bestaande uit regionale en interlokale wegen, en het lokale wegennet bestaande uit ontsluitingswegen en erftoegangswegen.



Figuur 17: Wegencategorisering volgens Regionaal Mobiliteitsplan – Vervoerregio Midwest.

Voorliggend plangebied bevindt zich langs de Gentstraat, de Oostrozebekestraat en de Oude Diksmuidse Boterweg. De Gentstraat (N305) werd volgens het Regionaal Mobiliteitsplan gecategoriseerd als een 'interlokale weg'. De interlokale wegen verbinden hoofddorpen met elkaar, met de stedelijke gebieden en met het hoofdwegennet. Ze ontsluiten ook belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Interlokale wegen zijn onderdeel van het dragend netwerk en de laagste categorie van wegen met een verbindingsfunctie voor doorgaand verkeer.

In de voorbereidende studie van het regionaal mobiliteitsplan werd wel de netwerkfunctie van de interlokale wegen bepaald, maar er werd geen selectiemethodiek of ontwerpvoorstel uitgewerkt. De krijtlijnen voor de selectie van interlokale wegen werden na uitvoering van de voorbereidende studie voorbereid door departement MOW en gaan uit van het huidig gebruik van de gewestwegen (huidige vrachtintensiteiten, huidige overwegende afstandsklasse van het verkeer, relatie met openbaar

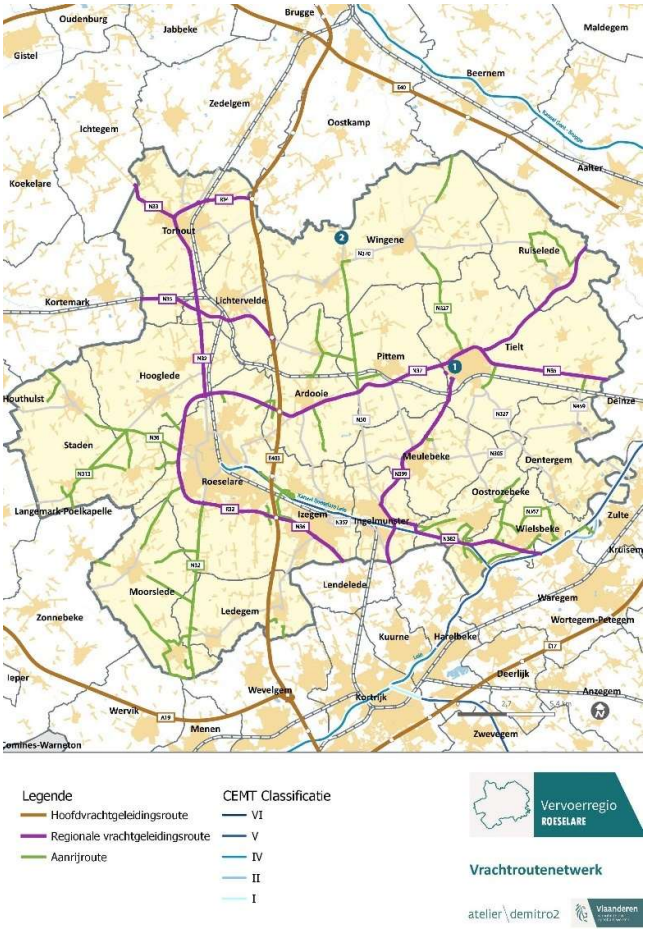
vervoer- en fietsnetwerk), de ruimtelijke structuur, omrijfactoren en de ontsluiting van belangrijke attractiepolen. Deze krijtlijnen werden vervolgens verfijnd tot een selectiemethodiek waarmee een eerste ontwerpvoorstel voor de selectie van interlokale wegen in de vervoerregio Midwest werd opgemaakt.

4.4.4. Logistiek en vrachtverkeer

In 2013 werd het 'Regionaal Vrachtroutenetwerk Vlaanderen' opgemaakt, maar dit netwerk werd nooit geformaliseerd of in de praktijk uitgerold. Het vertrok vanuit een selectie van regionale bedrijventerreinen op basis van oppervlakte en stuurgroepenoverleg en was geënt op de vorige wegencategorisering. De invoering van de nieuwe wegencategorisering biedt een kans om dit vrachtroutenetwerk te herzien, aangepast aan de principes van de nieuwe wegecategorisering. Op het raakvlak van de vervoerregio's Midwest en Westhoek vormt het IDR-netwerk al een aantal jaar een bovengemeentelijk kader voor zachte sturing van het vrachtverkeer. Vanuit een bezorgdheid voor lokale leefbaarheid sturen diverse partners in de Vervoerregioraad aan op een meer afdwingbaar kader. Het regionale vrachtroutenetwerk biedt deze kans, waarbij het IDR-netwerk als basis en uitgangspunt genomen werd.

De doelstellingen en functies van het vrachtroutenetwerk blijven dezelfde:

- Kwetsbare gebieden zoals kernen vrijwaren van hinder door vrachtverkeer. Het maximaal verzekeren van de leefbaarheid in de kernen is het vertrekpunt voor de opmaak van het regionaal vrachtroutenetwerk.
- Ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurroute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer).
- Kanaliseren van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid).



Figuur 18: Vrachtroutenetwerk volgens regionaal mobiliteitsplan – Vervoersregio Midwest.

Het vrachtroutenetwerk bestaat uit drie wegcategorieën die door de vervoerregio worden geselecteerd. Hoofdvrachtroutes worden gevormd door de Europese en Vlaamse hoofdwegen.
Regionale vracht(geleidings) routes worden gevormd door de meeste regionale wegen en een beperkt aantal interlokale wegen.
Aanrijroutes worden gevormd door delen van regionale, interlokale en lokale wegen.

Aanvullend kunnen gemeenten het vrachtroutenetwerk nog verder uitbreiden met lokale vrachtroutes. De structuur van het vrachtroutenetwerk volgt maximaal die van de nieuwe wegencategorisering: rasters op de hogere wegcategorieën, boomstructuren op de lagere wegcategorieën. Zo kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen vrachtroutes met een verbindingsfunctie (hoofd- en regionale vrachtroutes) en routes met louter een bestemmingsfunctie voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes).

Voorliggend plangebied bevindt zich op ca. 1.2 km van het regionale vrachtgeleidingsroute (N399).

4.5. Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan van Meulebeke (d.d. 12.2014) is een strategisch beleidsdocument. Het beschrijft de visie van de gemeente op mobiliteit en zet acties met betrekking tot verkeer en mobiliteit uit voor de toekomst. In het najaar van 2023 kon de gemeenteraad zich uitspreken over de definitieve versie van het beleidsplan.

Het mobiliteitsplan wenst een goede ontsluiting te bieden met de verschillende vervoerswijzen. Hierbij wordt uitgegaan van het STOP-principe. Dit betekent dat in eerste instantie prioriteit wordt gegeven aan de Stappers (voetgangers), vervolgens aan de Trappers (fietsers), Openbaar vervoer en in laatste instantie aan Particuliere vervoer. Het mobiliteitsplan wenst de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen en een aanzet te geven tot meer verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer.

4.5.1. Categorisering van het wegennet

Door middel van de categorisering van de wegen wordt de wensstructuur voor de afwikkeling van het verkeer weergegeven. Elke straat wordt hierbij een bepaalde functie toegewezen. De inrichting van de straat wordt afgestemd op deze toegewezen functie.

Het hogere wegennet is vastgelegd in de hogere planniveaus: de hoofdwegen en primaire wegen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de secundaire wegen in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. Binnen, grenzend en in de omliggende omgeving van het planvoornemen komen geen

hoofdwegen noch primaire wegen voor. Het plangebied wordt op dit moment ontsloten via volgende wegen:

Secundaire wegen:

De secundaire wegen zijn vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PR S). De secundaire wegen zijn wegen die een functie hebben op regionaal niveau. Er wordt onderscheid gemaakt in 3 types. Bij de secundaire wegen I is de hoofdfunctie het verbinden op regionaal niveau, bij secundaire wegen II het ontsluiten op regionaal niveau en bij secundaire wegen III ligt de nadruk op het openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en de verkeersleefbaarheid.
In Meulebeke zijn geselecteerd: als secundaire weg I:

- N399

Lokale wegen:

De selectie van de onderscheiden types van lokale wegen gebeurt in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Bij de lokale wegen worden 3 types onderscheiden, die elk een eigen functie hebben. De lokale wegen type I zijn lokale verbindingswegen. De lokale verbindingswegen zorgen voor een maasverkleining van de primaire en secundaire wegen zonder een functie op Vlaams gewestelijk niveau te vervullen. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen op gemeentelijk en intergemeentelijk niveau. Als aanvullende functie kan het toegang geven worden beschouwd.
In Meulebeke zijn geselecteerd: als lokale weg type I:

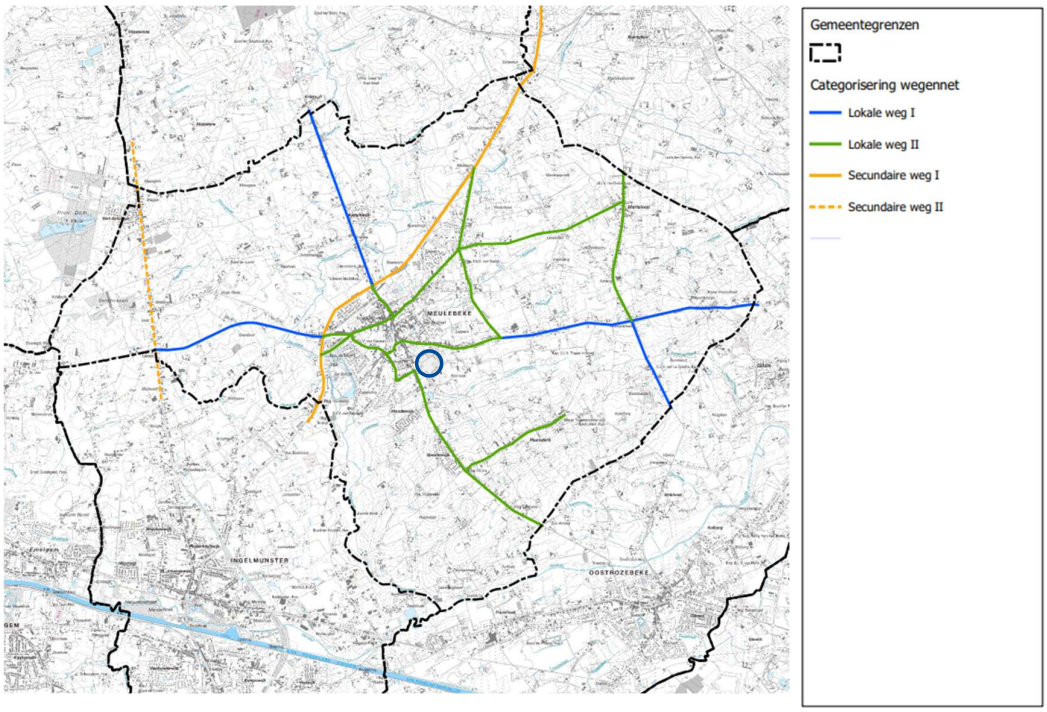
- Gentstraat (N305)
- Grote Roeselarestraat
- Pittemstraat (tussen grens Pittem en Randweg)
- Steenovenstraat (tussen grens Oostrozebeke en Gentstraat)

De gehanteerde snelheid is doorgaans 70km/u op deze wegen. Enkel in het centrum van Meulebeke en in bepaalde gedeelten moet er naar 50km/u worden overgeschakeld.

Lokale wegen type II

Lokale wegen II: De lokale ontsluitingswegen geven ontsluiting van woonwijken/entiteiten naar de gemeentelijke en bovengemeentelijke verbindingswegen. Hun functie is het verzamelen op woonzone/wijkniveau met als aanvullende functie toegang geven.
De volgende wegen worden beschouwd als lokale ontsluitingswegen:

- deel centrum N305 (Gentstraat);
- Bertje Santensweg
- Holdestraat – Barnumstraat
- O.L.V.-straat
- Vuilputstraat
- Astridlaan
- Veldstraat (tussen Kasteelstraat en Randweg);
- N399a (Baronielaan, Kasteelstraat, Regentiestraat, Tieltstraat;
- Pittemstraat (tussen Randweg en Regentiestraat);
- Steenovenstraat (tussen grens Tielt en Gentstraat);
- Marialoopsteenweg; – deel Paanderstraat;
- Nijverheidsstraat.
- Oostrozebekestraat;
- Meentakstraat
- Tieltstraat



Figuur 19: Wegencategorisering volgens mobiliteitsplan Meulebeke

4.5.2. Fietsroutenetwerk Meulebeke

Het opdrijven van het fietsgebruik is haalbaar, wetende dat in Vlaanderen ruim de helft van de verplaatsingen minder dan 5 km zijn. De opkomst van elektrische fietsen maken de overstap een stuk makkelijker.

Het plangebied is gelegen aan een fietsroutenetwerk, deze bovenlokale routes hebben een belangrijke functie als verbinding tussen de kernen enerzijds en de attractiepolen anderzijds. Aansluitend aan het plangebied, behoort Oostrozebekestraat tot een bovenlokale functionele fietsroute. De Gentstraat behoort tot het lokaal functioneel fietsroutenetwerk.

4.5.3. Openbaar vervoer

Er wordt gestreefd naar een optimaal netwerk in functie van de bediening van de kernen en een snel en comfortabel vervoer tussen de omliggende gemeentes en/of steden. Er is geen station aanwezig in Meulebeke, de bewoners dienen gebruik te maken van het station in Tielt (+-5.5km) of Ingelmunster(+-4.5km). In Meulebeke wordt het openbaar vervoersnetwerk versterkt door het busnetwerk:

Bij de huidige lijnvoering wordt Meulebeke ontsloten door twee buslijnen.

- Buslijn 22: Tielt-Meulebeke-Ingelmunster-Kuurne- Kortrijk
- Buslijn 12: Tielt-Meulebeke-Oostrozebeke-Wielsbeke-Waregem

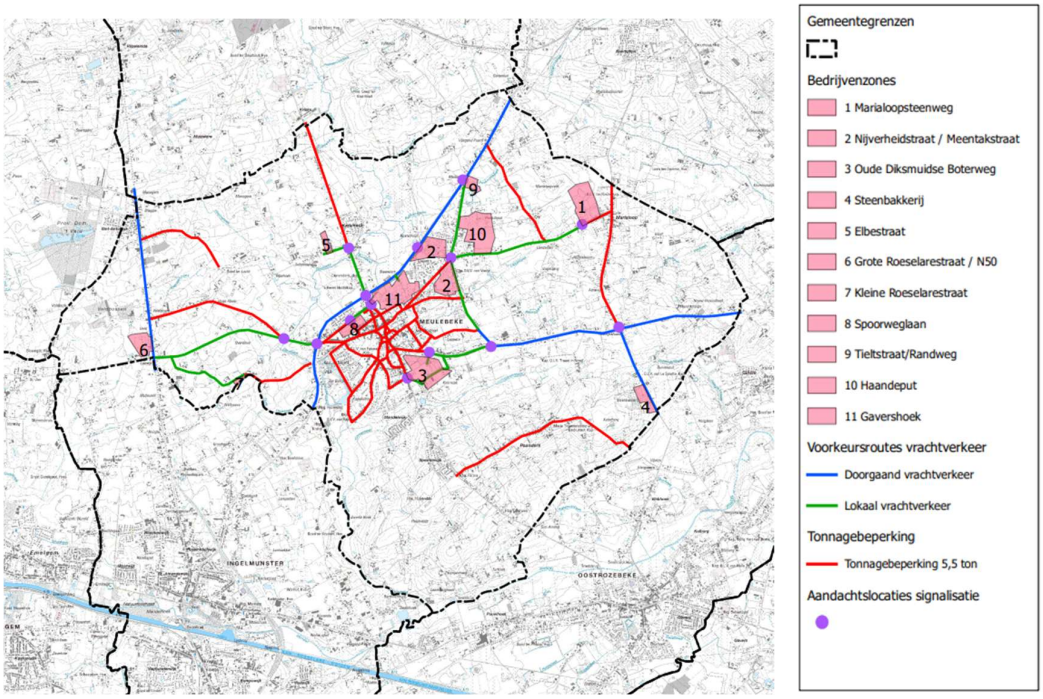
Daarnaast is er nog een belbus aanwezig die het grondgebied van Meulebeke bedekt en verbinding maakt met Ardooie, Tielt en Waregem.

4.5.4. Zwaar vervoer

Voor het vrachtverkeer wordt een circulatieplan opgesteld met voorkeurroutes voor het lokale vrachtverkeer. De lokale wegen worden ingeschakeld bij de bereikbaarheid van de Meulebeekse bedrijven. In aanvulling op de wegencategorisering wordt in het centrum van Meulebeke een tonnenmaatbeperking -met uitzondering voor laden en lossen bij winkels/bedrijven- ingevoerd. Dit om het centrum maximaal te vrijwaren van doorgaand zwaar verkeer. Ook in de Oostrozebekestraat, de Pittemstraat, de Veldstraat, N399a, de Paanderstraat, de Vijfstraat en een deel van de Steenovenstraat (Marialoop) wordt een tonnagebeperking ingelast, dit met uitzondering voor lokaal vrachtverkeer en lijnbussen. In Meulebeke worden er 11 grotere bedrijvenzones afgebakend. Zone 3 omvat de ontsluitingen van het projectgebied:

<u>Zone 3: Oude Diksmuidse Boterweg en Gentstraat (Dubaere, Unic Design)</u>

Deze zone kan op heden niet bereikt worden vanuit de Oostrozebekestraat. Dit omdat vrachtverkeer anders grote manoeuvres dient uit te voeren om de zone te bereiken en in veel gevallen in het centrum van Meulebeke vast rijdt. Het bedrijf dient bereikt te worden via de Steenovenstraat en/of de N305. Ook vanuit Ingelmunster en Roeselare dient de zone bereikt te worden de Steenovenstraat en de N305. Ook indien de verkeersopties op lange termijn worden verwezenlijkt is de enige mogelijkheid om deze zone te bereiken via de N305 Eventueel kan de bocht ter hoogte van de aansluiting Oostrozebekestraat/Oude Diksmuidse Boterweg infrastructureel aangepast worden. Dat laatste zou dan vooral dienen om vrachtverkeer wat uit de Oostrozebekestraat komt om te leiden naar de N305/Meentakstraat/N399, en mag niet als wenselijke vrachtontsluiting worden beschouwd.



Figuur 20: Bedrijfsverkeer volgens mobiliteitsplan Meulebeke

5. Juridische context

5.1. Basisgegevens

Kadasternummers plangebied	• Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 46F2 • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 48W • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 48V • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 48X • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 48S • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 48T • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 30H2 • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 32L • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 32M • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 30L2 • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 30K2 • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 30D2 • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 30K • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 25V • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 25H2 • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 24H5 • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 26C • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 245 • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 382X • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 382Y • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 382Z • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 382T • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 377P • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 377R • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 377S • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 377T • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 380G • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 376D • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 397N • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 397P • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 400C • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 401E • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 370L • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 402E • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 370M • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 46F2 • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 370N • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 374F • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 374H • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 374L • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 373F • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 373W • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 373V • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 367C • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 367B • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 364F • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 364E • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 364C • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 364D • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 363D • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 363H • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 363F • Meulebeke, 2de afdeling / sectie D perceel 359C

Bestaand gebruik	Na de stopzetting van de activiteiten van Vuylsteke zijn een deel van de bedrijfsgebouwen afzonderlijk verkocht als aparte bedrijfsunits. Hierdoor ontstond een bedrijventerrein met diverse activiteiten. Op dit moment zijn echter verschillende bedrijven gestopt, waardoor sommige gebouwen leeg zijn komen te staan.

Tabel 1: Basisgegevens juridische context van het plangebied

5.2. Verordende plannen

➔ *Zie kaartenbundel: Gewestplan (1976-1980)*
➔ *Zie kaartenbundel: Aanduiding APA, BPA en RUP's*
➔ *Zie kaartenbundel: Atlas der Buurtwegen (1841)*

Gewestplan	Cfr. het gewestplan Roeselare – Tielt (KB 17 december 1979) situeert het plangebied zich grotendeels in gebied voor milieubelastende industrieën en gedeeltelijk in woongebied en agrarisch gebied.
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Niet van toepassing
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Het volledige plangebied is gelegen binnen het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Solitaire vakantiewoningen-Midden-West-Vlaanderen' (d.d. juni 2017).
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Buiten het plangebied geldt er een gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Reconversiesite Oostrozebekestraat-Gentstraat' (12 maart 2018)
Algemeen Plan van Aanleg	Niet van toepassing
Bijzondere plannen van aanleg	Niet van toepassing
Rooilijnplannen	Niet van toepassing
Herbevestigd agrarisch gebied (HAG)	Het plangebied valt gedeeltelijk binnen 'Samenhangend landbouwgebied centraal Plateau van Tielt'.
Inventaris bouwkundig erfgoed	Niet van toepassing
Vogelrichtlijngebied	Niet van toepassing
Habitatrichtlijngebied	Niet van toepassing
VEN-IVON gebieden	In het projectgebied zijn er geen VEN en IVON gebieden aanwezig. Het dichtstbijzijnde VEN/IVON gebied ligt op 2 km van het projectgebied.
Gebieden met recht van voorkoop	Op een afstand van ca. 2 km ligt een gebied met recht van voorkoop, 'RVV Vlaams Ecologisch Netwerk'.
Natuurreservaten	Niet van toepassing
Bosreservaten	Niet van toepassing
Waterwingebied	Niet van toepassing
Bevaarbare waterlopen	Niet van toepassing
Onbevaarbare waterlopen	Binnen de contour van het plangebied bevinden zich geen waterlopen.
Buurt- en voetwegen	Er loopt binnen het projectgebied geen trage weg. Aansluitend aan het plangebied zijn er drie trage wegen aanwezig.

Tabel 2: Verordende plannen voor het plangebied

5.3. 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. Vervangen door gewestelijke verordening van 10.02.2023 inzake 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 stedenbouwkundige verordening inzake woonkwaliteit: 12.10.2016

Tabel 3: Verordeningen voor het plangebied

5.4. Juridische ruimtelijke structuur

5.4.1. Goedgekeurde verkavelingen

Er zijn goedgekeurde verkavelingen van toepassing binnen het plangebied van het RUP. Voor de woningen Oude Diksmuidse Boterweg 18, 20 en 22 werd een verkavelingsvergunning verleend op 24/03/1965 met ref. VK 125.368. Er werd een verkavelingswijziging vergund in 1971.

5.4.2. Mobiliteit

5.4.2.1. Gewestwegen

De Gentstraat (N305) is een gewestweg die aansluit op de ontsluitingsweg, ten noorden, van het desbetreffende bedrijventerrein.

5.4.2.2. Lokale wegen

Binnen- en grenzend aan het plangebied komen verschillende lokale wegen voor. Ten westen van het projectgebied is de Oostrozebekestraat, een lokale weg type 2, een verbindingsweg tussen Meulebeke en Oostrozebeke. Binnen het plangebied bevindt zich de Oude Diksmuidse Boterweg, een lokale weg type 3, die de bedrijven aan de zuidkant van het projectgebied ontsluit

5.4.2.3. Buurt-en voetwegen

Atlas der Buurtwegen (1841-1850) en wijzigingen	Het bedrijventerrein is gelegen langs de Gentstraat, de Oostrozebekestraat en de Oude Diksmuidse Boterweg. De Gentstraat staat in de Atlas van de Buurtwegen aangeduid als 'Weg nr. 3', de

	Oostrozebekestraat als 'Weg nr. 4' en de Oude Diksmuidse Boterweg als 'Weg nr. 38'. Er zijn geen andere voet- of buurtwegen in het plangebied.

Tabel 4: Buurt- en voetwegen in het plangebied

5.4.3. Water

➔ *Zie kaartenbundel: Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (links), fluviaal (midden), vanuit de zee (rechts) (2023)*

Beschermingszones grondwaterwinningen (Decreet houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer 1984)	Binnen en grenzend aan het plangebied komen er geen beschermingszones voor grondwaterwinning voor.
Bevaarbare waterlopen, onbevaarbare waterlopen en grachten	Binnen en grenzend aan het plangebied komen er geen bevaarbarre waterlopen en/of onbevaarbare waterlopen/gracht voor.
Overstromingsgevaarkaarten PLUVIAAL – FLUVIAAL – KUST in huidig en toekomstig klimaat (Overstromingsrichtlijn 2023)	Er is geen risico wat betreft de fluviale kaarten noch vanuit de zee. Pluviaal is er een kleine kans op overstromingen. Dit is vooral aan de Oude Diksmuidse Boterweg en een middelgrote kans op overstromingen ten het zuiden van het projectgebied.
Signaalgebieden (Decreet Integraal Waterbeleid 2003)	Binnen en grenzend aan het plangebied komen er geen signaalgebieden voor.

Tabel 5: Waterelementen in het plangebied

5.4.4. Erfgoed

➔ *Zie kaartenbundel: Erfgoed en archeologie*

5.4.4.1. 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 van het RUP komen geen bouwkundige erfgoed elementen voor.
Beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten (Decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen het plangebied komen er geen beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten voor. Op 1 km ten westen van het projectgebied bevindt zich het beschermd monument/stads-en dorpsgezicht Kasteeldomein Ter Borcht (ID: 12731).

Tabel 6: Bouwkundig erfgoed in het plangebied

5.4.4.2. Landschappelijk erfgoed

Vastgestelde landschapsatlas (Decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen en grenzend aan het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde landschapsatlas.
Beschermde landschappen	Binnen en grenzend aan het plangebied komen er geen beschermde landschappen voor.

(Decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	

Tabel 7: Landschappelijk erfgoed in het plangebied

5.4.4.3. Archeologisch erfgoed

Gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt (Vaststelling d.d. 01.01.2017 door agentschap Onroerend Erfgoed)	Binnen en grenzend aan het plangebied komen er geen gebieden voor waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt. De dichtstbijzijnde zone waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt ligt op +/- 330 m² van het plangebied.
Vastgestelde inventaris archeologische zones (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen en grenzend aan het plangebied komen er geen elementen voor uit de Vastgestelde inventaris archeologische zones.
Beschermde archeologische sites (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Binnen en grenzend aan het plangebied komen er geen beschermde archeologische sites voor.

Tabel 8: Archeologisch erfgoed in het plangebied

5.4.5. Natuur

➔ *Zie kaartenbundel: Natuur en bosreservaten, VEN-gebieden en historisch permanent grasland (2015)*

5.4.5.1. Internationaal of Europees niveau

Habitatrichtlijngebieden (Europese Richtlijn 92/43/EEG)	Binnen de contour van het plangebied bevinden zich geen habitatrichtlijngebieden.)
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.

Tabel 9: Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied

5.4.5.2. Vlaams niveau

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 geen zones historisch permanente graslanden voor. Binnen de contour van het plangebied bevinden zich geen historisch permante graslanden.

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 het plangebied zijn geen VEN-gebieden aanwezig. Binnen een straal van 2.5 kilometer ten oosten van het plangebied bevinden zich enkele zones van VEN.
Bosreservaten (Bosdecreet 1990)	Binnen een straal van 2 km rond het plangebied komen er geen bosreservaten voor.
Beschermde duinen (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 (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied komen er geen natuurreservaten voor.

Tabel 10: Vlaamse beschermingszones in het plangebied.

6. Planopties

6.1. Ruimtelijke doelstellingen

Het plangebied valt grotendeels binnen een zone bestemd voor milieubelastende industrie, een bestemming die historisch is ontstaan door de activiteiten van het bedrijf Vuylsteke, dat de gehele bedrijvensite in gebruik had. Na het faillissement van Vuylsteke werd het merendeel van de bedrijfsactiviteiten overgenomen door Ferrokonstrukt, terwijl andere delen van de site aan kleinere ondernemingen werden verkocht. Inmiddels heeft ook Ferrokonstrukt de site verlaten na een eigen faillissement, waardoor enkel kleinschalige en lokale bedrijven actief zijn op het terrein.

Gezien de ligging nabij het centrum van Meulebeke en de aangrenzende agrarische gebieden, wordt het als onwenselijk beschouwd om opnieuw milieubelastende bedrijven op deze locatie toe te laten.

Een gedeelte van het bedrijventerrein, die niet tot dit RUP behoort, is bij het gemeentelijk RUP 'Reconversiesite Gentstraat-Oostrozebekestraat' (in werking vanaf 12 maart 2018) herbestemd van milieubelastende industrie naar een zone voor gemengde bedrijvigheid. Rekening houdend met de specifieke ruimtelijke context, wordt gezocht naar een passende invulling die beter aansluit bij de ligging aan de rand van het centrum van Meulebeke. Het RUP beoogt in dit plangebied:

- Lokale (gemengde) bedrijvigheid op maat van de locatie
- Een betere mobiliteit
- Een duurzaam bedrijventerrein met een duidelijke identiteit
- Grenscorrectie voor zuidelijke grens

6.1.1. Lokale (gemengde) bedrijvigheid op maat van de locatie

Met dit planvoornemen wordt gestreefd naar een invulling met gemengde bedrijvigheid die specifiek afgestemd is op de locatie. Gelet op de ligging aan de rand van de kern van Meulebeke, wordt de aanwezigheid van milieubelastende industrie op dit bedrijventerrein als onwenselijk beschouwd. De voorkeur gaat uit naar lokale, niet-hinderlijke bedrijvigheid die geen plaats kan vinden in het woonweefsel van Meulebeke, waarbij de lokaal verankerde ondernemingen behouden blijven. Omwille van de moeilijke bereikbaarheid voor vrachtverkeer, zijn activiteiten die veel zwaar transport genereren niet gewenst. Tegelijkertijd wordt ingezet op een betere ruimtelijke integratie van de bedrijvigheid met het aangrenzende woongebied in het noorden en het agrarische gebied in het zuiden. Het doel is een cluster van lokale, gemengde bedrijfsactiviteiten te creëren die aansluit bij de noden van Meulebeke en de omliggende regio.

In de huidige situatie zijn lokale KMO's in principe niet toegelaten op bedrijventerreinen met de bestemming 'zone voor milieubelastende industrie'. Volgens de VCRO wordt er een uitzondering voorzien (art. 4.4.8/1) indien deze bedrijventerreinen kleiner zijn dan 10 ha. Dit is echter niet van toepassing in dit geval. Door deze bestemming te wijzigen naar 'zone voor lokale (gemengde) bedrijvigheid' biedt dit extra mogelijkheden en rechtszekerheid voor ambachtelijke bedrijven of KMO's.

6.1.2. Een betere mobiliteit

De mobiliteit rondom het bedrijventerrein vormt een essentieel onderdeel van dit project. Het centrum van Meulebeke wordt gevrijwaard van vrachtverkeer door de geldende tonnagebeperking. Het bedrijventerrein sluit aan op drie wegen: de Oostrozebekestraat, de Gentstraat en de Oude Diksmuidse Boterweg.

Onderstaande figuren geven de huidige verkeersroutes weer voor vrachtverkeer en personenwagens, vanuit steden als Roeselare, Brugge, Kortrijk en Gent, naar het bedrijventerrein.



Figuur 21: Routes vrachtverkeer/personenwagens vanaf Brugge/Roeselare

Vanuit Brugge of Roeselare is de ontsluiting van zowel de Gentstraat als de Oude Diksmuidse Boterweg voor vrachtverkeer uitsluitend mogelijk via de Randweg (N399). Vervolgens dient het vrachtverkeer de bocht richting de Tieltstraat (N399a) te nemen, om daarna rechtdoor te rijden via de Meentakstraat richting de Gentstraat. Om de bedrijven gelegen aan de Oude Diksmuidse Boterweg te bereiken, dient het vrachtverkeer de Kortestraat in te rijden. Personenwagens kunnen het bedrijventerrein bereiken door via het centrum van Meulebeke te rijden en vervolgens de Oude Diksmuidse Boterweg in te slaan.



Figuur 22: Routes vrachtverkeer/personenwagens vanaf Kortrijk

Het vrachtverkeer kan vanuit Kortrijk de ontsluitingsweg van de Gentstraat bereiken via de Randweg (N399), op dezelfde wijze als vanuit Brugge en Roeselare. De Oude Diksmuidse Boterweg is vanuit Kortrijk bereikbaar via de Oostrozebekestraat.



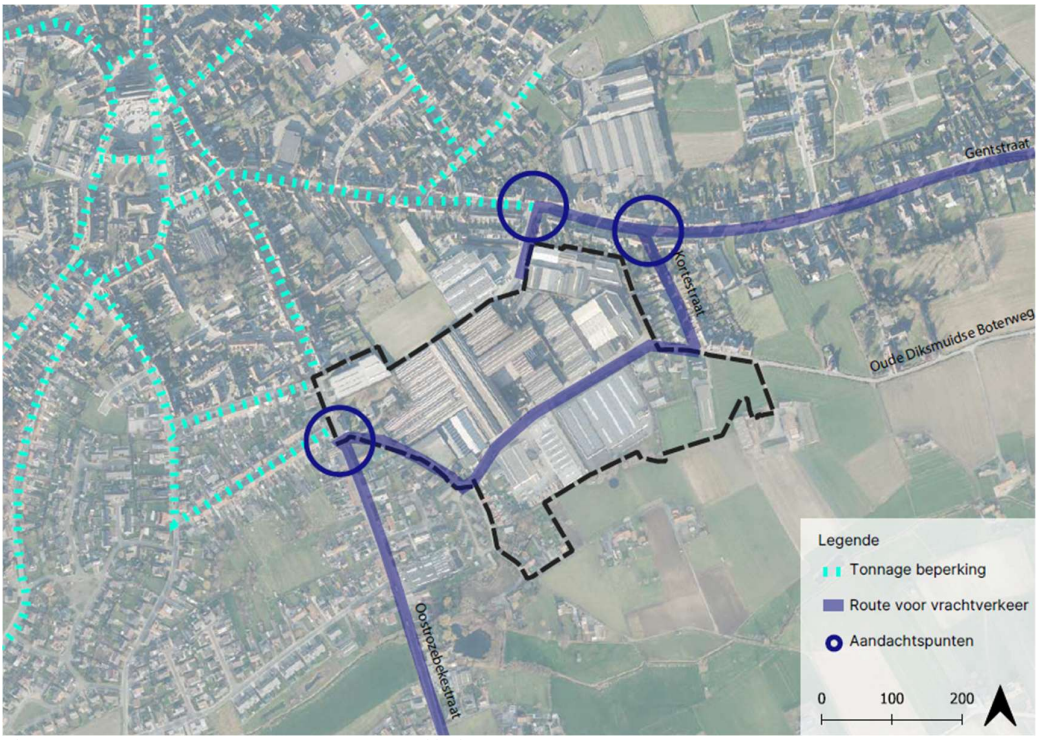
Figuur 23: Routes vrachtverkeer/personenwagens vanaf Gent

Vanuit Gent zijn er drie mogelijke routes voor vrachtverkeer om het bedrijventerrein te bereiken. Ten eerste kan het vrachtverkeer via de E40 (afrit Aalter) rijden richting de N399, N399a en de Meentakstraat om de Gentstraat te bereiken. Ten tweede is het mogelijk om via de E17 en de N459 de Gentstraat te bereiken. Als derde optie kan het vrachtverkeer via de E17 (afrit Waregem), Waregem, Oostrozebeke en de Oostrozebekestraat de Oude Diksmuidse Boterweg bereiken.

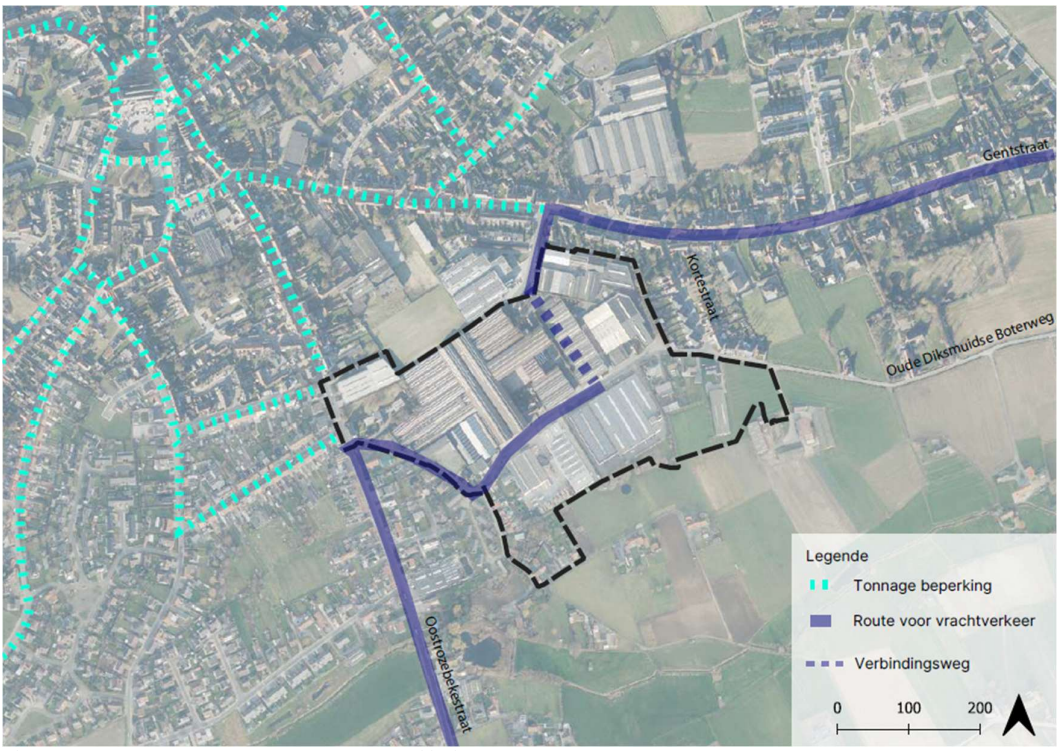
Uit bovenstaande blijkt dat in alle drie de scenario's het vrachtverkeer via de Randweg richting de Gentstraat wordt gestuurd. Om de bedrijven langs de Oude Diksmuidse Boterweg te bereiken, dient het vrachtverkeer via de Kortestraat te rijden. Aangezien de Kortestraat een relatief smalle woonstraat is (circa 5 meter), is het niet optimaal om vrachtverkeer toe te laten. Dit is echter in de huidige toestand wel het geval. Daarom wordt voorgesteld om het vrachtverkeer in de Kortestraat te verbieden. Tevens wordt er een verbindingsweg binnen het bedrijventerrein voorzien, met als doel geen vrachtverkeer toe te laten in de Kortestraat en een vlottere doorstroming binnen het bedrijventerrein te voorzien.

De strategische ligging van het bedrijventerrein aan de rand van het centrum zorgt voor een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Nabij het kruispunt van de Oostrozebekestraat en de Oude Diksmuidse Boterweg bevindt zich een bushalte, waar buslijn 12 (Tielt-Meulebeke-Oostrozebeke-Wielsbeke-Waregem) stopt. Dit biedt mogelijkheden om het gebruik van duurzame vervoersmodi te bevorderen. Het plan voorziet daarom in hoogwaardige weginfrastructuur, evenals faciliteiten zoals laadpalen en fietsstallingen, om duurzame mobiliteit te stimuleren.

Naast ontsluiting en duurzaamheid wordt ook veiligheid als cruciale pijler gezien voor een optimale mobiliteit. Gezien de ligging van het bedrijventerrein is het noodzakelijk om de verkeersveiligheid en leesbaarheid op de belangrijkste kruispunten te verbeteren. Dit betreft de kruispunten van de Oude Diksmuidse Boterweg met de Oostrozebekestraat, de Gentstraat en de Kortestraat. Het herinrichten van deze kruispunten zal bijdragen aan een veiliger en efficiënter verkeersverloop rondom het bedrijventerrein.



Figuur 24: Bestaande toestand mobiliteit



Figuur 25: Gewenste toestand mobiliteit

6.1.3. Een duurzaam bedrijventerrein met een duidelijke identiteit

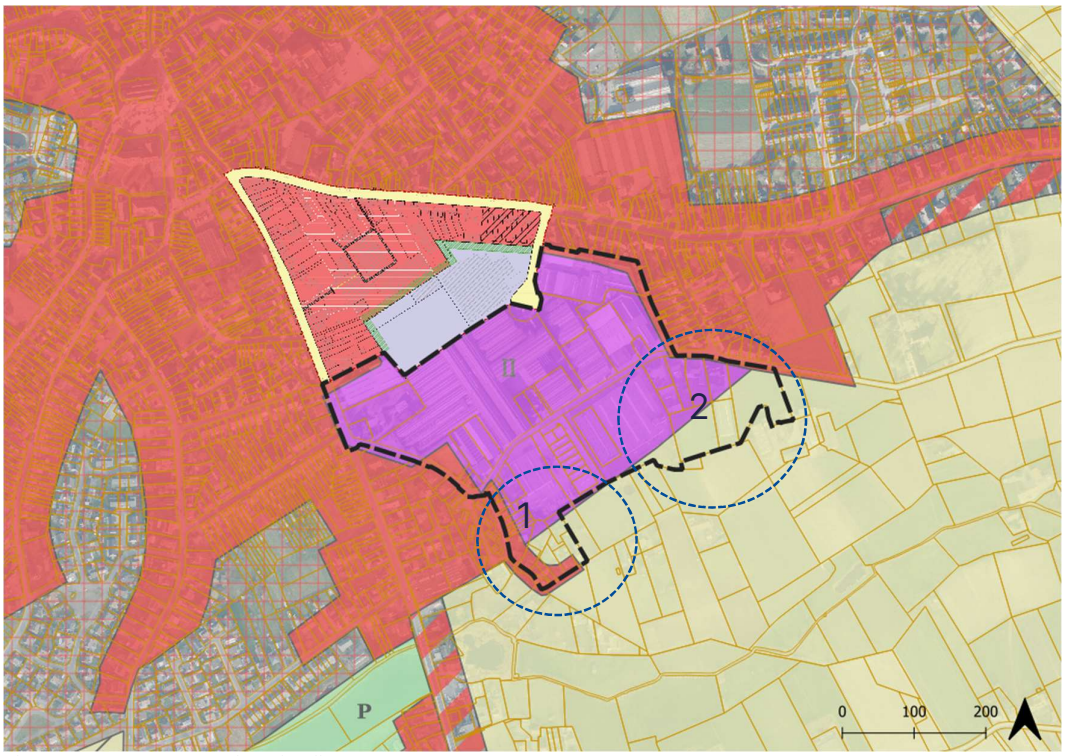
Het verduurzamen van bedrijventerreinen levert een belangrijke bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelstellingen voor de gebouwde omgeving. Voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein wordt uitgegaan van de tien kernkwaliteiten, zoals vastgesteld door het Departement Omgeving, en de 'Saving Space'-principes van de Provincie West-Vlaanderen. Beide kaders benadrukken het belang van collectiviteit en gedeelde voorzieningen ter bevordering van efficiëntie en duurzaamheid.

Op basis van deze beleidskaders kunnen inrichtingsprincipes worden geformuleerd met als doel het bedrijventerrein compact, energie-efficiënt en klimaatbestendig in te richten. Dit omvat onder meer de realisatie van gedeelde infrastructuur, collectieve energievoorzieningen en een ruimte-efficiënt ontwerp dat multifunctioneel gebruik faciliteert.

6.1.4. Grenscorrectie voor zuidelijke grens

Voor de afbakening van het plangebied wordt gekozen om de bestemmingen verder te verfijnen op perceelsniveau. Daarbij wordt gezocht naar een duidelijke en logisch te verantwoorden begrenzing, met name aan de zuidzijde van het plangebied. Deze verfijning is nodig om rechtszekerheid te bieden en om een eenduidige grens te kunnen vastleggen.

Volgens artikel 2.2.6/1 §1 van de VCRO zijn er een aantal uitzonderingen op de compensatieplicht. Het zone-eigen maken van hoofdzakelijk vergunde en niet-verkrotte zonevreemde constructies valt onder deze uitzondering. Er wordt immers geen mogelijkheid gecreëerd om bijkomende gebouwen of verharding te realiseren.



Figuur 26: Grenscorrectie zuidelijke zone

Zone 1

In deze zone bevinden zich enkele tuinen die momenteel gelegen zijn binnen industriegebied, evenals een aantal tuinzones in agrarisch gebied. Om een consistente en logische afbakening te realiseren, worden deze percelen mee opgenomen in het plancontour. Het doel is om deze woningen met tuin als één geheel te kunnen bestempelen onder de bestemming 'wonen'.



Figuur 27: Zoom 1 bestaande toestand



Figuur 28: Zoom 1 nieuwe toestand

Zone 2

In deze zone liggen bepaalde tuinzones in agrarisch gebied, terwijl enkele andere woningen binnen industriegebied zijn gesitueerd. Ook hier worden deze percelen mee genomen in het plancontour, zodat de bestemming beter aansluit bij het feitelijke gebruik en de aanwezige woonfuncties.



Figuur 29: Zoom 2 bestaande toestand



Figuur 30: Zoom 2 nieuwe toestand

6.2. Inrichtingsprincipes

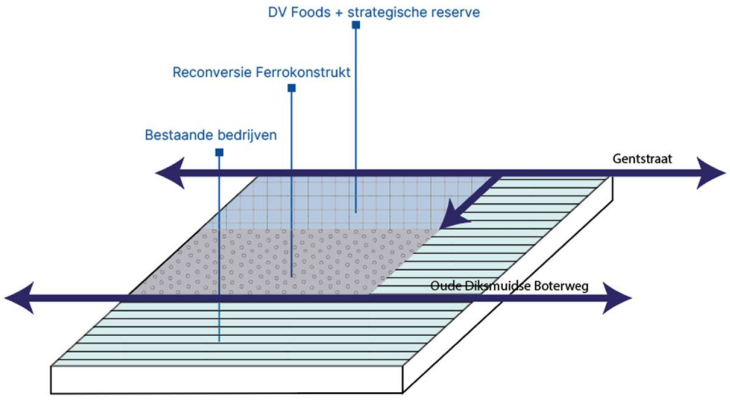
De volgende inrichtingsprincipes worden ingezet om een eenduidige visie te vormen over de gewenste ontwikkeling van het plangebied. De geformuleerde principes worden vertaald naar een inrichtingsscenario voor het hele plangebied. Deze visie zal in een latere fase (voorontwerp) omgezet worden in een grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften.

Deze inrichtingsprincipes zijn opgebouwd vanuit de visie van de '10 kernkwaliteiten' van Departement Omgeving en vanuit de visie van 'Saving Space'-principes van de Provincie West-Vlaanderen.

6.2.1. Bedrijventerrein van de toekomst

Het bedrijventerrein bestaat uit 3 entiteiten van bedrijven:

- **Zone 1:** Bestaande bedrijven
- **Zone 2:** Reconversie van bedrijfsgebouw Ferrokonstrukt
- **Zone 3:** DV Foods+ strategische reserve (behoort niet tot dit RUP)



Figuur 31: 3 entiteiten van bedrijven

Vermits het RUP beperkt is tot zone 1 en 2 worden de inrichtingsprincipes vooral geformuleerd voor deze delen. Dit neemt niet weg dat er gekeken wordt of er opportuniteiten zijn die voor de volledige zone van toepassing zijn.

Binnen het projectgebied worden de principes van een duurzaam bedrijventerrein toegepast:

- Economische vitaliteit
- Robuustheid & aanpasbaarheid
- Herkenbaarheid, leesbaarheid & aantrekkelijkheid
- Energetische aspecten
- Klimaatbestendigheid
- Inclusief bedrijventerrein
- Gedeeld & meervoudig ruimtegebruik

6.2.1.1. Economische vitaliteit

Het bedrijventerrein binnen de kern van Meulebeke beslaat een relatief groot gebied, maar wordt momenteel gekenmerkt door leegstand. Om de kern van Meulebeke economisch te versterken, is een nieuwe impuls noodzakelijk. De reconversie van dit terrein biedt een kans om nieuwe bedrijvigheid te introduceren, afgestemd op de specifieke schaal en noden van deze locatie.

Referentie: Onderstaande luchtfoto's tonen de heropbouw van het bedrijventerrein Groenbek, waarbij bepaalde gebouwen bewaard bleven en een nieuwe invulling kregen.



Figuur 32: Luchtfoto heropbouw bedrijventerrein Groenbek



Figuur 33: Luchtfoto bedrijventerrein Groenbek

Toegepast op het projectgebied:

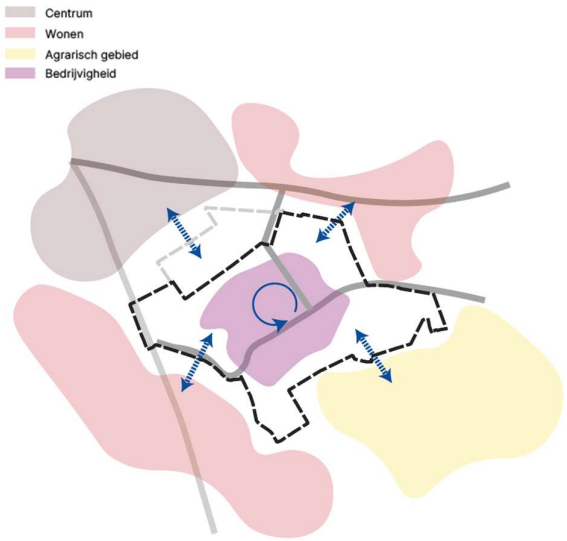
Zone 1: Bestaande bedrijven

Voor de bestaande bedrijven op het bedrijventerrein binnen de kern van Meulebeke is ruimtelijke uitbreiding vrijwel onmogelijk, met uitzondering van DV Foods. Om toch groei en ontwikkeling te faciliteren, kan het bouwen in de hoogte worden toegelaten. Daarnaast kunnen percelen worden opgesplitst voor lokale bedrijvigheid, met een focus op minimale perceelgroottes. Deze aanpak stimuleert een mix van economische activiteiten binnen het bedrijventerrein.

Zone 2: Reconversie (Ferrokonstrukt)

De herontwikkeling van het voormalig bedrijf Ferrokonstrukt richt zich op het creëren van ruimte voor meerdere lokale bedrijven die momenteel geen geschikte locatie vinden binnen de kern van Meulebeke.

Een kwalitatieve herontwikkeling fungeert bovendien als een stimulans voor een sterkere identiteit binnen het bedrijventerrein. Dit kan dienen als inspiratiebron voor andere initiatieven in de omgeving. Daarnaast streeft deze reconversie naar een zorgvuldig en intensief ruimtegebruik.



Figuur 34: Concept economische vitaliteit

6.2.1.2. Robuustheid en aanpasbaarheid

Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein wordt gefocust op duurzaamheid en flexibiliteit, zodat de site eenvoudig kan inspelen op nieuwe of veranderende maatschappelijke noden. Dit wordt bereikt door de ruimte niet toe te wijzen aan één bedrijf, maar door inzetbaar te maken voor meerdere bedrijven.

De gebouwen kunnen modulair en geclusterd opgebouwd worden, wat efficiënt ruimtegebruik stimuleert. Bovendien wordt duurzaamheid versterkt door in te zetten op het hergebruik van materialen en het mogelijk maken van tijdelijk gebruik van ruimtes of gebouwen.

Volgende referenties verduidelijken dit:



Figuur 35: Gestapelde KMO-hal Hi! In Grimbergen



Figuur 36: Stapelbouw

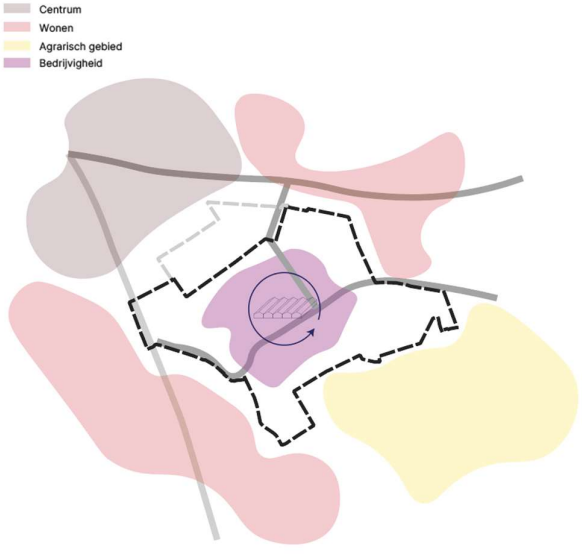
Toegepast op het projectgebied:

Zone 1: Bestaande bedrijven

Leegstaande gebouwen kunnen tijdelijk ingezet worden voor andere activiteiten of initiatieven, wat economische activiteit binnen het bedrijventerrein stimuleert. Waar mogelijk, kunnen bestaande gebouwen aangepast worden en hergebruikt worden voor nieuwe bedrijvigheid. Hierbij kunnen materialen alsook volledige gebouwen hergebruikt worden. De strategische reserve van DV Foods kan dit tijdelijk gebruik ook faciliteren (dit valt echter buiten de contour van het RUP).

Zone 2: Reconversie (Ferrokonstrukt)

Bij de reconversie van het voormalig bedrijf Ferrokonstrukt wordt ingezet op tijdelijk gebruik van de beschikbare ruimte in afwachting van de uiteindelijke herontwikkeling. Dit tijdelijk gebruik stimuleert economische activiteit en voorkomt leegstand. Tegelijkertijd wordt er onderzocht of delen van de bestaande gebouwen hergebruikt kunnen worden voor nieuwe bedrijvigheid. De herontwikkeling van dit gebouw zal modulair en geclusterd worden uitgevoerd, wat zorgt voor flexibele en efficiënte ruimte gebruik.



Figuur 37: Concept robuustheid en aanpasbaarheid

6.2.1.3. Herkenbaarheid, leesbaarheid en aantrekkelijkheid

Er is een duidelijke behoefte aan leesbare wegprofielen en een doordachte architectuur binnen het bedrijventerrein. Het creëren van een aantrekkelijk bedrijventerrein is essentieel, waarbij zowel de gebruikers als de omliggende buurt het terrein waarderen om zijn esthetiek en uitstraling. Het versterken van de esthetische waarde ondersteunt niet alleen de identiteit van het bedrijventerrein, maar bevordert ook een integratie met de buurt.

Volgende referenties verduidelijken dit:



Figuur 38: Bedrijventerrein Esserstraat, Zwevegem

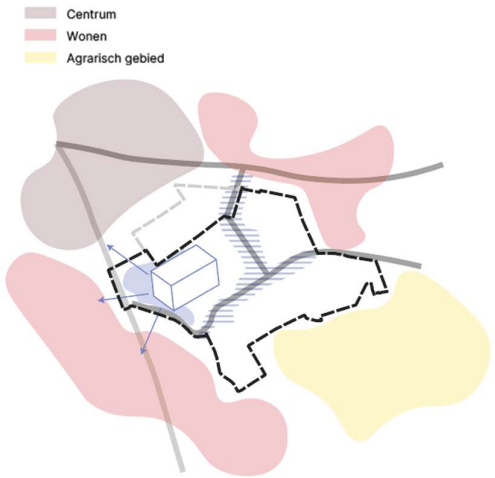


Figuur 39: Stapelbouw

Toegepast op het projectgebied:

Zone 1: Bestaande bedrijven

Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein voor bestaande bedrijven worden principes voor beeldkwaliteit gehanteerd die de esthetiek van het bedrijventerrein bevorderen. Er wordt gestreefd naar een uniforme architecturale uitstraling, waarbij de gebouwen qua stijl, materiaalgebruik en kleuren een samenhangend geheel vormen, wat het terrein een duidelijke identiteit geeft. In plaats van aparte parkeervoorzieningen voor elk bedrijf, worden de parkeerplaatsen geclusterd, wat zorgt voor efficiënt ruimtegebruik en een overzichtelijke indeling van het terrein. De toegang tot de bedrijfssite wordt duidelijk gemarkeerd om de bereikbaarheid te verbeteren, terwijl de rand van de openbare weg uniform wordt ingericht met groen, wat bijdraagt aan de esthetische waarde en zorgt voor een aangename overgang naar de omliggende buurt.



Figuur 40: Concept herkenbaarheid, leesbaarheid en aantrekkelijkheid

Zone 2: Reconversie (Ferrokonstrukt)

Bij de reconversie van het voormalige bedrijfsterrein Ferrokonstrukt ligt de nadruk op het verbeteren van de toegankelijkheid door te zorgen voor een duidelijke en aantrekkelijke inrichting. Dit draagt bij aan een betere integratie van het bedrijventerrein in de omgeving en stimuleert een positieve relatie tussen wonen en werken. Het is niet wenselijk dat het bedrijventerrein een in zichzelf gekeerd eiland blijft in de dorpskern. Ter hoogte van de Oostrozebekestraat kan het bedrijventerrein een 'gezicht' krijgen naar de dorpskern. Dit zorgt er voor dat het bedrijventerrein visueel aantrekkelijk, toegankelijk en herkenbaar wordt voor de omgeving. Dit kan door niet-hinderlijke functies zoals kantoren, diensten en toonzalen te richten naar de Oostrozebekestraat. Hier kan een kwalitatieve architectuur aan gekoppeld worden zodat dit bijdraagt aan de beeldkwaliteit in de dorpskern. Dit bevordert de interactie met de buurt en maakt het bedrijventerrein toegankelijker en beter zichtbaar.

6.2.1.4. Energetische aspecten

Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein wordt gefocust op het reduceren van de vraag naar energie en het bevorderen van energiebesparing in de (bestaande) gebouwenvoorraad. Dit wordt bereikt door de bestaande infrastructuur te optimaliseren. Hergebruik van reststromen speelt hierbij een belangrijke rol, waarbij materialen en energie uit eerder gebruikte processen opnieuw worden ingezet. Daarnaast wordt er maximaal ingezet op hernieuwbare energiebronnen, bijvoorbeeld door onbenutte ruimtes, zoals daken, te benutten voor zonnepanelen of andere duurzame energie-oplossingen. De resterende energievraag wordt zo schoon en efficiënt mogelijk opgevangen, met een nadruk op duurzame technologieën die bijdragen aan de vermindering van de ecologische voetafdruk van het bedrijventerrein. Een aantal maatregelen bij inrichting van het bedrijventerrein kunnen ingeschreven worden in het RUP. Veel maatregelen hebben echter ook betrekking op het gebouw an sich. Deze dienen in een latere fase geïmplementeerd te worden.

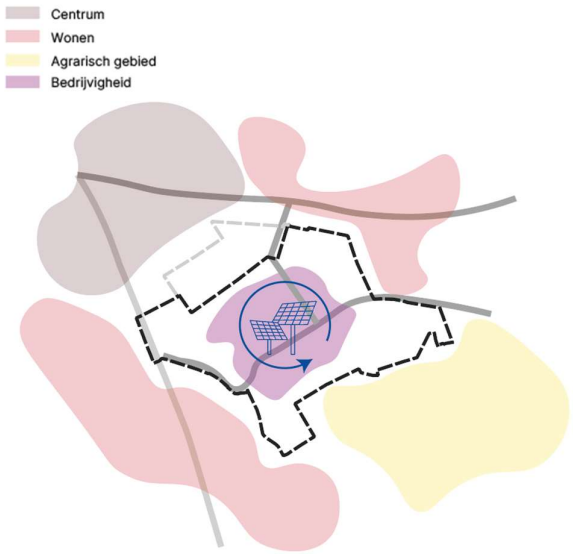


Figuur 41: Zonnepanelen op daken

Toegepast op het projectgebied:

Zone 1 & 2: Bestaande bedrijven & Reconversie (Ferrokonstrukt)

Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein voor bestaande bedrijven wordt er sterk ingezet op energiebesparing in de gebouwen. Daarnaast wordt er gekeken naar de mogelijkheden om de daken van de gebouwen te gebruiken voor het opwekken van hernieuwbare energie, bijvoorbeeld door middel van zonnepanelen.



Figuur 42: Concept energetische aspecten

6.2.1.5. Klimaatbestendigheid

Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein wordt sterk rekening gehouden met de klimaatbestendigheid, met specifieke aandacht voor drie belangrijke effecten: hittestress en het hitte-eiland effect, droogte, en wateroverlast & overstromingen. Om deze uitdagingen aan te pakken, wordt een groen-blauw netwerk geïntegreerd binnen het projectgebied. Dit netwerk zorgt voor bovengrondse infiltratie van regenwater, zodat het water in de bodem kan doordringen. Daarnaast worden groenzones aangelegd langs de randen van het terrein, waar ze niet alleen bijdragen aan het opvangen van water, maar ook fungeren als buffer tussen het bedrijventerrein en het woonweefsel.



Figuur 43: De Pluim, Zwevegem

Toegepast op het projectgebied:

Zone 1 : Bestaande bedrijven

Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein voor bestaande bedrijven wordt een groen-blauw netwerk geïntegreerd als rand tussen de bedrijvigheid, de woningen en het omliggende agrarische gebied. Het blauwe deel van dit netwerk richt zich op de hemelwaterverordening, waarbij regenwater bovengronds wordt opgevangen en geïnfiltreerd. Het groene deel fungeert als een groenbuffer, die de overgang tussen de bedrijvigheid en de omliggende woon- en agrarische gebieden verzacht.

Zone 2: Reconversie (Ferrokonstrukt)

Bij de reconversie van het voormalig bedrijf wordt de groen-blauwe infrastructuur geïntegreerd aan de kop van het gebouw. Deze groen-blauwe zone zal bijdragen aan de opvang en infiltratie van regenwater.



Figuur 44: Concept klimaatbestendigheid

6.2.1.6. Inclusief bedrijventerrein

Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein wordt er ingezet op een sterke relatie met het dorpskern. Dit wordt gerealiseerd door het creëren van toegankelijk groen dat onderdeel wordt van de kern en fungeert als een verbindend element tussen het bedrijventerrein en de omliggende buurt.

Bovendien worden de publieke ruimtes toegankelijk en veilig ingericht, zodat het bedrijventerrein niet alleen functioneel is, maar ook uitnodigend voor de omliggende omgeving. Daarnaast worden de gebouwen zo ontworpen dat ze toegankelijk zijn voor iedereen.



Figuur 45: Bedrijventerrein De Pluim, Zwevegem



Figuur 46: Bedrijventerrein Doorn Noord, Ninove

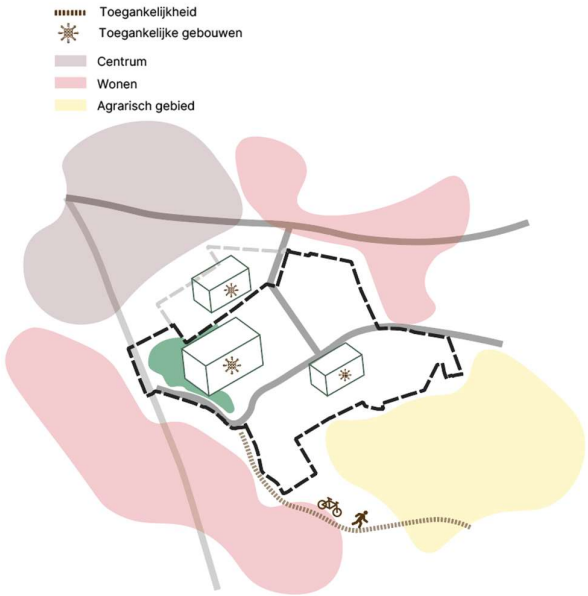
Toegepast op het projectgebied:

Zone 1 : Bestaande bedrijven

Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein voor bestaande bedrijven wordt integrale toegankelijkheid van de gebouwen een belangrijk aandachtspunt. Dit betekent dat de gebouwen zo worden ontworpen of aangepast dat ze toegankelijk zijn voor iedereen.

Zone 2 : Reconversie (Ferrokonstrukt)

Bij de herontwikkeling van het Ferrokonstrukt-terrein wordt gestreefd naar volledige toegankelijkheid van de gebouwen. Het bedrijf Twentythree, gelegen aan de Oostrozebekestraat, ondervindt momenteel problemen doordat vrachtwagens achterwaarts moeten inrijden, wat tot conflicten leidt. In het kader van dit RUP kan een alternatieve toegang via de achterzijde van het bedrijf worden voorzien. Hierdoor wordt het zware verkeer ontlast en hoeft het niet langer achterwaarts via de Oostrozebekestraat te rijden.



Figuur 47: Concept inclusief bedrijventerrein

6.2.1.7. Gedeeld & meervoudig ruimtegebruik

Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein wordt sterk ingezet op gedeeld en meervoudig ruimtegebruik. Dit concept maakt het mogelijk om verschillende activiteiten en ruimtegebruikers binnen eenzelfde ruimte te combineren. Een belangrijk aspect hiervan is het bouwen in verschillende lagen, waarbij functies zoals kantoren, opslag of werkplaatsen gestapeld worden om ruimte te besparen. Daarnaast worden ongebruikte ruimtes, zoals daken, actief ingezet voor aanvullende functies, bijvoorbeeld voor het opwekken van hernieuwbare energie, groenvoorzieningen of recreatieve doeleinden.



Figuur 49: Kunstgrascentrum Torhout

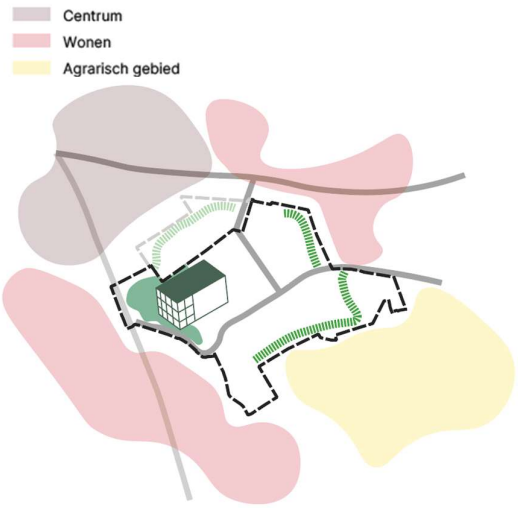


Figuur 48: Kunstgrascentrum Torhout

Toegepast op het projectgebied:

Zone 1 : Bestaande bedrijven

Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein voor bestaande bedrijven wordt sterk ingezet op efficiënt en duurzaam ruimtegebruik door middel van gedeeld en meervoudig gebruik.
Een belangrijk onderdeel is het gebruik van daken, waarbij daken ingezet kunnen worden voor functies zoals parkeren, het aanleggen van groendaken of het opwekken van hernieuwbare energie, zoals zonnepanelen. Daarnaast wordt het gebruik van parkeerfaciliteiten geclusterd door collectieve parkings te organiseren. Ook wordt het beheer van groenzones collectief aangepakt, zodat deze zones consistent onderhouden worden. Tot slot wordt er ingezet op bouwen in verschillende lagen, waarbij functies zoals opslag, productie en kantoren gestapeld worden om het ruimtegebruik te maximaliseren en de beschikbare oppervlakte optimaal te benutten.



Figuur 50: Concept inclusief bedrijventerrein

Zone 2: Reconversie (Ferrokonstrukt)

Aan de kop van het gebouw wordt ruimte gecreëerd voor meer diensten, zoals kantoren, toonzalen of ondersteunende functies, die bijdragen aan een sterkere connectie met de omliggende dorpskern en de gebruikers van het bedrijventerrein. Daken worden actief benut, bijvoorbeeld voor parkeervoorzieningen, de aanleg van groendaken of het opwekken van hernieuwbare energie. Het gebruik van parkeerfaciliteiten wordt collectief georganiseerd en wordt het beheer van de groenzones collectief onderhouden. Tot slot wordt er gebouwd in verschillende lagen, waarbij functies zoals productie, opslag, kantoren en parkeervoorzieningen gestapeld worden.

7. Methodiek voor de beoordeling van mogelijke milieueffecten

7.1. Evaluatie plan-MER-plicht: onderzoek tot plan-MER (-screening)

Het gemeentelijk RUP 'Oude Diksmuidse Boterweg' vormt het kader voor de toekenning van een vergunning van een project en valt daardoor onder het toepassingsgebied van een plan-MER (cfr. Artikel 4.2.1 van het decreet Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)).

Het RUP valt niet onder de uitzonderingen vermeld in artikel 4.2.2 en 4.2.3 §4 van het DABM. Bepaalde plannen en programma's zijn van rechtswege onderworpen aan een plan-MER:

- DABM artikel 4.2.3 §2: Voor elk plan of programma, onder toepassingsgebied van een plan-MER, en dat niet het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau, noch een klein wijziging inhoudt, moet een plan-MER worden opgemaakt, wanneer:
  - 1° het plan of programma betrekking heeft op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme, ruimtelijke ordening of grondgebruik, en het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlagen I, II en III van het project-MER-besluit van 10.12.2004.
  - 2° voor een ander plan of programma dan deze vermeld onder 1° niet aantoont dat dit plan of programma geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

Het gemeentelijk RUP 'Oude Diksmuidse Boterweg' is niet van rechtswege onderworpen aan een plan-MER, maar is echter screeningsgerechtigd (cfr. artikel 4.2.3 §3 van het DABM): Het plan bepaalt het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau; het plangebied heeft een totale oppervlakte van ongeveer 13,5 ha en minder dan 0,14% van het grondgebied van Tielt.

Het voorgenomen plan komt dus in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectenrapportage.

7.2. Beoordeling van mogelijke milieueffecten

7.2.1. Werkwijze

De beoordeling van de milieueffecten van voorliggend plan gebeurt per (deel)discipline; deze worden donder 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 fase van de startnota zijn nog niet alle details over het planvoornemen gekend. Het RUP is echter een project gedreven plan, waarbij de gewenste invulling en de afbakening van het gebied in grote mate al gekend is. Op basis van die informatie is hierna al een eerste inschatting van de mogelijke planeffecten uitgewerkt.

Bij het verdere te volgen planproces wordt een wisselwerking nagestreefd tussen enerzijds de milieubeoordeling en de uitwerking van het plan en anderzijds de voorschriften die de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zullen bepalen. Mogelijk worden er dus vanuit vaststellingen in de milieubeoordeling nog wijzigingen aangebracht in het planvoornemen of vice versa (bv. bij het aanreiken van alternatieven).

7.2.2. 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 disciplines (en deeldisciplines):

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, water en klimaat.

7.2.3. Feitelijke vs. juridische toestand

Het plangebied van voorliggend RUP is op heden gekenmerkt door bestemming cf. het gewestplan, namelijk milieubelastende industrie. Op heden wordt het terrein echter vooral ingenomen door diverse KMO's. Dit gebruik strookt niet met de voorschriften, aangezien KMO's niet zijn toegestaan in industriegebieden groter dan 10 ha (art. 4.4.8/1 VCRO). Gezien de huidige ruimtelijke invulling, gehanteerd als feitelijke referentiesituatie, niet overeenstemt met de mogelijkheden cf. het gewestplan (juridisch planologische toestand), kunnen we stellen dat de feitelijke referentiesituatie verschilt van de juridisch planologische toestand.

8. Beoordeling van de mogelijke milieueffecten

8.1. Disciplines bodem en water

8.1.1. Feitelijke referentiesituatie

Bodemtextuur

➔ *Zie kaartenbundel: Bodemtypes*

Volgens de bodemkaart Vlaanderen bestaat de grond binnen het plangebied grotendeels uit enerzijds vochtig zand/zandleem en anderzijds antropogene bodem. Het noordelijke deel van het projectgebied bestaat uit droog zand.

Verontreinigde en waardevolle bodems

➔ *Zie kaartenbundel: Verontreinigde en waardevolle bodems*

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

Binnen de contour van het RUP werden een 5-tal oriënterend bodemonderzoek en een eindevaluatieonderzoek gevoerd. Hierbij onderzoekt men de bodemtoestand van een grond door middel van grond- en grondwaterstalen in bepaalde 'risicozones'. Nadien wordt geoordeeld of er zich een verdergaand bodemonderzoek en eventuele bodemsanering opdringt. Vanuit het eindevaluatieonderzoek blijkt dat de reconversiezone van Ferrokonstrukt aangeduidt staat als 'Aanwezige bodemverontreiniging vraagt verder onderzoek/sanering'.

Bodemdossier OVAM	Dossier_ID	Datum
Oriënterend bodemonderzoek	14236	26-01-2023
Oriënterend bodemonderzoek	21062	06-11-2014
Oriënterend bodemonderzoek	10237	28-09-1999
Oriënterend bodemonderzoek	93878	30-05-2022
Oriënterend bodemonderzoek	95041	09-11-2020
Eindevaluatieonderzoek	10289	01-12-2022

Vlaamse hydrografische atlas

➔ *Zie kaartenbundel: Hydrografische atlas*

Binnen de contour van het plangebied of onmiddellijk grenzend aan het plangebied komen er geen waterlopen voor.

Overstromingsgevoeligheid

➔ *Zie kaartenbundel: Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, fluviaal, vanuit de zee (2023)*

In het plangebied worden zo goed als geen gebieden aangeduid die op enige wijze overstromingsgevoelig zouden zijn. De Oude Diksmuidse Boterweg wordt aangeduid met een kleine kans op pluviale overstromingen en ten zuiden van het projectgebied (richting het agrarisch gebied) wordt tevens aangeduid als kleine kans op pluviale overstromingen.

Zoneringsplan VMM

➔ *Zie kaartenbundel: Zoneringsplan VMM*

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

Een deel in het oosten van het plangebied wordt aangeduid als ‘collectief geoptimaliseerd buitengebied’. Dit betekent dat er recent riolering aangelegd en die is aangesloten op een waterzuivering. De meerderheid van het plangebied wordt aangeduid als als centraal gebied. Centraal gebied betekent dat er al geruime tijd riolering aanwezig is en die is aangesloten op een waterzuivering.

Signaalgebied

➔ *Zie kaartenbundel: Signaalgebieden en beschermde gebieden voor grondwaterwinning*

Het plangebied is niet gelegen in een signaalgebied en in een beschermingszone voor grondwaterwinning.

8.1.2. Juridisch planologische toestand

Volgens het gewestplan is het plangebied bestemd als ‘zone voor milieubelastende industrie’. Momenteel zijn er geen milieubelastende industrieën aanwezig. Echter zijn ambachtelijke bedrijven of KMO’s niet toegelaten omwille van de grootte van het bedrijventerrein (volgens artikel 4.4.8/1 van de VCRO). Op heden is de meerderheid van de gevestigde bedrijven KMO’s. Dit betekent dat de juridisch planologische toestand verschilt van de referentiesituatie.

8.1.3. Mogelijke effecten

8.1.3.1. T.o.v. referentiesituatie

De referentiesituatie binnen het plangebied betreft voornamelijk een bebouwd gebied. De voormalige bedrijvigheid van Ferrokonstrukt werd aangeduid als 'milieubelastende industrie'. Aangezien de activiteiten van dit bedrijf inmiddels zijn gestopt, is er binnen het plangebied geen milieubelastende industrie meer aanwezig. De meerderheid van de aanwezige bedrijven bestaat uit KMO’s. Het voorliggende plan beoogt een bestemmingswijziging van ‘zone voor milieubelastende industrie’ naar ‘zone voor lokale (gemengde) bedrijvigheid’. Hierdoor wordt de rechtszekerheid van de bestaande bedrijven gewaarborgd en ontstaat er ruimte voor andere KMO’s of ambachtelijke ondernemingen om zich hier te vestigen. Bovendien draagt het planvoornemen bij aan een zorgvuldig ruimtegebruik, met bijzondere aandacht voor groenzones en waterbeheer.

8.1.3.2. T.o.v. Juridisch-planologische toestand

In de huidige juridisch-planologische toestand is nagenoeg het volledige plangebied bestemd als ‘zone voor milieubelastende industrie’. Dit betekent dat milieubelastende bedrijven zich in deze zone kunnen vestigen. Echter zijn ambachtelijke bedrijven of KMO’s niet toegelaten omwille van de grootte van het bedrijventerrein (volgens artikel 4.4.8/1 van de VCRO).

Het voorliggend plan voorziet in de bestemmingswijziging van ‘zone voor milieubelastende industrie’ naar ‘zone voor gemengde bedrijvigheid’. Dit laat toe om niet enkel milieubelastende, maar ook KMO en ambachtelijke bedrijven die geen ruimte vinden in het centrum van Meulebeke toe te laten binnen deze industriezone. Binnen dit plan wordt gestreeft naar een zorgvuldig ruimtegebruik en ruimte voor groenblauw netwerk. Bij de (her) aanleg van het plangebied zal veel meer aandacht besteed moeten worden aan waterdoorlaatbare verharding en groene buffers die zorgen voor de scheiding tussen de woonkernen en het industrieterrein. Daarnaast zullen de nodige saneringen moeten uitgevoerd worden ter hoogte van de reconversie van Ferrokonstrukt.

<u>Bodem</u>

Gelet op de aard van de bestemmingswijziging en de toe te passen milieuregelgeving is de kans op nieuwe bodemverontreiniging zeer beperkt. Een correcte toepassing van die regelgeving garandeert dat eventuele effecten op de bodem niet aanzienlijk zijn.

<u>Water</u>

Gelet op de aard van de activiteiten en de geldende milieuregelgeving wordt geen oppervlaktewaterverontreiniging verwacht.

8.1.3.3. Milderende maatregelen

Er zijn geen extra milderende maatregelen van toepassing.

8.1.4. Conclusie

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

8.2. Disciplines fauna, flora en biodiversiteit

8.2.1. Feitelijke referentiesituatie

Biologische waardering

➔ *Zie kaartenbundel: Biologische waarderingskaart (2023)*

Volgens de biologische waarderingskaart (2023) is het plangebied hoofdzakelijk 'biologisch minder waardevol. Enkel de zone ter hoogte van de pijpekop van de ontsluiting naar de Gentstraat wordt aangeduid als 'biologisch waardevol'.

Speciale beschermingszones

➔ *Zie kaartenbundel: Speciale natuurbeschermingszones*

Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied bevinden er zich geen vogel-of habitatrichtlijn- of Ramsar-gebieden.

VEN en IVON gebieden

➔ *Zie kaartenbundel: Natuur en bosreservaten, VEN-gebieden en historisch permanent grasland (2015)*

Binnen een straal van 2 kilometer komen er geen VEN- en/of IVON-gebieden voor.

Natuur- en bosreservaten

➔ *Zie kaartenbundel: Natuur en bosreservaten, VEN-gebieden en historisch permanent grasland (2015)*

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

8.2.2. Juridisch-planologische situatie

Volgens het gewestplan is het plangebied bestemd als 'zone voor milieubelastende industrie'. Momenteel zijn er geen milieubelastende industrieën aanwezig. Echter zijn ambachtelijke bedrijven of KMO's niet toegelaten omwille van de grootte van het bedrijventerrein (volgens artikel 4.4.8/1 van de VCRO). Op heden is de meerderheid van de gevestigde bedrijven KMO's. Dit betekent dat de juridisch planologische toestand verschilt van de referentiesituatie.

8.2.3. Mogelijke effecten

8.2.3.1. T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

De referentiesituatie binnen het plangebied betreft voornamelijk een bebouwd gebied. De voormalige bedrijvigheid van Ferrokonstrukt werd aangeduid als 'milieubelastende industrie'. Aangezien de activiteiten van dit bedrijf inmiddels zijn gestopt, is er binnen het plangebied geen milieubelastende industrie meer aanwezig. De meerderheid van de aanwezige bedrijven bestaat uit KMO's. Het voorliggende plan beoogt een bestemmingswijziging van 'zone voor milieubelastende industrie' naar 'zone voor lokale (gemengde) bedrijvigheid'. Hierdoor wordt de rechtszekerheid van de bestaande bedrijven gewaarborgd en ontstaat er ruimte voor andere KMO's of ambachtelijke ondernemingen om zich hier te vestigen. Binnen het plangebied komt slechts een klein gefragmenteerd biologisch waardevol gebied voor. Dit heeft echter weinig relatie met de omgeving. Er zijn dus weinig kwetsbare biodiversiteitselementen in of in de nabijheid van het plangebied. Er worden geen activiteiten gepland die aanzienlijke effecten op natuurwaarden op grote afstand kunnen hebben. Het plan voorziet in een bevestiging en opwaardering van de groenstructuren binnen het plangebied.

8.2.3.2. T.o.v. de juridisch-planologische situatie

De wijzigingen van de bestemming, vastgelegd door het gewestplan, hebben geen effect of de fauna, flora en biodiversiteit.

8.2.3.3. Milderende maatregelen

Rekening houdend met het planvoornemen worden geen negatieve effecten verwacht op het vlak van fauna, flora en biodiversiteit. Er zijn geen milderende maatregelen nodig.

8.2.4. Conclusie

Algemeen kan gesteld worden dat er geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht worden en dit betreffend de discipline fauna, flora en biodiversiteit.

8.3. Disciplines landschap, cultureel erfgoed en architectonisch en archeologisch erfgoed

8.3.1. Referentiesituatie

Bouwkundig erfgoed

➔ *Zie kaartenbundel: Erfgoed en archeologie*

Binnen het plangebied van het RUP komen geen bouwkundige erfgoed elementen voor. Grenzend aan het projectgebied zijn er 3 vastgestelde bouwkundige erfgoed, namelijk 'Hoeve' (ID: 168639), 'Burgerhuis met smidse' (ID: 168640) en 'Kapel van Onze-Lieve-Vrouw van Lourdes' (ID: 168638). Binnen de kern van Meulebeke (+-500m) komen er veel vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed voor. Binnen 1 km van het voorliggend RUP bevindt zich een beschermd stads-en dorpsgezicht 'Kasteeldomein Ter Borcht' (ID 12731).

Landschappelijk erfgoed

➔ *Zie kaartenbundel: Erfgoed en archeologie*

Binnen en meteen grenzend aan het RUP komen er geen beschermde cultuurhistorische en/of erfgoedlandschappen voor. Binnen 1 km van het voorliggend RUP bevindt zich, net zoals hierboven reeds vernoemd, het Kasteeldomein Ter Borcht en wordt ook als landschappelijk element beschouwd (ID 89996).

Archeologisch erfgoed

➔ *Zie kaartenbundel: Erfgoed en archeologie*

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. Binnen 1 km van het voorliggend RUP bevindt zich, net zoals hierboven reeds vernoemd, het Kasteeldomein Ter Borcht en wordt ook als archeologisch element beschouwd (ID 89996).

8.3.2. Juridisch-planologische toestand

Volgens het gewestplan is het plangebied bestemd als ‘zone voor milieubelastende industrie’. Momenteel zijn er geen milieubelastende industrieën aanwezig. Echter zijn ambachtelijke bedrijven of KMO’s niet toegelaten omwille van de grootte van het bedrijventerrein (volgens artikel 4.4.8/1 van de VCRO). Op heden is de meerderheid van de gevestigde bedrijven KMO’s. Dit betekent dat de juridisch planologische toestand verschilt van de referentiesituatie.

8.3.3. Mogelijke effecten

8.3.3.1. T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

De referentiesituatie binnen het plangebied betreft voornamelijk een bebouwd gebied. De voormalige bedrijvigheid van Ferrokonstrukt werd aangeduid als 'milieubelastende industrie'. Aangezien de activiteiten van dit bedrijf inmiddels zijn gestopt, is er binnen het plangebied geen milieubelastende industrie meer aanwezig. De meerderheid van de aanwezige bedrijven bestaat uit KMO’s. Het voorliggende plan beoogt een bestemmingswijziging van ‘zone voor milieubelastende industrie’ naar ‘zone voor lokale (gemengde) bedrijvigheid’. Hierdoor wordt de rechtszekerheid van de bestaande bedrijven gewaarborgd en ontstaat er ruimte voor andere KMO’s of ambachtelijke ondernemingen om zich hier te vestigen. Er komen binnen of rond het plangebied geen erfgoedkundige, architectonische of archeologische elementen voor.

8.3.3.2. T.o.v. de juridisch planologische toestand

Het voorliggende planvoornemen zal geen impact teweegbrengen ten aanzien van de (afwezige) omliggende erfgoedwaarden.

8.3.3.3. Milderende maatregelen

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht betreffende de discipline landschap, cultureel erfgoed m.i.v. architectonische & archeologisch erfgoed. Er zijn dan ook geen milderende maatregelen van toepassing.

8.3.4. Conclusie

Algemeen kan worden gesteld dat er geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht worden betreffende de disciplines landschap, cultureel erfgoed m.i.v. architectonische & archeologisch erfgoed.

8.4. Discipline mens-mobiliteit

8.4.1. Feitelijk referentiesituatie

8.4.1.1. Verkeersgeneratie

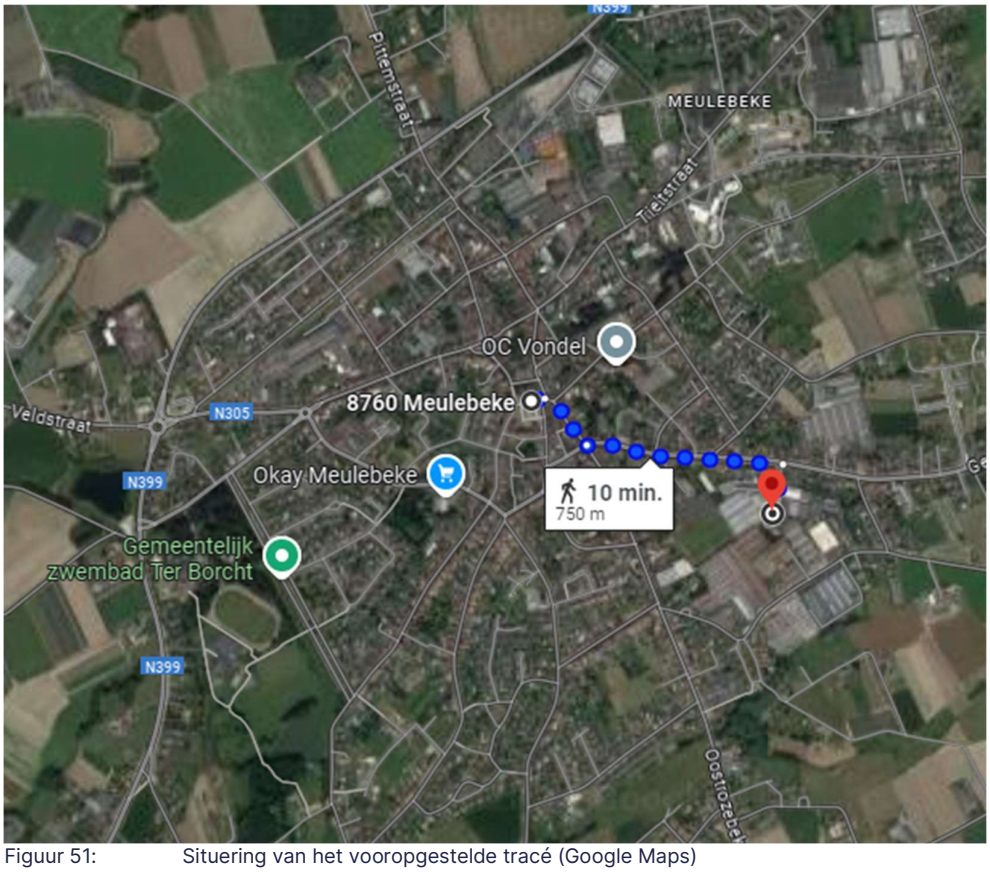
Binnen het plangebied is één openbare straat aanwezig. Het gaat om een lokale weg type III, de Oude Diksmuidse Boterweg. Daarnaast bevindt zich ook nog een gedeelte van de ontsluiting van de Gentstraat binnen het plangebied. Deze ontsluitingsweg is tevens een lokale weg type III.

8.4.1.2. Bereikbaarheidsprofiel

Het plangebied bevindt zich tussen de Gentstraat, Kortestraat, Oostrozebekestraat en de Oude Diksmuidse Boterweg. De Oostrozebekestraat is vastgesteld als een lokale weg type 2 en is voorzien van 2 rijstroken (1 in elke rijrichting). Deze straat maakt de verbinding tussen Meulebeke en Oostrozebeke. De Kortestraat is een lokale weg type 3 en is voorzien van 1 rijbaan voor beide rijrichtingen. De Gentstraat is gecategoriseerd als een lokale weg type 1 en is voorzien van 2 rijstroken (1 in elke rijrichting).

<u>Bereikbaarheid voor voetgangers:</u>

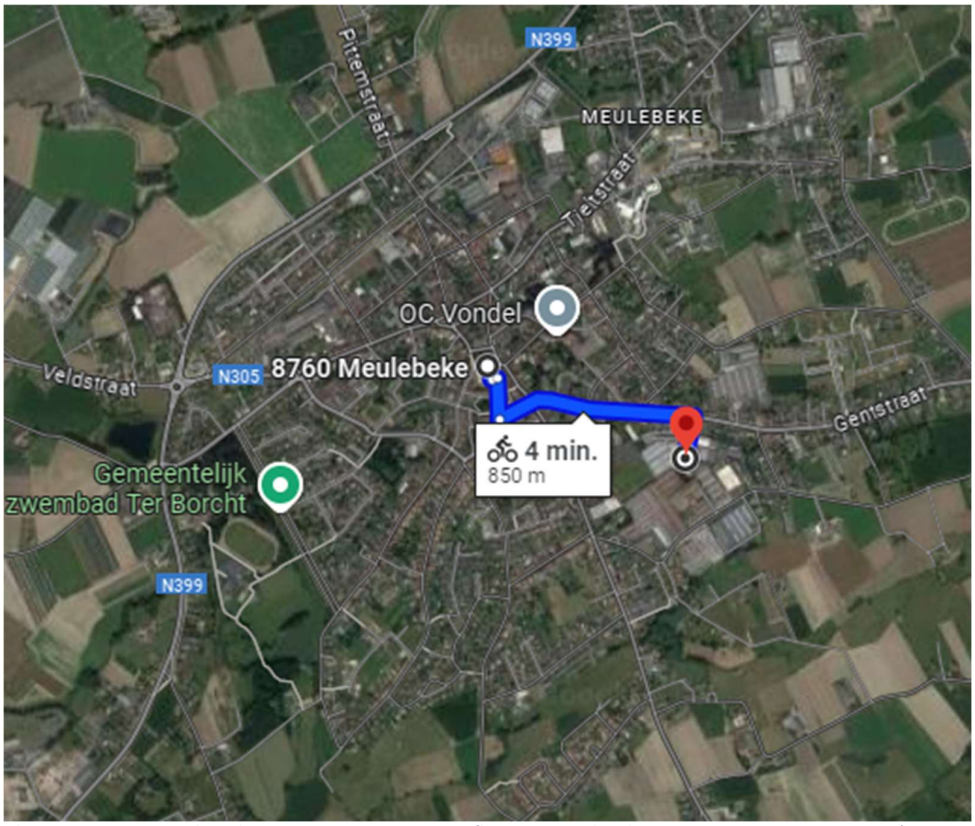
Het plangebied ligt nabij de kern van Meulebeke. De kern is gelegen op ca. 750m. Een groot deel van Meulebeke ligt dan ook op wandelafstand. De kern is te voet bereikbaar via de Gentstraat. Deze route is voorzien van voetpaden langs beide kanten van de rijbaan. Deze voetpaden zijn gescheiden van de rijbaan door parkeerstroken.



Figuur 51: Situering van het vooropgestelde tracé (Google Maps)

Bereikbaarheid voor fietsers:

Het plangebied is gelegen ten zuidoosten van de kern van Meulebeke. De kern is vlot bereikbaar per fiets gezien de beperkte afstand naar de site. De fietsroute vanaf de site naar de kern is gelijklopend aan de hierboven vermelde wandelroute. De Gentstraat en de Oostrozebekestraat maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Ter hoogte van het projectgebied loopt richting het centrum het fietspad over in een fietssuggestiestrook.



Figuur 52: Situering van de voorgestelde fietsroute – richting centrum van Meulebeke (google maps)

Bereikbaarheid met het openbaar vervoer:

De dichtstbijzijnde halte is halte 'Meulebeke Onze-Lieve-Vrouwstraat' ten westen van het plangebied. Deze halte bevindt zich op wandelafstand en worden bediend door buslijn 12 (Tielt-Meulebeke-Oostrozebeke-Wielsbeke-Waregem).

Bereikbaarheid met privaat vervoer:

Het plangebied is gelegen langs de Gentstraat (lokale weg type 1) en de Oostrozebekestraat (lokale weg type 2). De N305 verbindt Meulebeke met Dentergem. De Oostrozebekestraat verbindt Meulebeke met Oostrozebeke.

Bereikbaarheid met zwaar verkeer:

Het plangebied is gelegen langs de Gentstraat (lokale weg type 1) en de Oostrozebekestraat (lokale weg type 2). In het centrum van Meulebeke heerst een tonnagebeperking, waardoor vrachtwagens geweerd worden uit de kern. Deze gebruiken veelal de N399 om vervolgens via de Meentakstraat de gentstraat te bereiken. Om de bedrijven ter hoogte van de Oude Diksmuidse Boterweg te bereiken wordt via de Kortestraat gereden.

8.4.2. Juridisch-planologische situatie

Volgens het gewestplan is het plangebied bestemd als 'zone voor milieubelastende industrie'. Momenteel zijn er geen milieubelastende industrieën aanwezig. Echter zijn ambachtelijke bedrijven of KMO's niet toegelaten omwille van de grootte van het bedrijventerrein (volgens artikel 4.4.8/1 van de VCRO). Op heden is de meerderheid van de gevestigde bedrijven KMO's. Dit betekent dat de juridisch planologische toestand verschilt van de referentiesituatie.

8.4.3. Mogelijke effecten

8.4.3.1. T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

De overgang van één (non-actief) bedrijf naar meerdere lokale bedrijven in het plangebied zal niet per se resulteren in een stijging van het aantal vervoersbewegingen. Om de invloed van de herinvulling van de site op de mobiliteit in beeld te brengen wordt de huidige situatie afgewogen t.a.v. een inschatting op basis van de toekomstige situatie. Er wordt gebruikgemaakt van de kencijfers uit het Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER (Departement MOW, 2018). Daarbij wordt rekening gehouden met het aantal werknemers per hectare netto bedrijventerrein. Omdat zich binnen het bedrijventerrein ook enkele woningen bevinden, wordt enkel de oppervlakte van de percelen met een bedrijfsgebouw in aanmerking genomen. Voor het vrachtverkeer worden cijfers gebruikt van de CROW.

Bestaande situatie

Er zijn op heden echter al conflicten in de Oude Diksmuidse Boterweg en de Kortestraat. Beide wegen worden gebruikt als sluiproutes, wat leidt tot conflicten met de bestaande bedrijvigheid. De woningen binnen het plangebied zullen echter een beperkte verkeer genereren en kunnen daarom beschouwd worden als verwaarloosbaar.

Personenwagens:

De bestaande bedrijven binnen het plangebied genereren een zekere hoeveelheid verkeer. De bedrijven binnen het plangebied hebben een totale oppervlakte van ca. 9,7 ha. O.b.v. de kencijfers uit het 'Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER' (Departement MOW, 2018) wordt er gemiddeld 16,7 werkende/ha netto bedrijventerrein verwacht op de bedrijfssite. Om de totale oppervlakte van bedrijven (9,7 ha) te verrekenen tot het aandeel 'netto bedrijventerrein' wordt een algemeen percentage van 81% gehanteerd. Dit maakt dat het totaal aantal toekomstige werknemers op 131 geschat kan worden.

Gezien het plangebied in het buitengebied gelegen is, wordt aangenomen dat 68% van de werknemers per wagen de bedrijfssite zullen bereiken. Dit maakt dat er dagelijks ca. 89 wagens (werknemers) aanwezig zijn op de site. Deze **89** wagens zorgen dagelijks voor 178 autobewegingen.

Vrachtverkeer:

Volgens de kengetallen van het CROW bedraagt de verkeersgeneratie voor een regionaal of gemengd bedrijventerrein naar schatting gemiddeld 25 vrachtverkeer per etmaal per hectare. Op basis daarvan kan voor de huidige situatie worden geraamd dat er dagelijks ongeveer 243 vrachtauto's op het bedrijventerrein aanwezig zijn, wat overeenkomt met gemiddeld 485 vrachtverkeersbewegingen per dag.

Toekomstige situatie n.a.v. planvoornemen:

Om een inschatting te maken van de mobiliteitsgeneratie t.g.v. het nieuwe project wordt een raming gedaan o.b.v. de kencijfers uit het 'Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER' (Departement MOW, 2018). Er worden drie scenario's uitgewerkt met verschillende functies om na te gaan wat het meest geschikte programma voor deze locatie is. De woningen binnen het plangebied zullen echter een beperkte verkeer genereren en kunnen daarom beschouwd worden als verwaarloosbaar. In het voorliggend RUP wordt een verbindingsweg voorzien tussen de pijpekop van de Gentstraat en de Oude Diksmuidse Boterweg. Hierdoor zal er geen vrachtverkeer meer doorheen de Kortestraat gebeuren.

Scenario 1: Lokaal gemengde bedrijventerrein (KMO)

In het planvoornemen wordt het regionaal bedrijventerrein omgevormd naar een lokaal gemengde bedrijventerrein met KMO's.

Personenwagens:

Cfr. het richtlijnenboek worden er voor een lokaal bedrijventerrein gemiddeld 29,1 werkenden/ha netto bedrijventerrein verwacht op de bedrijfssite. Om de totale oppervlakte van de zone voor bedrijvigheid (9,7 ha) te verrekenen tot het aandeel 'netto bedrijventerrein' wordt een algemeen percentage van 81% gehanteerd. Dit maakt dat het totaal aantal toekomstige werknemers op 229 geschat kan worden.

Gezien het plangebied in het buitengebied gelegen is, wordt aangenomen dat 68% van de werknemers per wagen de bedrijfssite zullen bereiken. Dit maakt dat er dagelijks ca. 156 wagens verwacht kunnen worden t.b.v. werknemers op de site per dag. Deze **156** wagens zorgen dagelijks voor 312 autobewegingen.

Er worden 71 bezoekers verwacht, waarvan 36 bezoekers zich met de wagen zullen verplaatsen. Dagelijks genereren deze bezoekers 36 wagens en 62 autoverplaatsingen.

In totaal genereert deze functie ca. 192 wagens en 384 autobewegingen.

Vrachtverkeer:

Volgens de kengetallen van het CROW bedraagt de verkeersgeneratie voor een licht bedrijventerrein gemiddeld ongeveer 12 vrachtwagens per etmaal per hectare.
Op basis hiervan kan worden geraamd dat er in de toekomstige situatie ongeveer 116 vrachtwagens per dag aanwezig zal zijn op de bedrijfssite, wat neerkomt op circa 232 vrachtwagenbewegingen per etmaal.

Toekomstige mobiliteitsgeneratie (dagelijks) voor de volledige plangebied i.f.v. bedrijvigheid:

- 192 wagens, goed voor 384 autobewegingen;
- 116 vrachtvoertuigen, goed voor 232 vrachtbewegingen.

Deze berekeningen zijn gebaseerd op de cijfers uit het Richtlijnenboek en de CROW. Variaties in perceelsgrootte, hoogte van gebouwen of type zone (zoals ambachtelijke zones of kmo-zones) worden niet apart meegenomen, omdat deze factoren al zijn verwerkt in de kencijfers, die uitgaan van de hectare netto bedrijventerrein. Het gaat hierbij om gemiddelde waarden, die in de praktijk nog kunnen variëren.

Scenario 2: lokaal gemengde bedrijvigheid (KMO) + kantoren (optie 1)

In het planvoornemen wordt het regionaal bedrijventerrein omgevormd naar een lokaal gemengde bedrijventerrein met KMO's en kantoren. In dit scenario wordt uitgegaan van ca. 7.000 m² bruto vloeroppervlakte en een terreinoppervlakte van 9,3 ha voor lokale bedrijvigheid.

Personenwagens KMO's:

Cfr. het richtlijnenboek worden er voor een lokaal bedrijventerrein gemiddeld 29,1 werkenden/ha netto bedrijventerrein verwacht op de bedrijfssite. Om de totale oppervlakte van de zone voor bedrijvigheid (9,3 ha) te verrekenen tot het aandeel 'netto bedrijventerrein' wordt een algemeen percentage van 81% gehanteerd. Dit maakt dat het totaal aantal toekomstige werknemers op 219 geschat kan worden.

Gezien het plangebied in het buitengebied gelegen is, wordt aangenomen dat 68% van de werknemers per wagen de bedrijfssite zullen bereiken. Dit maakt dat er dagelijks ca. 149 wagens verwacht kunnen worden t.b.v. werknemers op de site per dag. Deze 149 wagens zorgen dagelijks voor 298 autobewegingen.

Er worden 69 bezoekers verwacht, waarvan 35 bezoekers zich met de wagen zullen verplaatsen. Dagelijks genereren deze bezoekers 70 autoverplaatsingen.

In totaal genereert deze functie ca. 184 wagens en 368 autobewegingen.

Vrachtverkeer:

Volgens de kengetallen van het CROW bedraagt de verkeersgeneratie voor een licht bedrijventerrein gemiddeld ongeveer 12 vrachtwagens per etmaal per hectare.
Op basis hiervan kan worden geraamd dat er in de toekomstige situatie ongeveer 112 vrachtwagens per dag aanwezig zal zijn op de bedrijfssite, wat neerkomt op circa 223 vrachtwagenbewegingen per etmaal.

Kantoren

Cfr. het richtlijnenboek wordt er voor een standaard kantooromgeving 12,5 m² netto ruimte voorzien per voltijdse werknemer. Voor een netto vloeroppervlakte van 5.600 m² (bvo 7.000 m²) worden er 448 werknemers verwacht, waarvan 358 werknemers voltijds werken. Dit maakt dat er dagelijks ca. 226 wagens verwacht kunnen worden. Voor de kantoren worden er 112 bezoekers verwacht per dag, waarvan 58 bezoekers zich verplaatsen met de wagen. In totaal genereert deze functie ca. **284** wagens en 568 autobewegingen.

Toekomstige mobiliteitsgeneratie (dagelijks) voor de volledige plangebied i.f.v. bedrijvigheid:

- 184 wagens, goed voor 368 autobewegingen;
- 112 vrachtvoertuigen, goed voor 223 vrachtbewegingen.
- 284 wagens, goed voor 568 autobewegingen.

Deze berekeningen zijn gebaseerd op de cijfers uit het Richtlijnenboek en de CROW. Variaties in perceelsgrootte, hoogte van gebouwen of type zone (zoals ambachtelijke zones of kmo-zones) worden niet apart meegenomen, omdat deze factoren al zijn verwerkt in de kencijfers, die uitgaan van de hectare netto bedrijventerrein. Het gaat hierbij om gemiddelde waarden, die in de praktijk nog kunnen variëren.

Scenario 3: lokaal gemengde bedrijvigheid + kantoren (optie 2)

In het planvoornemen wordt het regionaal bedrijventerrein omgevormd naar een lokaal gemengde bedrijventerrein met KMO's en kantoren. In dit scenario wordt uitgegaan van ca. 3.500 m² bruto vloeroppervlakte en een terreinoppervlakte van 9,5 ha voor lokale bedrijvigheid.

Personenwagens KMO's:

Cfr. het richtlijnenboek worden er voor een lokaal bedrijventerrein gemiddeld 29,1 werkenden/ha netto bedrijventerrein verwacht op de bedrijfssite. Om de totale oppervlakte van de zone voor bedrijvigheid (9,5 ha) te verrekenen tot het aandeel 'netto bedrijventerrein' wordt een algemeen percentage van 81% gehanteerd. Dit maakt dat het totaal aantal toekomstige werknemers op 224 geschat kan worden.

Gezien het plangebied in het buitengebied gelegen is, wordt aangenomen dat 68% van de werknemers per wagen de bedrijfssite zullen bereiken. Dit maakt dat er dagelijks ca. 152 wagens verwacht kunnen worden t.b.v. werknemers op de site per dag. Deze 152 wagens zorgen dagelijks voor 304 autobewegingen.

Er worden 70 bezoekers verwacht waarvan 36 bezoekers zich met de wagen verplaatsen. Dagelijks genereren deze bezoekers 72 autoverplaatsingen.

In totaal genereert deze functie ca. 188 wagens en 376 autobewegingen.

Vrachtverkeer:

Volgens de kengetallen van het CROW bedraagt de verkeersgeneratie voor een licht bedrijventerrein gemiddeld ongeveer 12 vrachtwagens per etmaal per hectare.
Op basis hiervan kan worden geraamd dat er in de toekomstige situatie ongeveer 114 vrachtwagens per dag aanwezig zal zijn op de bedrijfssite, wat neerkomt op circa 228 vrachtwagenbewegingen per etmaal.

Kantoren

Cfr. het richtlijnenboek wordt er voor een standaard kantooromgeving 12,5 m² netto ruimte voorzien per voltijdse werknemer. Voor een netto vloeroppervlakte van 2.800 m² (bvo 3.500 m²) worden er 224 werknemers verwacht, waarvan 179 werknemers voltijds werken. Dit maakt dat er dagelijks ca. 121 wagens verwacht kunnen worden. Voor de kantoren worden er 56 bezoekers verwacht per dag, waarvan 29 bezoekers zich verplaatsen met de wagen. In totaal genereert deze functie ca. 150 wagens en 300 autobewegingen.

Toekomstige mobiliteitsgeneratie (dagelijks) voor de volledige plangebied i.f.v. bedrijvigheid:

- 188 wagens, goed voor 376 autobewegingen;
- 114 vrachtvoertuigen, goed voor 228 vrachtbewegingen.
- 150 wagens, goed voor 300 autobewegingen

Deze berekeningen zijn gebaseerd op de cijfers uit het Richtlijnenboek en de CROW. Variaties in perceelsgrootte, hoogte van gebouwen of type zone (zoals ambachtelijke zones of kmo-zones) worden niet apart meegenomen, omdat deze factoren al zijn verwerkt in de kencijfers, die uitgaan van de hectare netto bedrijventerrein. Het gaat hierbij om gemiddelde waarden, die in de praktijk nog kunnen variëren.

Overzicht scenario's

	Scenario 1	**Scenario 2**		**Scenario 3**	
Functies	9,7 ha KMO's	9,3 ha KMO's	7.000 m² kantoren	9,6 ha KMO's	3.500 m² kantoren
Aantal autobewegingen (PAE)	848	814	568	832	300
Totale autobewegingen (PAE)	848	1.382		1.132	

Wegencategorisering:

Om de verkeersgeneratie af te toetsen t.a.v. de capaciteit van de omliggende wegenis van het project, wordt de toekomstige verkeersgeneratie vertaalt in PAE-bewegingen (PAE = Personenauto-equivalenten). Een gelede vrachtwagen met oplegger kent een pae-waarde van 2.

Wegencategorisering		Capaciteit (PAE/u per rijrichting)	
Wegcategorie	Inrichting	Theoretische capaciteit (PAE/u/richting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (PAE/u/richting)

Primaire weg type I of II	Omlegging 2x2, beperkt aantal kruispunten	3.600	3.600
Secundaire weg type I of II	2x2 in bebouwde kom, groot aantal kruispunten	2.400	2.000
	2x1, weinig tot geen kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	1.800	1.800
Secundaire weg type II of III	2x1, groot aantal kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	1.200	1.200
Lokale weg type I	2x1 groot aantal kruispunten	1.000	650
Lokale weg type II	2x1 groot aantal kruispunten		400
Lokale weg type III	2x1, geen scheiding verkeersdeelnemers		250

Tabel 11: Wegencategorisering

Beide (Gentstraat en Oude Diksmuidse Boterweg) ontsluitingswegen van het plangebied betreffen een lokale weg type 3. Deze kent een theoretische wegcapaciteit van 1.000 pae/u/richting en een wegcapaciteit i.f.v. leefbaarheid van 250 pae/u/richting. Aangezien dit om industriewegen gaat, is het niet noodzakelijk om rekening te houden met de wegcapaciteit i.f.v. de leefbaarheid. De verkeersgeneratie t.g.v. de toekomstige herinvulling van de site voor scenario 1, met name maximaal 424 pae/richting doorheen een volledige dag. Aangezien deze wegcapaciteit verdeeld is over twee ontsluitingswegen zal dit zich vertalen in maximaal 212 pae/richting doorheen een volledige dag.

Scenario 2 genereert maximaal 691 PAE/richting doorheen een volledige dag. Aangezien deze wegcapaciteit verdeeld is over twee ontsluitingswegen zal dit zich vertalen in maximaal 345 pae/richting doorheen een volledige dag.

Scenario 3 genereert maximaal 566 PAE/richting doorheen een volledige dag. Aangezien deze wegcapaciteit verdeeld is over twee ontsluitingswegen zal dit zich vertalen in maximaal 283 pae/richting doorheen een volledige dag.

De Kortestraat, eveneens een lokale weg type 3, zal door de nieuwe verbindingsweg geen zwaar verkeer meer opvangen. Dit betekent dat de druk op deze weg zal wegvallen.

We kunnen stellen dat de verkeersgeneratie t.g.v. de toekomstige herinvulling van alle drie de scenario's de wegcapaciteit van de omliggende wegenis niet overschrijdt.

Conclusie:

Er wordt door het voorliggend planvoornemen een impact verwacht op de mobiliteit. Scenario 2 genereert het meeste verkeer van alle scenario's. De dagelijks te verwachten mobiliteitsgeneratie bestaat uit maximaal 691 PAE/richting doorheen een volledige dag verdeeld over twee ontsluitingswegen t.b.v. de bedrijfsvoering. Dit betekent per ontsluitingsweg een maximaal 345 PAE/richting doorheen een volledige dag. Bijgevolg kunnen we stellen dat de bijkomende verkeersgeneratie t.a.v. de feitelijke referentiesituatie geen significante negatieve effecten zal teweegbrengen.

8.4.3.2. T.o.v. de juridisch planologische toestand

Er worden positieve effecten verwacht op het gebied van verkeersgeneratie. Binnen het voorliggende planvoornemen neemt het aandeel zwaar verkeer af, terwijl het autoverkeer toeneemt. Voor de omgeving van het plangebied is het wenselijk om het aantal zware voertuigen te beperken. Het voorliggend RUP voorziet bovendien een verbindingsweg tussen de pijpekop van de Gentstraat met de Oude Diksmuidse Boterweg, waardoor de druk op de Kortestraat wegvalt.

8.4.3.3. Milderende maatregelen

Rekening houdend met het plan worden geen negatieve effecten verwacht op het vlak van mobiliteit. Er zijn geen milderende maatregelen nodig.

8.4.4. Conclusie

Er worden geen significante negatieve effecten verwacht betreffende de discipline mens – mobiliteit.

8.5. Discipline mens – ruimtelijke aspecten

8.5.1. Feitelijke referentiesituatie

Gewestplan

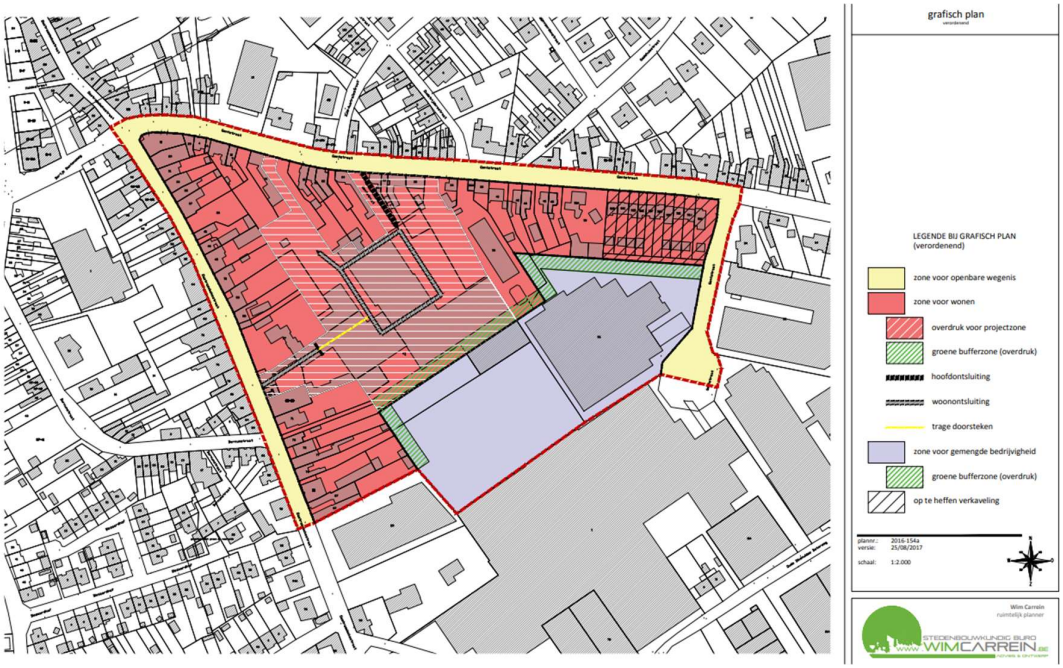
➔ *Zie kaartenbundel: Gewestplan (1976-1980)*

Volgens het gewestplan Roeselare – Tielt (KB 17 december 1979)situeert het grootste deel van het plangebied zich in gebied voor milieubelastende industrie. Het plangebied wordt grotendeels omringt door woongebied en agrarisch gebied.

APA, BPA en RUP

➔ *Zie kaartenbundel: Aanduiding APA, BPA en RUP's*

Er zijn geen APA's/BPA's en RUP's van toepassing op dit plangebied. Er is wel een RUP van kracht ten noorden van het plangebied, RUP 'Reconversiesite Oostrozebekestraat-Gentstraat' (d.d. 12 maart 2018)



Figuur 53: RUP Reconversiesite Oostrozebekestraat-Gentstraat (in werking vanaf 12 maart 2018)

Herbevestigd agrarisch gebied

➔ *Zie kaartenbundel: Herbevestigde agrarische gebieden (2013)*

Het zuidelijk gedeelte dat door het gewestplan bestemt is als agrarisch gebied, wordt tevens aangeduid als herbevestigde agrarische gebieden.

Atlas der buurtwegen

➔ *Zie kaartenbundel: Atlas der Buurtwegen*

De Oude Diksmuidse Boterweg loopt doorheen het plangebied en wordt in de Atlas der buurtwegen aangeduid als weg nr. 38 en de Oostrozebekestraat als weg nr. 4.. De Gentstraat wordt aangeduid als weg nr. 3 en de Kortestraat als weg nummer 39.

Grenzend aan het plangebied komen volgende voetwegen voor:
- Voetpad nr. 82 (loopt doorheen het plangebied-afgeschaft) en sluit aan op de Koornzakstraat
- Voetpad nr. 96 (afgeschaft)
- Voetpad nr. 138

8.5.2. Juridisch-planologische situatie

Volgens het gewestplan is het plangebied bestemd als ‘zone voor milieubelastende industrie’. Momenteel zijn er geen milieubelastende industrieën aanwezig. Echter zijn ambachtelijke bedrijven of KMO’s niet toegelaten omwille van de grootte van het bedrijventerrein (volgens artikel 4.4.8/1 van de VCRO). Op heden is de meerderheid van de gevestigde bedrijven KMO’s. Dit betekent dat de juridisch planologische toestand verschilt van de referentiesituatie.

8.5.3. Mogelijke effecten

8.5.3.1. T.o.v. de feitelijke referentiesituatie

De referentiesituatie binnen het plangebied betreft voornamelijk een bebouwd gebied. De voormalige bedrijvigheid van Ferrokonstrukt werd aangeduid als 'milieubelastende industrie'. Aangezien de activiteiten van dit bedrijf inmiddels zijn gestopt, is er binnen het plangebied geen milieubelastende industrie meer aanwezig. De meerderheid van de aanwezige bedrijven bestaat uit KMO’s. Het voorliggende plan beoogt een bestemmingswijziging van ‘zone voor milieubelastende industrie’ naar ‘zone voor lokale (gemengde) bedrijvigheid’. Hierdoor wordt de rechtszekerheid van de bestaande bedrijven gewaarborgd en ontstaat er ruimte voor andere KMO’s of ambachtelijke ondernemingen om zich hier te vestigen.

8.5.3.2. T.o.v. de juridisch-planologische situatie

Het voorliggend plan zal de bestemmingen, vastgelegd door het gewestplan, afbakenen op basis van de perceelsgrens om versnippering te vermijden.

8.5.3.3. Milderende maatregelen

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

8.5.4. Conclusie

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

8.6. Discipline mens – gezondheid (incl. lucht en geluid)

8.6.1. 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)
- Fijnstof PM10 Interpolatie
- Stikstofdioxide (NO2) Interpolatie
- Black Carbon (BC) Interpolatie

Fijnstof PM2.5 interpolatie 2024

➔ *Zie kaartenbundel: Luchtkwaliteit (2024): fijn stof PM 2.5 (links) en fijn stof PM 10 (rechts)*

Op deze kaart valt weinig differentiatie op te merken maar wordt eerder op een egale vorm van fijn stof in en rond het plangebied geduid. Het gaat om een gemiddelde fijnstofconcentratie PM2.5/m³, namelijk 7,6 – 10,5 microgram. Dit betreft een normaal gemiddelde waarde binnen Vlaanderen.

Fijnstof PM10 interpolatie 2024

➔ *Zie kaartenbundel: Luchtkwaliteit (2024): fijn stof PM 2.5 (links) en fijn stof PM 10 (rechts)*

Gelijklopend aan de hierboven vernoemde kaart wordt het plangebied ingekleurd en gezien als een zone waar er gemiddeld 16-20 microgram fijn stof PM10/m³ aanwezig is. Het plangebied en zijn nabije omgeving beftreffen een normaal gemiddelde waarde binnen een buitengebied in Vlaanderen.

Stikstofdioxide (NO2) interpolatie 2024

➔ *Zie kaartenbundel: Luchtkwaliteit (2024): stikstof (links) en roet – Black Carbon (rechts)*

Het plangebied en de onmiddellijke omgeving zijn gelegen binnen een zone met een gemiddelde van 21-30 microgram stikstofdioxide per kubieke meter. Dit betreft een normaal gemiddelde waarde binnen een buitengebied in Vlaanderen.

Black Carbon (BC) Interpolatie 2024

➔ *Zie kaartenbundel: Luchtkwaliteit (2024): stikstof (links) en roet – Black Carbon (rechts)*

Het plangebied en de onmiddellijke omgeving zijn gelegen binnen een zone met een gemiddelde van 0,31 – 0,40 microgram BC/m³. Dit betreft ook hier een normaal gemiddelde binnen een buitengebied in Vlaanderen.

Geluid

➔ *Zie kaartenbundel: Geluidsbelasting door belangrijke en aanvullende wegen (2021), dag (links), nacht (rechts)*

Op de geluidsbelastingskaart van Departement Omgeving valt op te merken dat ter hoogte van de Randweg een verhoogde concentratie aan geluidspollutie op te merken is. Ter hoogte van het plangebied zelf is er geen geluidsbelasting, zowel overdag als 's nachts, aanwezig.

Atlas lichtpollutie

➔ *Zie kaartenbundel: Lichtvervuiling (2024)*

Op de lichtvervuilingskaart is 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 hoogste 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.

8.6.2. Juridisch-planologische situatie

Volgens het gewestplan is het plangebied bestemd als ‘zone voor milieubelastende industrie’. Momenteel zijn er geen milieubelastende industrieën aanwezig. Echter zijn ambachtelijke bedrijven of KMO’s niet toegelaten omwille van de grootte van het bedrijventerrein (volgens artikel 4.4.8/1 van de VCRO). Op heden is de meerderheid van de gevestigde bedrijven KMO’s. Dit betekent dat de juridisch planologische toestand verschilt van de referentiesituatie.

8.6.3. Mogelijke effecten

8.6.3.1. 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 lokale bedrijvigheid 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 lokale bedrijvigheid is niet van die aard dat deze tot abnormale geluidshinder zal leiden:
Deze lokale bedrijvigheid zal leiden tot een matige hoeveelheid aantal vervoersbewegingen gespreid doorheen de dag. Dit zal t.o.v. het bestaande verkeer slechts een beperkte bijdrage hebben aan het omgevingsgeluid. De verkeersbewegingen doen zich in hoofdzaak overdag voor waardoor er ’s nachts niets zal wijzigen.

Licht

Onder het discipline licht kan er gesteld worden dat de mogelijks te integreren functies een minimaal aantal bijkomende lichtbronnen met zich zal meebrengen. Daarnaast wordt er geen abnormale overlast verwacht gezien de aard van de geplande bedrijvigheid en er geen nachtactiviteiten worden verwacht.

8.6.3.2. T.o.v. de juridisch-planologische situatie

Lucht, geluid en licht

Ten opzichte van de mogelijke invulling gebaseerd op de juridisch planologische toestand tegenstelling tot zone voor lokaal (gemengde) bedrijvigheid zal de doelstelling binnen het voorliggend planvoornemen weinig impact hebben op de discipline mens - gezondheid.

8.6.3.3. Milderende maatregelen

Er worden geen significante negatieve effecten verwacht betreffende de discipline mens – gezondheid.

8.6.4. Conclusie

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

8.7. Disciplines mens - veiligheid

8.7.1. Feitelijke referentiesituatie

SEVESO-inrichtingen

➔ *Zie kaartenbundel: Plangebied met SEVESO-inrichtingen*

Binnen een straal van 2 kilometer zijn geen hogedrempel noch lagedrempel SEVESO-inrichtingen gelegen.

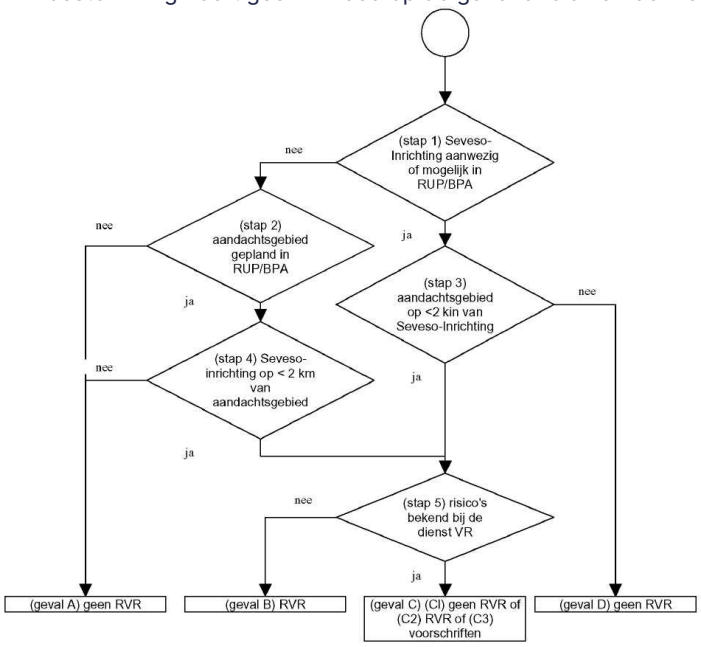
8.7.2. Juridisch-planologische situatie

De referentiesituatie binnen het plangebied betreft voornamelijk een bebouwd gebied. De voormalige bedrijvigheid van Ferrokonstrukt werd aangeduid als 'milieubelastende industrie'. Aangezien de activiteiten van dit bedrijf inmiddels zijn gestopt, is er binnen het plangebied geen milieubelastende industrie meer aanwezig. De meerderheid van de aanwezige bedrijven bestaat uit KMO's. Het voorliggende plan beoogt een bestemmingswijziging van 'zone voor milieubelastende industrie' naar 'zone voor lokale (gemengde) bedrijvigheid'. Hierdoor wordt de rechtszekerheid van de bestaande bedrijven gewaarborgd en ontstaat er ruimte voor andere KMO's of ambachtelijke ondernemingen om zich hier te vestigen.

8.7.3. Mogelijke effecten

8.7.3.1. T.o.v. de feitelijke referentiesituatie en juridisch-planologische situatie

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 54: Beslissingsdiagram ruimtelijke veiligheidsrapportage

8.7.3.2. Milderende maatregelen

Dit plan oefent geen negatieve invloed uit op de disciplines mens - veiligheid, bijgevolg zijn er geen milderende maatregelen van toepassing.

8.7.4. 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.

8.8. Grensoverschrijdende effecten

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

9. Ruimtelijk Veiligheidsrapport

9.1. 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.

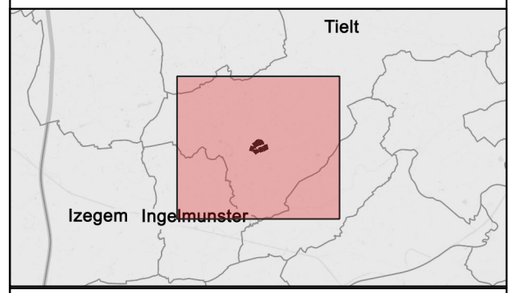
10. Bijlagen

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 1: Situering op topografische atlas

Legende

- buffer_2km
- Plancontour



0 6 12 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- NGI

N

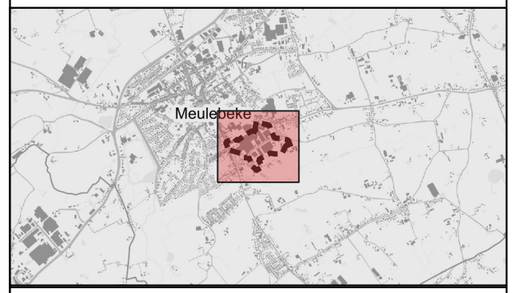
adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 2: Situering op luchtfoto en kadastrale percelen

Legende

- Plancontour
- Percelen GRB



0 1 2 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

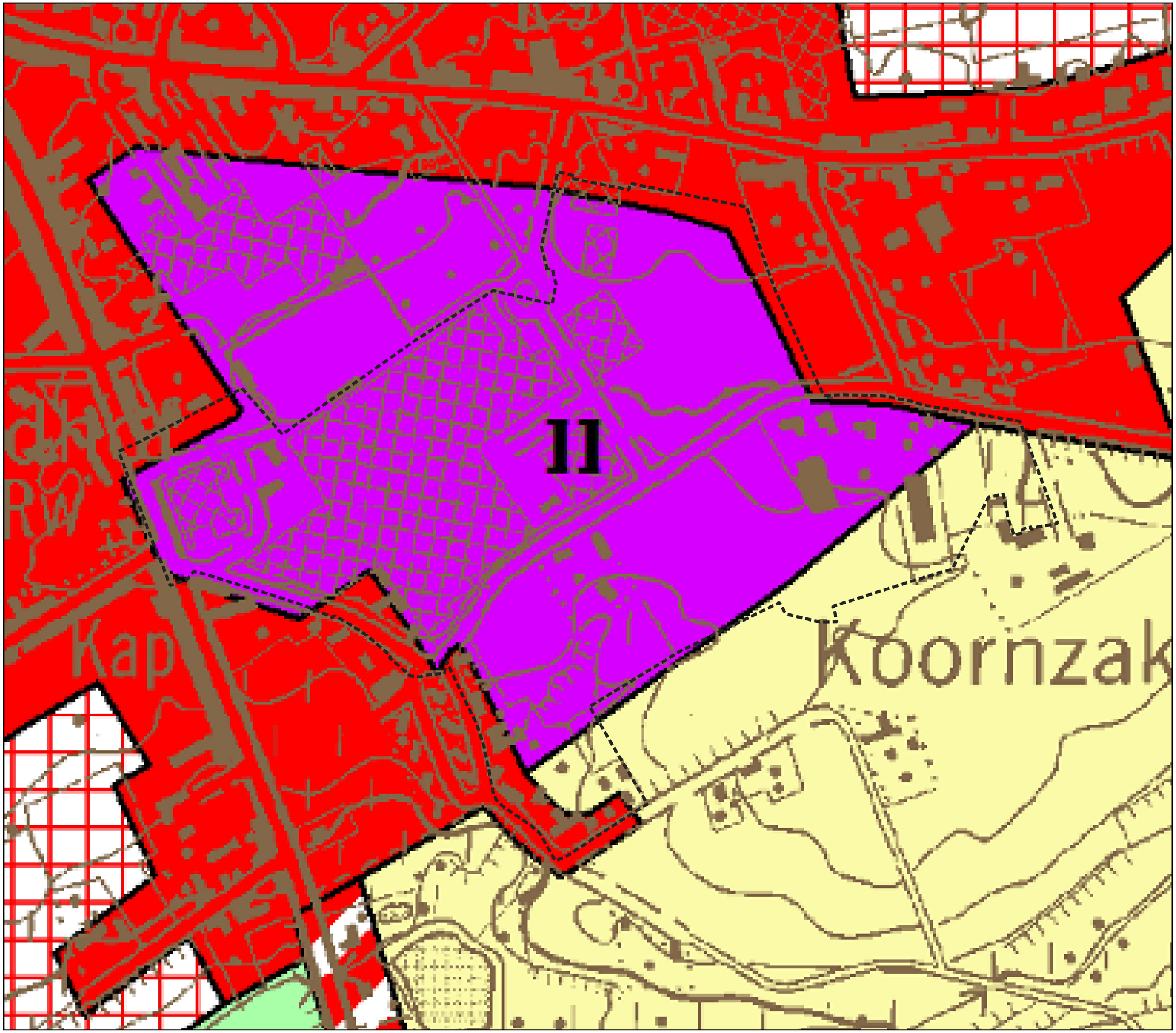
Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

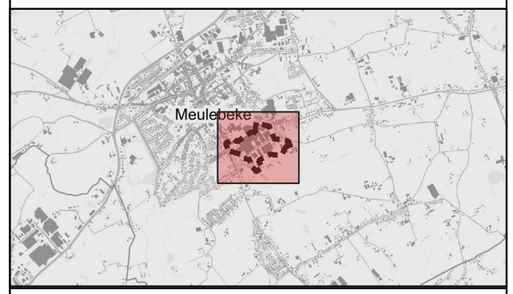
Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 3: Gewestplan (1976 - 1980)



Legende

Plancontour



0 1 2 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

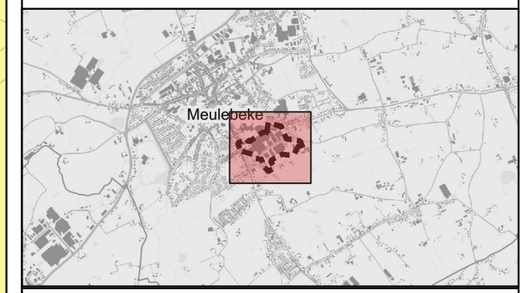
adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 4: Herbevestigde agrarische gebieden (2013)

Legende

- Plancontour
- Herbevestigde Agrarische gebieden



0 1 2 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

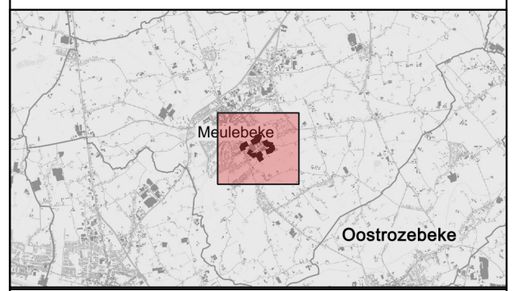
adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 5: Aanduiding APA, BPA en RUP's

Legende

- Plancontour
- Gewestelijk RUP
- Algemene plannen van aanleg
- Bijzondere plannen van aanleg
- Provinciaal RUP
- Gemeentelijk RUP



0 3 6 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

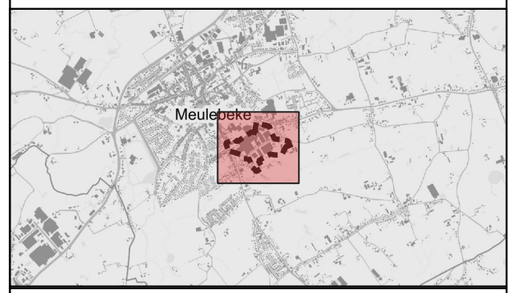
adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 6: Atlas der Buurtwegen (1841)

Legende

Plancontour



0 1 2 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

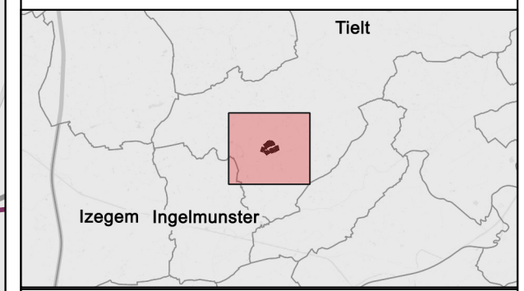
Kaart 7: Netwerk traag verkeer

Legende

- Plancontour
- Wandelnetwerk: traject
- Wandelnetwerk: knooppunt

Fietssnelwegen

- Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk
- fietsnetwerk: traject
- Fietsnetwerk: knooppunt



0 6 12 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 8: Netwerk openbaar vervoer (30/05/2024)

Legende

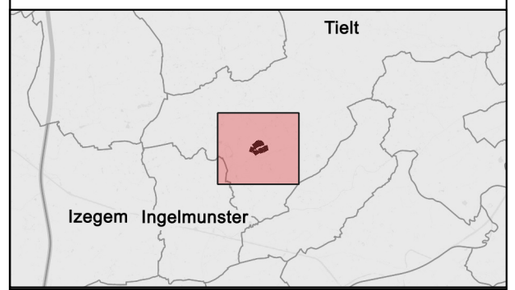
Plancontour

Haltes De Lijn

halte

Reiswegen De Lijn

reisweg



0 6 12 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 9: Wegencategorisering

Legende

- Plancontour

Wegsegment

- hoofdweg
- primaire weg I
- primaire weg II
- primaire weg II type 1
- primaire weg II type 2
- primaire weg II type 4
- secundaire weg
- secundaire weg type 1
- secundaire weg type 2
- secundaire weg type 3
- secundaire weg type 4
- lokale weg type 1
- lokale weg type 2
- lokale weg type 3
- niet van toepassing
- niet gekend



0 0,6 1,2 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

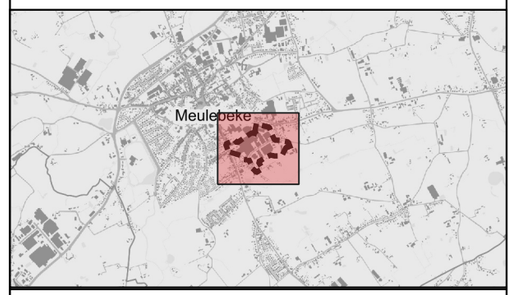
Kaart 10: Bodemtypes

Legende

- Plancontour

bodemkaart: bodemtypes

- Antropogeen
- Droog zand
- Vochtig zand
- Nat zandleem
- Natte klei
- Vochtig zandleem



0 1 2 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 11: Verontreinigde en waardevolle bodems

Legende

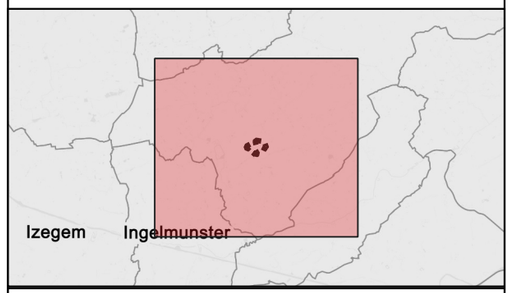
- buffer_2km
- Plancontour

Bodemdossier OVAM

- Beschrijvend bodemonderzoek
- Bodemsaneringsproject
- Eindevaluatieonderzoek
- Oriënterend bodemonderzoek

Schadegeval en meldingen OVAM

- Evaluatierapport schadegeval
- Vaststelling schadegeval
- Melding schadegeval
- Melding bodemverontreiniging



0 5 10 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be
- OVAM

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 12: Hydrografische atlas, van nature overstroombere gebieden en recent overstroomde gebieden

Legende

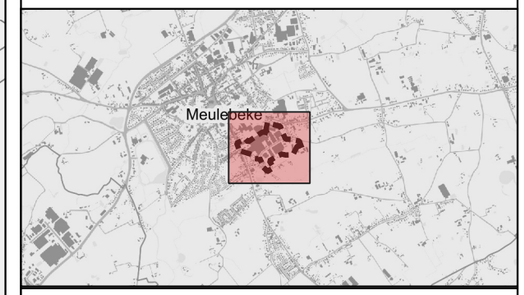
- buffer_2km
- Plancontour

Waterlopen

- Bevaarbaar
- Geklasseerd, eerste categorie
- Geklasseerd, tweede categorie
- Geklasseerd, derde categorie
- Gracht van algemeen belang
- Niet geklasseerd
- Recent overstroomde gebieden

Van nature overstroombare gebieden

- Afstromend water
- Rivier
- Waterloop
- Waterloop/modder
- Zee



0 1 2 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 13: Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (links), fluviaal (midden), vanuit de zee (rechts) (2023)

Legende

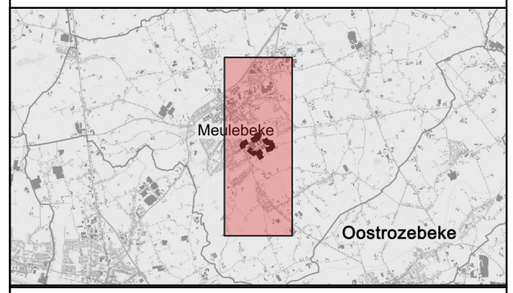
Plancontour

A - Geen overstroming gemodelleerd

B - Kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering

C - Kleine kans op overstromingen

D - Middelgrote kans op overstromingen



0 3 6 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 14: Signaalgebieden en beschermde gebieden voor grondwaterwinning

Legende

- buffer_2km
- Plancontour

signaal

Beschermingszones grondwaterwinning

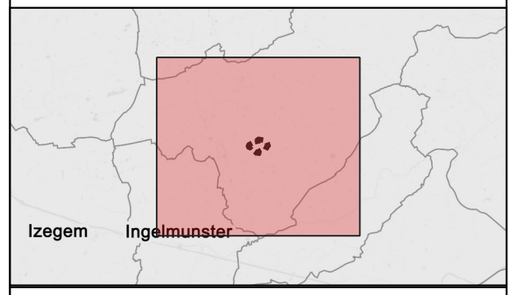
- Winning
- Bescheringszone type I
- Beschermingszone type II
- Beschermingszone type III

- Bouwvrije opgave
- Verscherpte watertoets

Meulebeke

Ingelmunster

Oostrozebeke



0 5 10 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

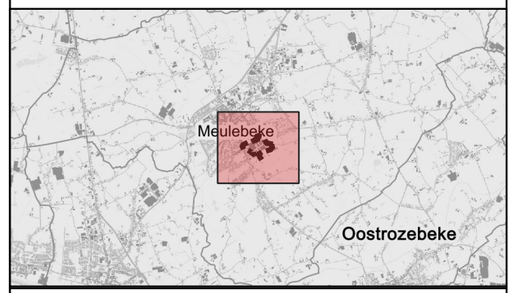
adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 15: Zoneringsplan (riolering)

Legende

- Plancontour
- Zoneringsplan: Woonkernen
- Zoneringsplan: Clusters
- Collectief geoptimaliseerd buitengebied
- Collectief te optimaliseren buitengebied
- Individueel te optimaliseren buitengebied - IBA - aanwezig
- Individueel te optimaliseren buitengebied - IBA - gepland
- Individueel te optimaliseren buitengebied - gesloten opvangsysteem - aanwezig
- Individueel te optimaliseren buitengebied - gesloten opvangsysteem - gepland



0 3 6 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 16: Biologische waarderingskaart (2023)

Legende

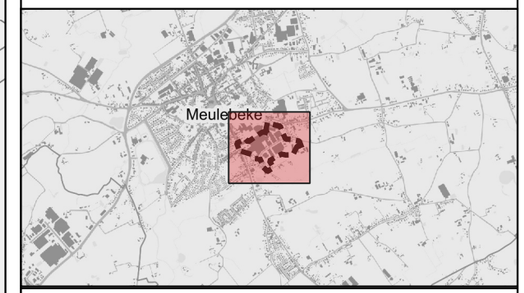
- Plancontour

BWK: Flora

- bio. zeer w
- complex bio. w en zeer w.
- bio. w
- complex bio. minder w, w en zeer w
- complex bio. minder w en zeer w.
- complex bio. minder w en w
- bio. minder w

BWK: Fauna

BWK: Hab 3260



0 1 2 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

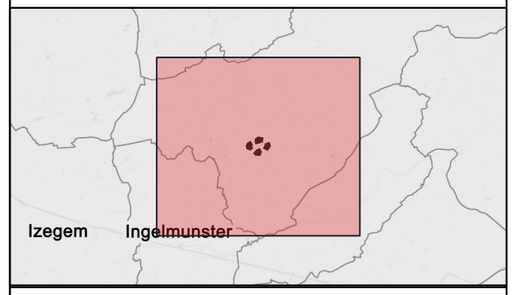
Kaart 17: Speciale natuurbeschermingszones

Legende

- Plancontour
- Habitatrichtlijngebieden
- Vogelrichtlijngebieden

Natura 2000: habitatkaart

- Habitat
- Onzeker habitat
- Potentieel habitat
- Ramsar-gebieden



0 5 10 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 18: Natuur en bosreservaten, VEN-gebieden en historisch permanent grasland (2015)

Legende

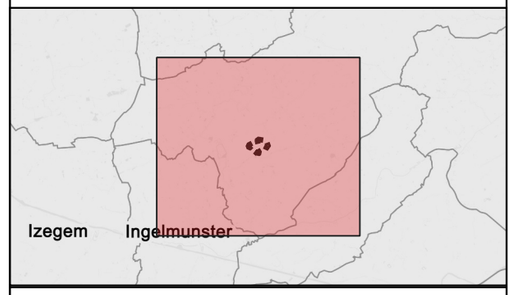
- buffer_2km
- Plancontour
- Natuurbeheerplannen

VEN-gebieden

- Grote Eenheid Natuur in Ontwikkeling
- Grote Eenheid Natuur
- Natuurverwervingsgebied

Historisch permanente graslanden

- historisch permanent grasland = hpg (verbod op wijzigen natuurwetgeving)
- hpg (natuurvergunningsplicht)
- hpg (verbod op wijzigen landbouwwetgeving)
- Duinreservaten



0 5 10 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

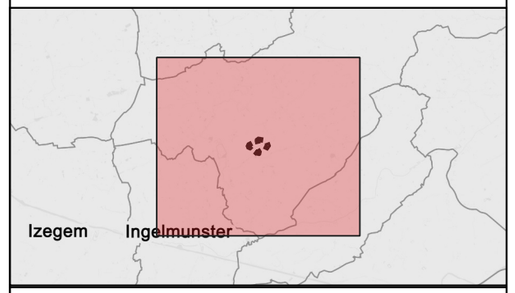
adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 19: Erfgoed en archeologie

Legende

- buffer_2km
- Plancontour
- UNESCO: buffer
- Beschermde overgangszones
- Beschermde monumenten
- Vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed
- Beschermde stads- en dorpsgezichten
- UNESCO: kern
- Vastgestelde landschapsatlas
- Vastgestelde inventaris landschappelijk erfgoed
- Erfgoedlandschappen
- Beschermde cultuurhistorische landschappen
- Beschermde archeologische sites
- Gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt
- Vastgestelde inventaris archeologisch erfgoed



0 5 10 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be
- Onroerenderfgoed.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

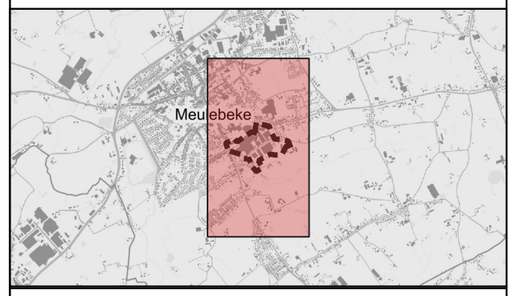
Kaart 20: Luchtkwaliteit (2024): fijn stof PM 2,5 (links) en fijn stof PM 10 (rechts)

Legende

Plancontour

Fijn stof PM 2,5 (links), PM 10 (rechts) concentratie (jaargemiddelde)

microgram/m³	microgram/m³
0 - 1.5	0 - 3
1.6 - 2.5	4 - 7
2.6 - 3.5	8 - 10
3.6 - 5.0	11 - 15
5.1 - 7.5	16 - 20
7.6 - 10.5	21 - 25
10.6 - 12.5	26 - 30
12.6 - 15	31 - 35
16 - 20	36 - 40
> 20	> 40



0 1 2 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be
- IRCEL-CELINE

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 21: Luchtkwaliteit (2024): Stikstof (links) en roet - Black Carbon (rechts)

Legende

Plancontour

Stikstof- (links) roet- (rechts) concentratie (jaargemiddelde)

microgram/m³	microgram/m³
0 - 10	0 - 0,10
11 - 15	0,11 - 0,20
16 - 20	0,21 - 0,30
21 - 30	0,31 - 0,40
31 - 40	0,41 - 0,60
41 - 45	0,61 - 0,80
46 - 50	0,81 - 1,00
51 - 60	1,01 - 1,20
61 - 75	1,21 - 1,50
> 75	> 1,50



0 0,6 1,2 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be
- IRCEL-CELINE

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 22: geluidsbelasting door belangrijke en aanvullende wegen (2021), dag (links), nacht (rechts)

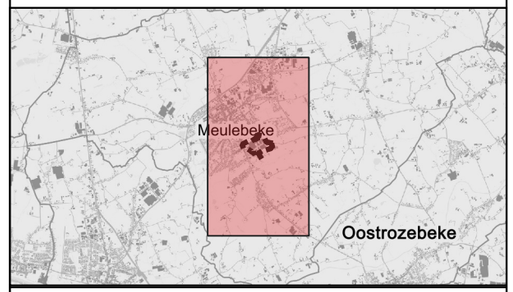
Legende

Plancontour

Strategische geluidsbelastingskaart 2021 belangrijke en aanvullende wegen Lden contouren dag (links) nacht (rechts)

55-60 dB
60-65 dB
65-70 dB
70-75 dB
>=75 dB

50-55 dB
55-60 dB
60-65 dB
65-70 dB
>=70 dB



0 3 6 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

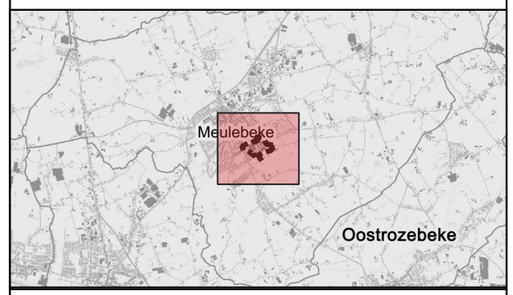
Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

Kaart 23: Lichtvervuiling (2024)

Legende

Plancontour

- <= 1
- 1 - 2
- 2 - 4
- 4 - 8
- 8 - 16
- 16 - 32
- 32 - 64
- > 64



0 3 6 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be
- David Lorenz (http://djlorenz.github.io/astronomy/lp2020/)

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE

Stad Tielt - RUP Oude Diksmuidse Boterweg

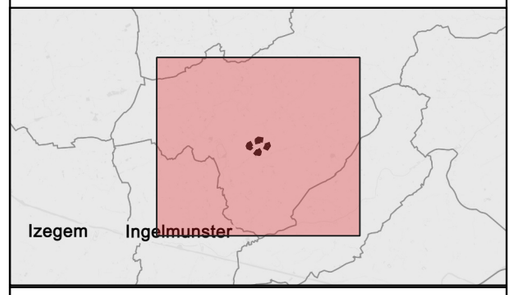
Kaart 24: Seveso-inrichtingen

Legende

- buffer_2km
- Plancontour

Terreinen van Seveso-inrichtingen

- Hogedrempel
- Lagedrempel
- Seveso consultatiezones



0 5 10 km

Datum: april 2026
CRS: EPSG:31370

Bronnen:
- Geopunt.be

N

adoplan
maakt de ruimte
PART OF EMBRIDGE