

# Addendum E1 Effecten op mobiliteit

## 1. Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

☐ ja. Voeg de mobiliteitsstudie als bijlage E1bis bij het formulier. Als de antwoorden op vragen 2 en 3 (indien van toepassing) opgenomen zijn in de mobiliteitsstudie, hoeft u die vragen niet in te vullen.

☒ nee. Ga naar vraag 2.

## 2. Beschrijf de mobiliteit die gegenereerd wordt door de aanvraag

Geef daarbij ook een beschrijving van de organisatie van het personenverkeer van en naar het project, en de gebruikte mobiliteitsmiddelen voor goederentransport, met vermelding van de aan- en afvoerfrequenties, de tijdstippen (indien relevant) van de transporten en de transportroute(s). Geef daarbij ook een eventuele toename in de vervoersbewegingen aan en mogelijke andere effecten voor weggebruikers of omwonenden, bijvoorbeeld verkeersemmissies.

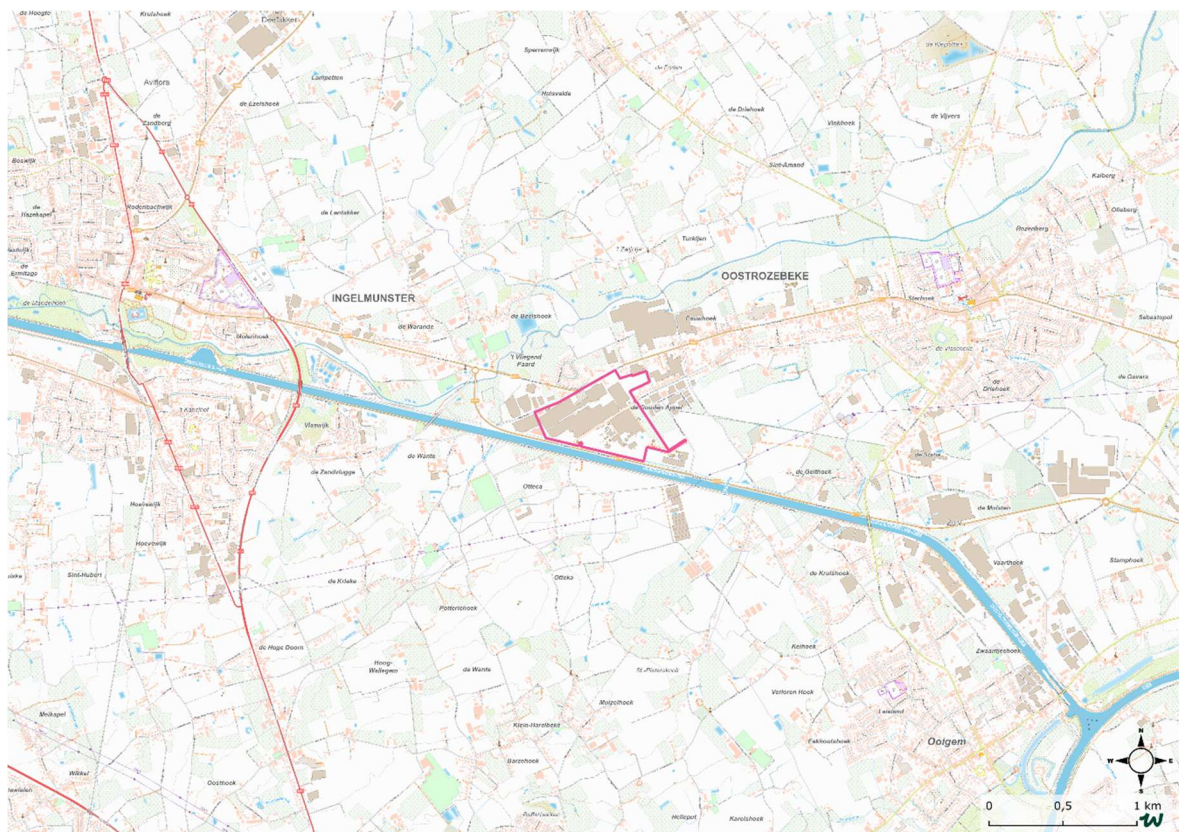
## Algemeen – bereikbaarheid

De site bevindt zich op een bedrijventerrein gelegen tussen het kanaal Leie – Roeselare en de gewestweg N357 (Ingelmunstersteenweg). De ontsluiting van het bedrijf voor vrachtwagens gebeurt langs de Nieuwenhovenstraat. De ontsluiting voor personenwagens gebeurt langs de Ingelmunstersteenweg.

De Nieuwenhovenstraat is een lokale erftoegangsweg die ontsluit op de N382 (Expressweg), een regionale weg.

Via de N382 kan de autosnelweg E17 (Kortrijk-Antwerpen) vlot bereikt worden.

De aansluiting met de E403 (Kortrijk – Brugge) is, afhankelijk van de bestemming, mogelijk via de op- en afrittencomplexen 6 Roeselare-Rumbeke, 7 Izegem, of 8 Roeselare-Beveren.



Figuur 1: Situering van het bedrijf op de topokaart (Bron: Geopunt)

Op ongeveer 300m van het bedrijf bevindt zich de dichtstbijzijnde bushalte (Oostrozebeke Nijverheidsstraat, gelegen in de Ingelmunstersteenweg (N358)). Deze wordt bediend door lijn 11 (Roeselare – Rumbeke – Izegem – Oostrozebeke – Waregem). De bus kan een optie zijn voor werknemers die in de nabijheid van deze lijn wonen.

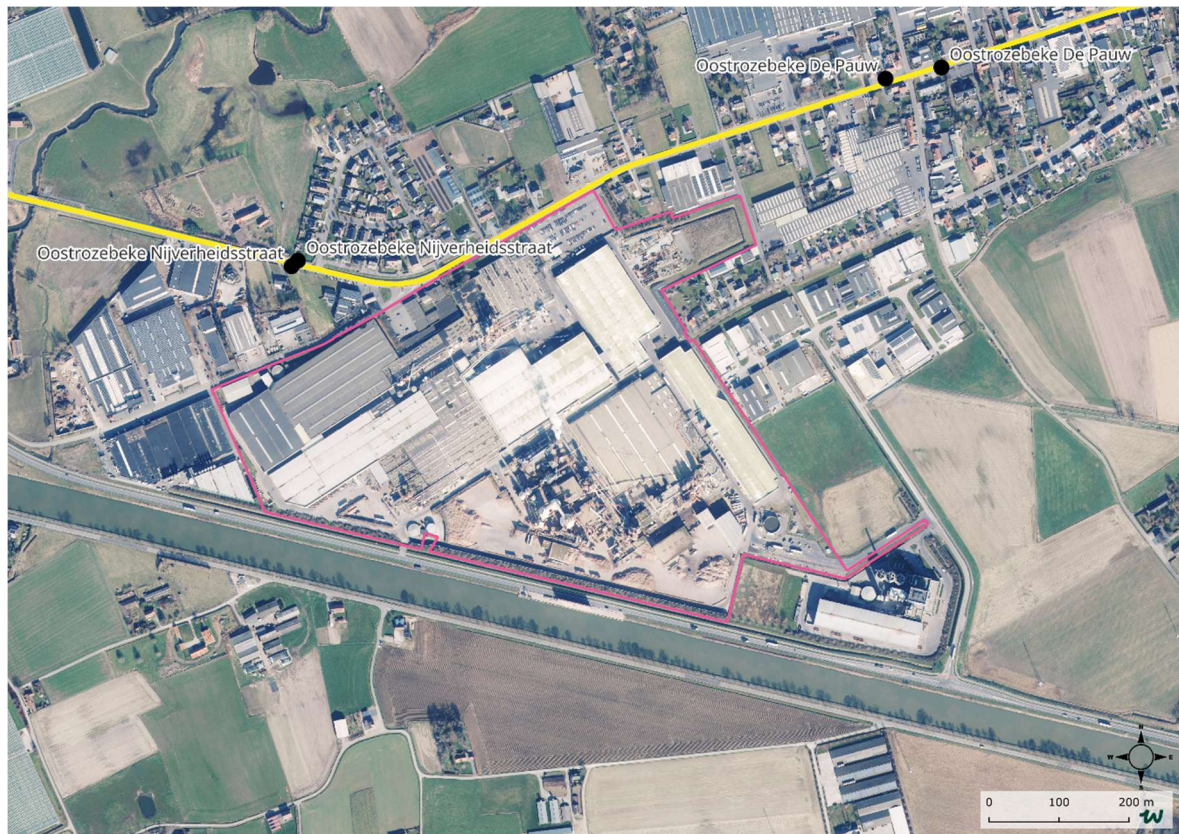


Figuur 2: Netplan vervoerregio Midwest (Bron: website De Lijn + eigen aanduiding projectlocatie)

Op de bedrijfssite bevinden zich een aantal fietsstallingen, wat werknemers aanmoedigt om zich met de fiets naar het werk te verplaatsen. De (N357) Ingelmunstersteenweg is voorzien van een aanliggend dubbelrichtingsfietspad. Langs de N382 (Expressweg) ligt een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad. bevindt zich een afgescheiden fietspad aan weerszijden van de weg.

### Tijdens de aanlegfase

De werffase zal starten in het voorjaar van 2027, en er wordt verwacht dat deze ongeveer 3 jaar zal duren.



Figuur 3: Bedrijfssite Spano (Bron: Geopunt)

Verkeersveiligheid is een evident aandachtspunt. Om die reden is het voor de hand liggend dat getracht wordt om enige ongunstige effecten van tijdelijke verkeerssituaties op actieve weggebruikers tot een minimum te beperken. Er wordt gestreefd naar een volwaardige, comfortabele en veilige verkeersafwikkeling rond de werf, rekening houdend met een goede bereikbaarheid van de omgeving. Tijdens de werf zal de impact op het openbaar domein tot een minimum worden herleid.

Werkverkeer zal zo lang mogelijk gebruik maken van het hogere wegennet. Concreet betekent dit dat werkverkeer in onderstaande volgorde toegang zal nemen tot de werf:

1. Aanrijroute > hoofdwegen > primaire wegen II
2. Vervolgroute > secundaire wegen (en uitzonderlijk lokale wegen I en II)
3. Omgeving werf > lokale wegen

Om de projectsite te bereiken kan gebruik gemaakt worden van de autosnelweg E17 (primaire weg), vervolgens de N382 (regionale weg) en de Nieuwenhovestraat (lokale erftoegangsweg).

Alle werkverkeer zal sowieso langs de vrachtwageningang aan de Nieuwenhovestraat de site binnenkomen en langs de interne weg evenwijdig met het kanaal naar de werfzone toerijden. Wegrijdend werkverkeer neemt dezelfde weg terug.

Er worden tijdens de werffase gemiddeld dagelijks 7 zware transporten per dag verwacht en 10 lichte voor de aanvoer van het werfpersonnel, en dit gedurende 340 werkdagen.

## Tijdens de exploitatie

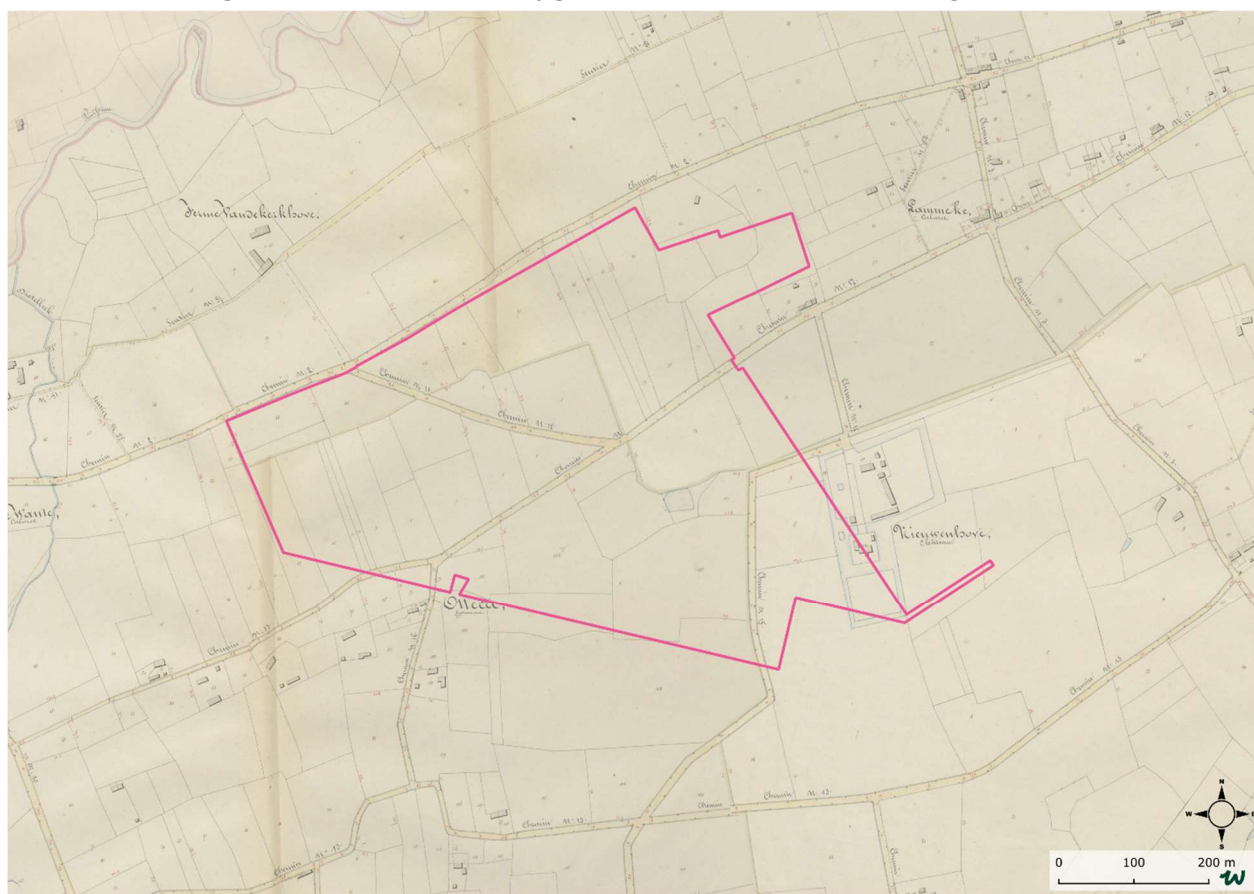
De voorliggende aanvraag beoogt geen verhoging van de productiecapaciteit. Het gaat op stedenbouwkundig vlak om een vernieuwing van twee bedrijfsgebouwen, een herschikking van een aantal technische installaties, de aanleg van een bijkomende verharding en de plaatsing van bureelcontainers.

Doordat de transporten tussen de Unilin sites onderling efficiënter zullen verlopen, zal het aantal transporten naar en vanuit de Spano site significant afnemen. Er wordt ingeschat dat er op jaarbasis een reductie van meer dan 3.000 transporten tussen de sites Spano en Bospan onderling kan bekomen worden.

Bij huidige aanvraag wordt geen mobiliteitstoets of MOBER toegevoegd. Er is namelijk geen toename van de bruto vloeroppervlakte of van het aantal parkeerplaatsen.

Op de site bevinden zich enkele buurtwegen, zoals vastgesteld in de Atlas der Buurtwegen aanwezig. Deze zijn allen opgeheven:

- De gemeenteraad keurde de opheffing van de buurtwegen Chemins nr. 16, 17 en 18 voor wat het gedeelte op de terreinen van Unilin Spano betreft goed in de zitting van donderdag 2 december 2021 en besliste de bijhorende rooilijnen te schrappen.
- De buurtweg Chemin nr. 15 werd opgeheven in een ruilverkaveling.



## Vrachtwagens

De grondstoffen en afgewerkte producten worden aan- en afgevoerd door middel van vrachtwagens. De voornaamste grondstof voor de productie van de spaanplaten is hout. Dit hout wordt in verschillende hoedanigheden aangeleverd, namelijk als boomstammen/kaphout, recyclagehout, zaagmeel/houtkrullen en stof.

Op weekdagen vinden gemiddeld dagelijks 135 inkomende transporten plaats met vrachtwagens.

Dagelijks vinden ook ongeveer 90 uitgaande transporten plaats.

## Personenvervoer

De parking voor personenwagens bevindt zich langs de Ingelmunstersteenweg. Op de grote personeelsparking zijn 246 parkeerplaatsen, bij de kantoren zijn er 16 parkeerplaatsen en bij de showroom 15 parkeerplaatsen. In totaal zijn dat 277 parkeerplaatsen.

Verder is er een fietsenstalling aanwezig voor de personeelsleden die met de fiets naar het werk komen.

Dagelijks komen er ongeveer 284 werknemers met de auto verspreid over de verschillende ploegen.

Op de bedrijfssite is voldoende plaats voorzien voor het stallen van de voertuigen van het personeel en van bezoekers. Er wordt geen stijging van het aantal werknemers of bezoekers voorzien.

### 3. **Motiveer waarom de effecten op de mobiliteit al dan niet aanzienlijk zijn.**

*Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage II van het m.e.r.-besluit van 24 oktober 2025 (project-m.e.r.-screening).*

*Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben.*

## Tijdens de aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er verkeer te verwachten gerelateerd aan de bouwwerkzaamheden. Vanuit de bedrijfssite is er in zuidelijke richting een vlotte verbinding met de autosnelwegen E17 en E403 via de N382. Het vrachtverkeer is eerder beperkt, vrij goed gespreid over het hele verloop van de aanlegfase en zal voornamelijk tijdens de daguren plaatsvinden (eventueel uitzonderlijk transport van bv. een kraan gebeurt mogelijks buiten de dagperiode).

De transporten zullen plaatsvinden tijdens de normale werkuren.

Gezien de goede ontsluiting naar de expressweg N382 en de aanwezigheid van een eigen in- en uitrit voor vrachtwagens langs de Nieuwenhovestraat, zal het werfverkeer veilig kunnen op- en afrijden, waarbij de vlotte doorstroming op de openbare weg gegarandeerd wordt. Het effect op de mobiliteit zal bijgevolg niet aanzienlijk zijn.

### Tijdens de exploitatie

Tijdens de exploitatiefase worden als gevolg van de voorliggende aanvraag geen bijkomende verkeersbewegingen verwacht.

De effecten op de mobiliteit van de exploitatie zijn **niet** aanzienlijk.