



# **ROESELARE CENTRAAL**

**21 november 2007  
10.30 u.  
Stationsgebouw Roeselare**



## **PROGRAMMA**

### **Verwelkoming**

Mevrouw Christiane Van Rijckeghem, districtsdirecteur NMBS-Holding

### **Stadsvernieuwingsprojecten**

De heer Luc Martens, burgemeester

### **Stationsproject**

De heer Jannie Haek, gedelegeerd bestuurder NMBS-Holding

### **Nieuw busstation**

De heer Luc De Man, directeur De Lijn West-Vlaanderen

### **Verkeersafwikkeling rond station**

De heer Henk Kindt, schepen van Mobiliteit

### **Vragenronde**

### **Receptie**



## Mediabericht

21 november 2007

---

### **Roeselare Centraal het station wordt de draaischijf in de stad**

***Het station Roeselare en zijn omgeving ondergaan de komende jaren een ingrijpende gedaanteverwisseling. De stad Roeselare, de NMBS-Holding, Infrabel en De Lijn investeren samen 35 miljoen euro in het project dat tegen 2012 moet zijn uitgevoerd.***

Het station wordt meer dan nu een knooppunt voor openbaar vervoer in een voetgangersgebied. Het wordt tevens de centrale ontmoetingplaats die twee stadsdelen verbindt. Aan de zuidkant van het station komt een groot verkeersluw plein waar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer voorrang krijgen. De noordkant is voor het autoverkeer. Hier komt een nieuwe ondergrondse parkeergarage. Aan de oostkant is een nieuw busstation gepland.

De stationsomgeving wordt vandaag als onaantrekkelijk ervaren. Het plein wordt doorsneden door verschillende verkeersassen. Het stationsgebouw uit 1977 beantwoordt niet meer aan de moderne eisen van comfort, klantvriendelijkheid en bereikbaarheid. Samen met het spoorviaduct vormt het een barrière tussen het stadshart en het oostelijke stadsdeel ('Krottegem').

Het stadsbestuur wilde de verkeerschaos in de stationsomgeving aanpakken, maar toen de NMBS-Holding zich bereid verklaarde om tegelijk het station te moderniseren, werd besloten om samen een totaalproject uit te werken.

#### **Masterplan Roeselare Centraal**

De stad Roeselare koesterde plannen om de stationsomgeving aantrekkelijker te maken en de verkeerssituatie aan te pakken. De NMBS-Holding heeft de modernisering van het station Roeselare in haar investeringsplan opgenomen. Daarom werd beslist om de handen in elkaar te slaan. Eurostation, het studie bureau van de NMBS-Holding, kreeg de opdracht om een haalbaarheidsstudie uit te voeren.



## **Mediabericht**

**21 november 2007**

---

Dit resulteerde op 24 januari 2007 in een samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Roeselare, de NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn en Eurostation tot de opmaak van een voorontwerp voor de herinrichting van het station en de stationsomgeving. Vandaag is de samenwerkingsovereenkomst voor de uitvoering van het project klaar.

### **Een modern doorkijkstation**

Het stationsgebouw en de stationsinfrastructuur worden gemoderniseerd. Het gebouw krijgt een transparante stationshal en wordt aan de huidige voorzijde uitgebreid met een aantrekkelijke ruimte voor handelszaken. De doorzichtige architectuur zorgt voor sociale controle en draagt bij tot het veiligheidsgevoel. Alle stationsfuncties worden samengebracht in het midden van de doorkijkhal.

Ook Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, investeert in nieuwe onthaalinfrastructuur voor de reizigers. Er komen hoge, comfortabele en klantvriendelijke perrons. De vaste trappen worden aangepast en nieuwe roltrappen en glazen liften worden geïnstalleerd. Op de perrons komen nieuwe schuilhuisjes, bewegwijzering, bevloering en blindengeleide tegels.

Deze werkzaamheden passen in de Infrabel-strategie die mikt op een onthaalvriendelijke infrastructuur waarbij comfort en veiligheid primeren, met bijzondere aandacht voor de minder mobiele reiziger.

### **Station als volwaardig deel van het stadsweefsel**

Het station wordt een toegangspoort tot de stad waar het aangenaam vertoeven is. Het zal een motor zijn voor de ontwikkeling van de stationsbuurt én een ontmoetingsplaats op zich in de stad, waar de stadsdelen in elkaar vloeien. Zo wordt het station geen eiland in, maar een deel van het stadsweefsel.

Het station wordt de verbinding tussen twee wijken van de stad. Het vormt geen eindpunt meer van de winkelstraat, maar gaat er integraal deel van uitmaken. De nieuwe doorkijkhal wordt georiënteerd naar de winkelas Ooststraat-Ardooiesteenweg. Ook de doorgangen onder het spoorviaduct worden verbreed. Hierdoor wordt de relatie tussen beide stadsdelen nog opener. Het station heeft niet langer een voor- en achterkant, maar wordt het centrale middelpunt, het kloppend hart van een volledig nieuw plein tussen beide stadsdelen.



## **Mediabericht**

**21 november 2007**

---

De mogelijke projectontwikkelingen op onder meer de vrijkomende terreinen van de NMBS-Holding zullen resulteren in stationsverdichting en staan garant voor een goede mix van reizen, wonen, werken en winkelen.

### **Vlotte en veilige mobiliteit in de stationsomgeving**

Stations zijn intermodale knooppunten bij uitstek. De overstap moet er vlot en veilig zijn georganiseerd. In de stationsomgeving in Roeselare wordt de verkeerssituatie grondig aangepakt. Het openbaar vervoer wordt van het andere verkeer gescheiden. Iedereen zal het station via een veilige route kunnen bereiken, om vervolgens vlot van het ene op het andere vervoermiddel te kunnen overstappen. Er wordt gezorgd voor voldoende parkeergelegenheid.

#### Oog voor de 'zwakke' weggebruikers

Aan de oostzijde van het station, boven de ondergrondse parkeergarage, worden een groene wandelpromenade en een fietspad aangelegd. Gemotoriseerd verkeer is niet toegelaten in deze zone. Voetgangers kunnen door dat glooiende parkgebied veilig van de ene kant van het station naar de andere wandelen.

Onder de spoorviaduct, op het dak van de parkeergarage, komt er een stalling voor ongeveer 800 fietsen en 40 bromfietsen. Die stalling zal, net als de ondergrondse parkeergarage, rechtstreeks bereikbaar zijn vanuit de stationshal. Twee fietsbruggen zorgen voor een veilige verbinding tussen het Stationsplein en het fietsroutenetwerk. Fietsers zullen de stationsomgeving kunnen doorkruisen zonder met het autoverkeer in contact te komen.

#### Groter en beter zichtbaar busstation

Om voldoende en kwalitatieve plaats te reserveren voor de bussen en de klanten van De Lijn is er een nieuw busstation gepland op de hoek van de Ardooisesteenweg en de Beversesteenweg, in het parkgebied. Dat nieuwe busstation telt acht perrons met plaats voor een Lijnwinkel. Het wordt verbonden met de stationshal via een voetgangerspad. Door het niveauverschil zal het nieuwe busstation goed zichtbaar zijn vanuit de stationshal en vanop de perrons.

## Mediabericht

21 november 2007

---

### Grondige herziening van het parkeerbeleid

De parkeercapaciteit in de stationsbuurt wordt verhoogd en de nabijheid van de parkings ten opzichte van het station verbeterd. De twee NMBS-parkeerterreinen worden vervangen door één ondergrondse parkeergarage met drie niveaus. Ze is rechtstreeks vanuit het station bereikbaar en biedt plaats aan 559 auto's.

Die ondergrondse pendelparking wordt aangelegd onder de groene wandelpromenade en zal bereikbaar zijn via de zoenezone aan het Stationsplein en via de ondergrondse Jules Lagaelaan.

Ter hoogte van de Hendrik Consciencestraat komt er eveneens een zoenezone, een taxizone en een zone voor kortparkeerders. Daarlangs kan men ook de ondergrondse parking binnenrijden.

Op het einde van de Ooststraat wordt in een nieuw gebouw een parking ingericht voor kortparkeerders. Hierdoor kunnen mensen gemakkelijk boodschappen doen in de omgeving.

### Vlottere afwikkeling van het wegverkeer

De Jules Lagaelaan, aan de oostzijde van het station, wordt heraangelegd als tunnel onder de groene wandelpromenade. Het blijft een doorgaande straat met tweerichtingsverkeer. Het verkeer dat op het einde van de ondergrondse Jules Lagaelaan richting Stationsdreef wil, zal eerst rechtsaf moeten richting Beversesteenweg. Op het kruispunt van de Beversesteenweg en de Sint-Amandsstraat komt een rotonde zodat het verkeer daar opnieuw richting Stationsdreef kan.

Ook de Ardooisesteinweg mondt uit op die rotonde. Waar nu het kruispunt is van de Ardooisesteinweg met de Jules Lagaelaan komt het nieuwe busstation. Het tracé van de Ardooisesteinweg wordt daarom aangepast.

### Werken, wonen en winkelen

Op het einde van de Ooststraat (kant Stationsplein), op de voormalige goederenkoer die nu als parkeerterrein wordt gebruikt en aan de huidige achterzijde van het station (aan de Jules Lagaelaan) zijn projectontwikkelingen mogelijk. Er is ruimte voor kantoren, winkels en woningen.



## Mediabericht

**21 november 2007**

---

### Planning

Momenteel wordt het voorontwerp van het 'gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan' (GRUP) opgemaakt. In principe starten de werkzaamheden midden 2008 met de aanleg van een tijdelijke parking, de verhoging van de perrons en de plaatsing van nieuwe trappen en liften. Tegen eind 2012 zouden het station Roeselare, het busstation en de stationsomgeving er als nieuw moeten bijliggen, een nieuw park inbegrepen.

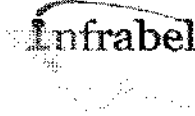
### Kosten

De partners investeren samen 35 miljoen euro in het project. Daarvan neemt de NMBS-Groep 24,2 miljoen euro voor haar rekening (NMBS-Holding 20,1 miljoen euro, Infrabel 4,1 miljoen euro), de stad Roeselare investeert 8,3 miljoen euro en De Lijn 2,5 miljoen euro.

Communicatieambtenaar stad Roeselare: Veronique Degryse  
Ooststraat 35 - 8800 Roeselare  
tel. 051 26 96 00 - e-mail: [vdegryse@roeselare.be](mailto:vdegryse@roeselare.be)

Woordvoerder NMBS-Groep district Noordwest: Geert Dierckx  
Koningin Maria-Hendrikaplein 2 - 9000 Gent  
tel. 09 241 23 07 - e-mail: [geert.dierckx@b-holding.be](mailto:geert.dierckx@b-holding.be)

Woordvoerder De Lijn: Dirk Schockaert  
Nieuwpoortsesteenweg 110 - 8400 Oostende  
tel. 059 56 53 01 - e-mail: [dirk.schockaert@delijn.be](mailto:dirk.schockaert@delijn.be)



## Mediabericht

21 november 2007

---

### **Minder auto, meer leefbaarheid in de stationsomgeving**

De stad hanteert in haar beleidsvisie op mobiliteit het zogenaamde STOP-principe, waarbij de S staat voor stappers, de T voor trappers, de O voor openbaar vervoer en de P voor privévervoer. Als stad willen we de volgorde van STOP respecteren en stellen we dus voetgangers en fietsers centraal, gevolgd door openbaar vervoer. Het autoverkeer komt hierbij slechts op de laatste plaats. Ook bij de herinrichting van de stationsomgeving willen we dit principe als stad volop hanteren.

#### **Verkeersknoop**

De stationsomgeving zoals we ze vandaag kennen, kenmerkt zich als een drukke, onoverzichtelijke verkeersknoop. Ondanks de specifieke voorzieningen en ruimte voor de verschillende verkeersdeelnemers, verplaatsen de fietsers en vooral de voetgangers zich kriskras tussen het autoverkeer en de bussen van De Lijn, waardoor heel wat potentiële conflictsituaties ontstaan. Ook het ophalen of afzetten van mensen met de wagen gebeurt heel ongeordend. Op piekmomenten zorgen al die elementen samen voor een moeilijke doorstroming en afwikkeling van het verkeer. Het kruispunt Jules Lagaelaan-Beversesteenweg is hiervan wel het beste voorbeeld.

#### **Brede context: grote en kleine ring**

De verkeersdrukte rondom het station wordt voor een groot stuk mee bepaald door de bestaande algemene verkeersstructuur van Roeselare. In de huidige verkeersstructuur kunnen er in Roeselare twee ringstructuren onderscheiden worden, nl. de grote ring (gevormd door de R32 - N36) en de kleine ring (bestaande uit de verbinding Westlaan - Noordlaan - Hippoliet Spilleboudtreet - Koning Albert I-laan - Jules Lagaelaan - Spoorweglaan - Koning Leopold III-laan - Brugsesteenweg). Beide ringen zijn met elkaar verbonden via een radiaal net van invalswegen.

De grote ring zou in de toekomst, meer nog dan vandaag al het geval is, moeten instaan voor de afwikkeling van het regionale en zware verkeer. Hierdoor zou de kleine ring voorbehouden moeten zijn voor het verdelen van het bestemmingsverkeer langs die kleine ring en in het centrum. Momenteel vervult de kleine ring nog te veel de functie die de grote ring op zich zou moeten nemen.





## Mediabericht

21 november 2007

---

De stationsomgeving vormt in de huidige situatie een onderdeel van de kleine ring en is tevens één van de knooppunten waar een aantal radiale invalswegen op die kleine ring samenkomen.

### **Nieuw tracé kleine ring – Krottegem binnen ring**

Met de nieuwe ontwikkeling van de stationsomgeving wordt de verkeersknoop ter hoogte van het station en hiermee eigenlijk ook de ringfunctie doorbroken. Die breuk was de aanzet om de ring te gaan uitbreiden in oostelijke richting en te zoeken naar een ruimere, gesloten kleine ring. De Mandellaan kan hiervoor perfect ingeschakeld worden als een stuk van de verruimde ringstructuur. Momenteel wordt nog gezocht naar de meest optimale oplossing voor het sluitstuk van de ring tussen de Koning Albert I-laan en de Mandellaan. Die zoekzone situeert zich in de omgeving van het kanaal.

Met de verruiming van de kleine ring en de herinrichting van de stationsomgeving zal niet enkel de verkeersknoop rond het station ontward worden (onder meer via het afnemen van de verkeersdrukke), maar wordt ook de wijk Krottegem opgenomen binnen de ring en zo nauwer bij het centrum aangesloten.

### **Nieuwe circulatie**

Naast het knippen van de kleine ring ter hoogte van het station en de verruiming in oostelijke richting gebeuren er nog een aantal ingrepen in de onmiddellijke stationsomgeving die de verkeersdrukke moeten doen afnemen en de doorstroming moeten verbeteren. Hierbij wordt uitgegaan van het principe van een zo groot mogelijke scheiding van het autoverkeer en het overige verkeer.

Het stationsplein wordt volledig verkeersvrij, waarbij het opnieuw de naam van een plein waardig is. Concreet betekent dat dat ook de link van het Stationsplein met de Gasstraat en de Ardoisesteenweg voor het autoverkeer doorgeknipt wordt. De Gasstraat wordt voor het autoverkeer een stuk doodlopende straat en zal hierdoor voor het autoverkeer enkel nog gebruikt worden voor het bereiken van de aanwezige parkeerplaatsen. De verbinding van de Ardoisesteenweg wordt afgebogen via de Beversesteenweg.

Ook de doorgang van de Jules Lagaelaan in de stationsomgeving wordt aangepast. In de toekomst loopt die weg voor een stuk ondergronds, via dezelfde tunnel die ook toegang verleent tot de ondergrondse parking.



## Mediabericht

21 november 2007

---

Die maatregelen zijn nodig voor het creëren van onder meer het verkeersvrije Stationsplein en voor de ontwikkeling van het busstation met aanlooproutes exclusief voor het openbaar vervoer.

Verder wordt ook de verkeerscirculatie in de H. Consciencestraat en de Sint-Amandsstraat gewijzigd, waarbij de bestaande enkelrichting omgekeerd wordt. Die maatregel moet zorgen voor een betere doorstroming en afwikkeling van het verkeer ter hoogte van de rotonde Sint-Amandsstraat en zal deel uitmaken van een toekomstige en volledige herziening van de verkeerscirculatie in het centrum. Daarbij zal ook de verkeerscirculatie in Krottegem mee bekeken worden.

Aan het station wordt een kiss and ride of zoenzone ingeplant. Die zone bestaat uit 16 parkeerplaatsen, waaronder één plaats voor mindervaliden. De zone is rechtstreeks aangesloten op de rotonde ter hoogte van de Sint-Amandsstraat. De uitrit van die zone valt samen met de uitrit van de ondergrondse parking.

### Bus

Naast de afwikkeling van het autoverkeer wordt ook bijzondere aandacht besteed aan de vlotte afwikkeling van het openbaar vervoer. Het station is zo geconcipteerd dat die bereikbaar is vanaf de aanlooproutes van de verschillende buslijnen. In functie van een goede afwikkeling van het busverkeer is ook gezocht naar maatregelen in de vorm van vrije busbanen en afzonderlijke ruimte voor de routes van de bussen.

### Leefbaarheid

Naast het openbaar vervoer wordt er ook veel belang gehecht aan de bereikbaarheid van het station voor de fietsers en voetgangers en dat vanuit de verschillende, mogelijke richtingen.

In functie van een goede bereikbaarheid en ontsluiting van het station, en meer bepaald de fietsenparking, wordt in een aansluiting voorzien met het fietsroutenetwerk. Vanuit alle mogelijke richtingen leiden er fietsroutes naar het station. De afwikkeling van het fietsverkeer gebeurt voor een groot stuk volledig gescheiden van het autoverkeer. Daartoe worden een aantal bestaande fietspaden aangepast en wordt ook voorzien in de realisatie van twee fietsbruggen, parallel aan de spoorinfrastructuur. Die maatregelen moeten het aantal mogelijke conflictsituaties tussen het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer zoveel mogelijk beperken.



## **Mediabericht**

**21 november 2007**

---

De stationsomgeving wordt helemaal opengetrokken, waarbij er heel wat ruimte vrijkomt en het gebied volledig ingericht wordt als een voetgangersgebied. Met het ontwerp wordt een samenhangend voetgangersgebied gecreëerd dat start vanaf de Ooststraat en via de nieuwe voorkant van het station en het nieuwe busstation doorloopt tot aan de Ardooisesteenweg. Die looproutes worden opengetrokken over het volledige Stationsplein en in de parkzone. Het plein blijft uiteraard toegankelijk, in functie van de bevoorrading van de zaken die op het Stationsplein gevestigd zijn of zullen zijn.

De voorziene parkzone moet zorgen voor het benadrukken van het open karakter die met de ontwikkeling van het station beoogd wordt. Dat groene accent zal de leefbaarheid op die locatie versterken.

### **Gestuurd autoluw centrum**

Bij de herinrichting wordt het station een omgeving waar de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer centraal staan. Het autoverkeer komt slechts op de laatste plaats, waardoor er een verkeersluwe knoop gerealiseerd wordt.

De ontwikkeling van de stationsomgeving zal dus ook op vlak van de mobiliteit een nieuwe dynamiek op gang brengen, waarbij de ruimte voor en aanwezigheid van 'koning auto' niet meer overheerst. Dat past volledig binnen de globale mobiliteitsvisie van de stad om het autoverkeer zoveel mogelijk te sturen en een autoluw centrum en daaromheen autoluwe verblijfsgebieden te creëren. Het toekomstige sturend parkeerbeleid kadert tevens in die visie, waarbij we onder meer via het parkeerverwijssystem de auto's zo snel en efficiënt mogelijk naar de bestaande en uit te bouwen centrumparkings willen leiden. Tegelijkertijd plannen we parkeerbeperkende maatregelen in de verblijfsgebieden met voordelen voor de bewoners. Ook hier staat de leefbaarheid van het centrum en zijn bewoners centraal en wordt ruimte gecreëerd voor fietser, voetganger en bus.



Roeselare, 21 november 2007

## De Lijn verhoogt comfort voor reiziger in Roeselare

toelichting door de heer Luc De Man,  
directeur De Lijn West-Vlaanderen

Geachte aanwezigen,

De vernieuwing van de stationsbuurt en de herinrichting van het busstation te Roeselare vormen voorlopig het sluitstuk van een aantal realisaties die De Lijn de afgelopen jaren in Roeselare uitgevoerd heeft. Telkens staat de kwaliteitsverbetering van onze dienstverlening voor onze klant centraal.

Sinds 2000 werkt De Lijn aan een continue verbetering van de duurzame mobiliteit te Roeselare. Voor 2000 had Roeselare één stadslijn met een uurfrequentie. Vanaf 1 december 2000 was Roeselare één van de eerste West-Vlaamse gemeenten waar een basismobiliteitsproject werd opgestart. In het kader van basismobiliteit werden 4 nieuwe stadslijnen in het leven geroepen. In 2004 zijn de Avondlijn Noord en Zuid op vrijdag-, zaterdag- en zondagavond gestart. Op 1 juni van dit jaar breidde De Lijn het stadsnet uit van 4 naar 7 stadslijnen. Tevens was er een opwaardering van de streeklijn Roeselare-Menen waardoor de randgemeenten van Roeselare een betere mobiliteit krijgen. Voor de invoering van basismobiliteit werd de toenmalige stadslijn gebruikt door 42.000 reizigers. Na de invoering van basismobiliteit blijft het gebruik van de stadslijnen jaarlijks toenemen: in 2001 maakten al bijna 350.000 reizigers gebruik van het nieuwe stadsnet, in 2006 waren dat er al 1.072.942 en de stijgende tendens blijft zich verderzetten. Nu reeds zijn er 805.000 reizigers vervoerd. Dit zijn er 20.000 meer in vergelijking met vorig jaar.

U ziet dat De Lijn de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid in Roeselare realiseert. De doelstellingen zijn: 1 een geïntegreerd openbaarvervoersysteem, 2 een gecoördineerd openbaarvervoerbeleid, 3 een betere bereikbaarheid, 4 een betere toegankelijkheid, 5 een veilig en leefbaar verkeer en 6 een duurzame mobiliteit.

De herinrichting van de stationsbuurt in Roeselare past volledig in deze visie. Mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van mobiliteit ondersteunt dit project vanuit het Fonds voor Stationsomgevingen. Een stationsomgeving is een belangrijk mobiliteitsknooppunt in een gemeente. Mensen maken hier vaak de overstap van het ene vervoermiddel naar het andere. Een stationsomgeving is ook belangrijk voor de stadsontwikkeling en de leefomgeving van steden en gemeenten. Minister Van Brempt stelt 2,5 miljoen ter beschikking voor dit project.

Het station van Roeselare is één van de belangrijkste openbaar vervoersknooppunten in onze provincie, maar dit wordt niet weerspiegeld in de huidige inrichting. Zowel het busstation als het treinstation voldoen niet meer aan de eisen die vandaag worden gesteld aan een volwaardige openbaar vervoersknooppunt. Het busstation heeft geen enkele verblijfswaarde, met een minimum aan comfort voor de reizigers. Ook de bereikbaarheid van het station voor de lijnbussen is moeilijk. De Lijn heeft samen met de stad, het gewest en de provincie al verschillende doorstromingsprojecten gerealiseerd om de bussen vlotter naar het station te loodsen. Volgende maatregelen staan op til of werden al afgewerkt: de aanloopstrook op de Meensesteenweg, de aanloopstrook in de Westlaan naar de Kijkuit, de openbaar vervoercorridor op de Albertlaan-Spilleboutdreef, en de verdere uitwerking van de corridor op de Westlaan-Noordlaan. Het sluitstuk van al deze maatregelen is - naast de verkeerscirculatie in het centrum - de verkeerscirculatie aan de stationsomgeving. Momenteel ondervinden de lijnbussen veel hinder van het drukke verkeer in de spits, en is de bereikbaarheid van het station een groot knelpunt.

In 2004 werd er door het stadsbestuur een voorstel overgemaakt voor een nieuwe circulatie rond het stationsplein, in samenhang met het nieuwe circulatieplan in het centrum van Roeselare. Na voorlegging bij de NMBS werd beslist om er een totaalproject van te maken, met inbegrip van het busstation.

In het nieuwe ontwerp van de stationsomgeving zijn er grote wijzigingen gebeurd aan het busstation. De belangrijkste wijziging is de verplaatsing naar de hoek van de Beversesteenweg en de Ardooisesteenweg. Er komt een ruim busstation, waarbij de interactie tussen trein en bus centraal staan. Busreizigers kunnen heel vlot en comfortabel overstappen naar de trein en omgekeerd. Het busstation wordt geïntegreerd in een aangename verblijfsomgeving met tal van commerciële functies, en er komt een nieuwe lijnwinkel tussen de perrons van de stadsbussen en de streeklijnen. De lijnwinkel zal nu prominent aanwezig zijn om een klantvriendelijk onthaal te verzorgen. De Lijn zal de lijnwinkel uitbouwen tot een volwaardig verkoop- en informatiepunt. De reiziger zal alle informatie kunnen krijgen in de lijnwinkel. Daarnaast zal hij ook biljetten, lijnkaarten en abonnementen kunnen aankopen.

Er worden 4 perrons voor streekbussen voorzien, die aan twee kanten kunnen aangereden worden, dus in totaal 8 plaatsen voor de bussen. Aan de stationshal wordt een afstapperron voorzien voor streekbussen vanuit het noorden. Deze streekbussen komen o.a. van Brugge, Diksmuide, ... Ook de lijnen uit Ardoosie en Tielt die vanuit de Ardooisesteeweg komen, kunnen gebruik maken van dit afstapperron. Ter hoogte van de nieuwe lijnwinkel op het busstation wordt een op- en afstapperron voor stadsbussen voorzien. Er is een afstapperron in de Jules Lagaelaan voor streekbussen uit het zuiden. Dit zijn de buslijnen die van Menen, Ieper en Kortrijk komen. Het op- en afstapperron voor de belbussen bevindt zich onder het viaduct. Er worden 2 bufferzones voorzien, voor de streekbussen in de Beverseesteeweg en voor de stadsbussen en de belbussen in de Gasstraat. Het aantal perrons en bufferruimtes zullen voldoende zijn om de huidige én ook toekomstige intensiteiten van het busverkeer op te vangen. De perrons worden gedeeltelijk overdekt met een luifel, daarnaast worden ook schuilhuisjes voorzien. Uiteraard zal het busstation voldoen aan alle eisen met betrekking tot toegankelijkheid.

Bovendien zal er veel aandacht besteed worden aan de functionele communicatie. Een goede functionele communicatie (netplan, omgevingsplan, dienstregeling, realtime info...) helpt de reiziger om vlot de bus te nemen.

Een tweede aspect is de bereikbaarheid van het station. De stadsbussen zullen gebruik kunnen maken van de Gasstraat en de bestaande ondertunneling naar de Ardooisesteeweg zal enkel voor openbaar vervoer gebruik mogen worden. De wegrijdende stadsbussen zullen via de Beverseesteeweg naar de rotonde rijden, waar er een busbaan voorzien is tussen de nieuwe rotonde op de Beverseesteeweg en de bestaande rotonde op het kruispunt van het Stationsplein en de St.-Amandsstraat. Een verkeerslicht op de Ardooisesteeweg zal het verkeer tegenhouden als er een te lange wachtrij gedetecteerd wordt aan de rotonde op het moment dat de bussen het busstation verlaten. De streeklijnen die vanuit het zuiden komen (lijn 54/55 Roeselare-Menen, lijn 60 Roeselare-Lendeledede-Kortrijk, lijn 62 Roeselare-St.-Elooiswinkel-Kortrijk en lijn 94 Roeselare-Passendale-Ieper), kunnen het busstation bereiken via de Lagaelaan, tot net voor de tunnel, waar ze een aparte afslag hebben naar het busstation. In het ontwerp loopt de Lagaelaan onder het busstation door, tot aan de Beverseesteeweg. Deze ondertunneling zorgt ervoor dat de bussen geen hinder meer ondervinden van het kruispunt van de Ardooisesteeweg met de Lagaelaan, aangezien dit bovengronds voorbehouden is voor lijnbussen. Daarnaast zal het busstation ook veel duidelijker en vlotter bereikbaar zijn voor de voetgangers. De link met het centrumgebied en de winkelstraten zal geaccentueerd worden, aangezien het voetgangersgebied van het centrum doorloopt onder het treinviaduct tot op het busstation. Al deze wijzigingen zullen in grote mate bijdragen tot de stiptheid van de bussen en

het comfort van de reizigers, factoren die uit de tevredenheidsmeting als heel belangrijk naar voor kwamen. Stiptheid is zelfs de meest belangrijke factor voor een reiziger.

Daarmee zei ik dat de heraanleg van de stationsbuurt een voorlopig sluitstuk vormt van een aantal realisaties die De Lijn uitgevoerd heeft. Eigenlijk zijn we nog veel ambitieuzer en zeker ook voor Roeselare en de wijde omgeving. In september heeft De Lijn het Neptunusplan voorgesteld. Dit is het toekomstplan van De Lijn West-Vlaanderen. Het is een strategische beleidsvisie, waarmee De Lijn een krachtig antwoord wil geven op de mobiliteitsvragen in onze provincie. Met andere woorden: De Lijn wil in West-Vlaanderen meer en beter openbaar vervoer aanbieden, om zo nog meer reizigers te vervoeren. Het toekomstplan biedt een raamwerk van knooppunten en verbindingen. Roeselare krijgt als regionaal stedelijk gebied veel aandacht in het Neptunusplan. In het Neptunusplan wordt het station als een belangrijk knooppunt beschouwd. In 2008 zal De Lijn dan ook overleg plegen met allerlei actoren en partners (NMBS, steden & gemeenten, bedrijfsleven,...) uit de regio om het Neptunusplan te bespreken en samenwerkingsverbanden te zoeken. De doelstelling is immers om meer openbaar vervoer in de regio van Roeselare aan te bieden.

De heraanleg van de stationsbuurt en het Neptunusplan zullen een impuls geven aan de regio Roeselare. De leefkwaliteit gaat opnieuw een stukje vooruit. En daar werkt toch iedereen graag aan mee. Ik wil alle partijen hier bedanken voor de goede samenwerking!