VECTRIS®

GEMEENTE INGELMUNSTER

MOBILITEITSPLAN

BELEIDSPLAN

3.01.2024

COLOFON

Titel	Mobiliteitsplan Ingelmunster
Fase	Beleidsplan
Projectcode	1292
Datum	3.01.2024
Opdrachtgever	Frank Benoit frank.benoit@ingelmunster.be
Opdrachthouder	Evelien Van Bockstal VECTRIS Vital Decosterstraat 67A / 0201 – 3000 Leuven 016/31.91.00 info@vectris.be www.vectris.be

Project Stuurgroep (PSG)	**leden**
Burgemeester	Kurt Windels
Schepen mobiliteit	Trui Lambrecht
MOW	Inge Feys, Lieven Van Eenoo en Niels Verdonck
AWV	Rik Loyson en Bart Rogolle
De Lijn	Brecht Vandelanotte en Daan Cools
Infrabel	Tom Vandendriessche
Provincie	Katrien Vancraeynest
Politie	Cindy Demuynck
De Vlaamse Waterweg	Wouter D'Haese
Studiebureau	Evelien Van Bockstal en Stijn De Vos

Projectverloop	
07/08/2021	Participatie fase 1 (online)
31/03/2022	Projectstuurgroep fase 1 (verkenningsnota)
24/03/2022	Participatie fase 2a
26/04/2022	Participatie fase 2b
20/12/2022	Projectstuurgroep fase 2 (uitwerkingsnota)
24/08/2023	Projectstuurgroep fase 3 (beleidsplan)

LEESWIJZER

Dit beleidsplan bestaat, naast de inleiding, uit twee grote hoofdstukken (zoals decretaal bepaald). In het eerste deel (Informatief deel) wordt een samenvatting gegeven van de vorige fases: de knelpunten en de kansen en doelstellingen zoals die werden beschreven bij de analyse van de gemeente, een korte samenvatting van de verkenningsfase (fase 1) en de uitwerkingsfase (fase 2). Hier wordt ook bondig het gekozen voorkeurscenario beschreven en de planningscontext die een belangrijke rol speelt in Ingelmunster.

In het tweede hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de concrete uitwerking van de maatregelen die voor elke vervoerswijze zullen worden genomen. Voor de voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en ten slotte het gemotoriseerd verkeer worden de maatregelen beschreven die zullen worden genomen in het kader van dit nieuwe mobiliteitsplan.

INHOUDSTAFEL

1 INLEIDING **7**

1.1. VERLOOP PROCES 8

1.2. UITKOMST SNELTOETS 8

2 INFORMATIEF DEEL **9**

2.1. UITGANGSPUNTEN 10

2.2. KNELPUNTEN EN KANSEN 11

2.3. DOELSTELLINGEN 12

2.4. SYNTHESE VOORGAANDE FASES 14

3 PLANNINGSCONTEXT **15**

3.1. RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT 16

3.2. VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT 27

4 GEKOZEN BELEIDSSCENARIO **31**

5 RICHTINGGEVEND DEEL **34**

5.1. WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 35

5.2. WERKDOMEIN B: GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE 41

5.3. WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN 59

FIGURENLIJST

Figuur 1: fasering mobiliteitsplan 8

Figuur 2: Vlaanderen in 2050 17

Figuur 3: Schematische weergave van de structuurbepalende componenten op Vlaams niveau voor West-Vlaanderen (PRS W-Vl.) 19

Figuur 4: Middenruimte van het West-Vlaams gebiedsspecifiek ruimtelijk beleid (PRS West-Vlaanderen) 20

Figuur 5: Globale toekomstvisie op kaart (GRS, 2007) 22

Figuur 6: Kaart gewenste verkeers- en vervoersstructuur (GRS Ingelmunster, 2007) 25

Figuur 7: Gewenste ruimtelijke structuur: totaalbeeld (GRS Ingelmunster, 2007) 27

Figuur 8: openbaar vervoerstructuur – type netten 28

Figuur 9: openbaar vervoer – schooldag spits 29

Figuur 10: Duurzaam mobiliteitsscenario (herwerkt mobiliteitsplan Ingelmunster, 2010) 30

Figuur 11: Maatregelen voor Ingelmunster 33

Figuur 12: Ruimtelijke ontwikkelingen centrum Ingelmunster 36

Figuur 13: Heatmap van de fietsintensiteiten voor de geplande ontwikkelingen in Ingelmunster 38

Figuur 14: Heatmap van de intensiteiten voor de geplande ontwikkelingen in Ingelmunster met het toekomstige busplan als onderlegger 39

Figuur 15: Heatmap van de intensiteiten voor wagens voor de geplande ontwikkelingen in Ingelmunster 40

Figuur 16: Acht strategische doelstellingen op Vlaams niveau 41

Figuur 17: Verhoudingen tussen de acht ambities 42

Figuur 18: Leefbare woonkamers in het centrum van Ingelmunster met eraan gekoppeld de zone 30 43

Figuur 19:De fietssnelweg, routes van het BFF en het LFF voor Ingelmunster 46

Figuur 20: Kaart met BFF, LFF en fietsstraten 48

Figuur 21: Dwarsprofiel wensbeeld Elfjulisingel 49

Figuur 22: De inrichting van de Izegemstraat waar wagens deels op de voetpaden parkeren 49

Figuur 23: Huidig en toekomstig profiel van de Izegemstraat 50

Figuur 24: Principeschets van een Hoppinpunt 51

Figuur 25: De nieuwe wegencategorisering Vlaanderen 52

Figuur 26: Vervoerregio – concept nieuwe wegencategorisering 53

Figuur 27: De wegencategorisering uit het regionale mobiliteitsplan, vervoerregio Midwest 54

Figuur 28: De wegencategorisering in Ingelmunster 55

Figuur 29: Het vrachtroutenetwerk uit het regionale mobiliteitsplan, vervoerregio Midwest 56

Figuur 30: Profiel van inrichting Gentstraat t.h.v. huisnummer 59 als fietsstraat (zonder volledige heraanleg van de weg) 57

Figuur 31: Wegprofiel westelijke stuk van de Gentstraat in enkelrichting met parkeerstrook (smalste wegprofiel)..... 58
Figuur 32: Kost van een parkeerplaats voor auto en fiets (bron fietsberaad)..... 60
Figuur 33: inzetten op een flexibel gebruik van parkeerplaatsen (bron fietsberaad)..... 60
Figuur 34: Stallingsnorm voor fietsen (bron fietsberaad)..... 61
Figuur 35: Aanbevolen parkeernormen (bron fietsberaad) 61

TABELLIJST

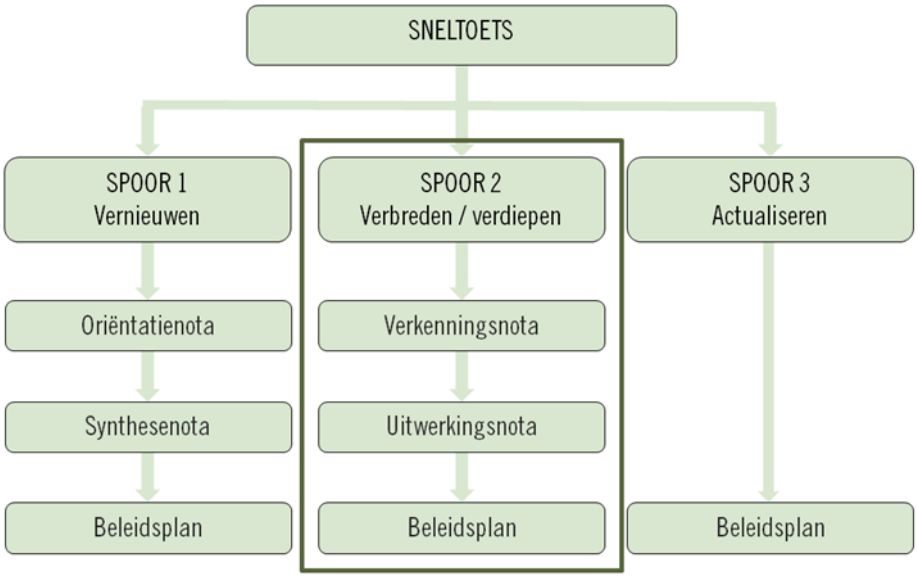
Tabel 1: Doelstellingen beleidsplan Ingelmunster..... 13

1

INLEIDING

1.1. VERLOOP PROCES

Het verbreden en verdiepen van een mobiliteitsplan (spoor 2) gebeurt in **3 fases** of rapportages: de verkenningsfase, de uitwerkingsfase en het eigenlijke beleidsplan. Deze nota is het eindresultaat, het nieuwe beleidsplan.



Figuur 1: fasering mobiliteitsplan

1.2. UITKOMST SNELTOETS

In november 2016 heeft de Gemeentelijke Begeleidingscommissie op basis van de sneltoets beslist het gemeentelijk mobiliteitsplan te verbreden en verdiepen via spoor 2. In januari 2017 werd dit positief geadviseerd door de RMC.

In de sneltoets werden volgende thema's geselecteerd:

- Impact van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
- Netwerken langzaam verkeer
- Netwerk gemotoriseerd verkeer
- Integraal parkeerbeleid

Het mobiliteitsplan van 2010 wordt – op basis van de sneltoets (2017) – gevraagd uit te breiden en te verdiepen (**spoor 2**), inclusief participatietraject.

2

INFORMATIEF DEEL

2.1. UITGANGSPUNTEN

In de eerste fase van dit mobiliteitsplan werd een analyse gemaakt van de gemeente. Dit werd beschreven in de oriëntatienota. Een korte samenvatting van die analyse vindt u hieronder.

2.1.1. IMPACT VAN DE NIEUWE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN OP DE MOBILITEIT

De voorbije jaren heeft Ingelmunster heel wat ruimtelijke ontwikkelingen gekend die een invloed hebben op de mobiliteit. Het belangrijkste project is de **centrumvernieuwing**. Van dit project moet het sluitstuk, de heraanleg van de **stationsomgeving**, nog uitgevoerd worden. Naast de projecten op het openbaar domein zijn er ook een heel aantal nieuwe woonontwikkelingen en/of reconversies zoals de brouwerijsite. Tevens zijn nog heel wat ontwikkelingen bestemd in RUP's. Bij deze ontwikkelingen probeert de gemeente steeds nieuwe veilige wandel- en fietsverbindingen te realiseren.

Het is de intentie om in het mobiliteitsplan de recente ontwikkelingen en geplande ontwikkelingen op te nemen en na te gaan **op welke punten de mobiliteit binnen het centrum volgens STOP-principe nog kan verbeterd** worden:

- waar zijn er **missing links voor traag verkeer**
- is de **bereikbaarheid naar openbaar vervoer en vervoer op maat** geoptimaliseerd
- waar zijn **opportuniteiten om deelmobiliteit** (en combimobiliteit) te integreren en welke concrete maatregelen en acties er kunnen genomen worden.

2.1.2. NETWERKEN LANGZAAM VERKEER

De kern van de gemeente ondergaat een **verdichting**. Deze verdichting kadert binnen het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Vermits Ingelmunster deel uitmaakt van het regionaalstedelijk gebied Roeselare en aan een **knooppunt van openbaar vervoer** gelegen is, is de verwachting dat op lange termijn de woondichtheid nog meer zal stijgen. Om de **leefbaarheid** van het centrum te vrijwaren is het daarom van belang er voor te zorgen dat alle **korte-afstand verplaatsingen** maximaal met de fiets of te voet kunnen gebeuren. Dit impliceert dat het openbaar domein hierop moet aangepast worden.

Ook buiten de kern winnen de **verbindingen voor langzaam verkeer** aan belang. De gemeente wil bekijken om een aantal **oude trage wegen opnieuw** te openen of te herwaarderen. De Vlaamse overheid heeft de zuidoever van het kanaal Roeselare-Leie geselecteerd als traject voor fietssnelweg.

2.1.3. NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER

Het gemotoriseerd verkeer is uiteraard ook een belangrijke factor. Dit netwerk moet goed afgestemd zijn op het netwerk langzaam verkeer zodat conflicten maximaal kunnen vermeden worden.

2.1.4. INTEGRAAL PARKEERBELEID

De woonverdichting in het kerngebied alsook de uitbouw van openbare en andere voorzieningen heeft gevolgen op het vlak van parkeren. Hoewel de gemeente maximaal wil inzetten op nabijheid en veilige verbindingen voor traag verkeer, moet alsnog een voldoende parkeeraanbod gerealiseerd worden.

2.2. KNELPUNTEN EN KANSEN

Tijdens de verkenningsfase werden volgende knelpunten en kansen geïdentificeerd:

2.2.1. ACTIEVE WEGGEBRUIKERS (VOETGANGERS EN FIETSERS)

knelpunten

Langs bovenlokale wegen en langs de lokale wegen die instaan voor de ontsluiting van de gemeente is nog niet overal kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur aanwezig.

Ingelmunster wordt doorkruist in het centrum door het kanaal Roeselare-Leie. Dat kanaal werkt als een barrière voor het actief verkeer dat zich van noord naar zuid wil verplaatsen.

Nog niet aan alle aantrekkingspolen zijn kwaliteitsvolle fietsenstallingen aanwezig.

De inrichting van het openbaar domein is op een aantal plaatsen nog erg gericht op autogebruik. Op verschillende plaatsen in het centrum en onder meer in de stationsbuurt kan meer kwaliteit in het openbaar domein worden gebracht.

Kansen

Het potentieel voor lokale fiets- en voetgangersdoorsteken in Ingelmunster is aanwezig. Dit is nog niet ten volle gerealiseerd maar biedt kansen om een aaneengesloten netwerk van trage wegen te realiseren. Ook de kwaliteit van de verbindingen kan beter voor de fietser.

Waar het kanaal een barrière opwerpt in de noord-zuid richting biedt deze een fraaie verbinding voor wandelaars en fietsers in de oost-west richting. Ter hoogte van de watergebonden bedrijven is er op vandaag nog een onveilige doortocht van de fietssnelweg. Een nieuwe brug in de omgeving van de Lysbrugstraat zou de noord-zuid verbinding verder kunnen stimuleren voor het actief verkeer (momenteel in studie).

Ingelmunster heeft reeds een aantal fietsstraten ingevoerd. Deze kunnen zeker nog meer worden ingezet en mogelijks uitgroeien tot een fietszone. Er zijn nog geen schoolstraten op dit ogenblik maar ook hier liggen kansen om de schoolomgevingen veiliger te maken.

Het systematisch voorzien van uniforme, kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan alle aantrekkingspolen, kan mee zorgen voor een stijgend fietsgebruik.

Een aantal plekken binnen de gemeente (omgeving station, scholen, gemeentehuis,..) is momenteel nog erg ingericht in functie van de auto. Een herinrichting van de openbare ruimte met meer plaats voor de actieve weggebruiker kan mee een modal shift ondersteunen.

De afstanden binnen de gemeente en ook naar enkele buurgemeentes zijn beperkt waardoor de drempel om te wandelen en fietsen klein is.

2.2.2. OPENBAAR EN GEDEELD VERVOER

Knelpunten

De bushaltes zijn niet steeds toegankelijk voor minder mobiele mensen.

Kansen

Verbeteren van de toegankelijkheid van de bushaltes: verhoogde perrons

Zorgen voor goede uitrusting van bushaltes: schuilhuisje, fietsenstalling, infopaneel, verlichting

Het station van Ingelmunster mist een aanbod aan deelmobiliteit (wagen en fietsen). Ingelmunster werkt aan een herinrichting van het stationsplein met Hoppinpunt die de stationsomgeving aantrekkelijk zal maken.

2.2.3. GEMOTORISEERD VERKEER

Knelpunten

Een erg fijnmazig wegennetwerk zorgt ervoor dat gemotoriseerd verkeer prominent aanwezig is in het centrum. Er zijn op vandaag weinig ingrepen om het gemotoriseerd verkeer te sturen in de richting van de gewenste routes.

Er is een ruim en gratis parkeeraanbod in de gemeente die auto's aantrekt naar het centrum.

Buiten het centrum zijn er een aantal sluiproutes via landwegen.

Kansen

De Ring N50 zorgt voor een goede noord-zuid verbinding voor het gemotoriseerde verkeer. Enkele circulatiemaatregelen in het centrum zouden het gebruik ervan verder kunnen stimuleren en het centrum autoluwer maken.

2.3. DOELSTELLINGEN

Volgende doelstellingen worden door de gemeente Ingelmunster nagestreefd:

Parameter	Bron	Nulmeting	Doel	Termijn
Actieve weggebruikers				
Missing links oplossen	Gemeente		2 per jaar	/
Aandeel voetgangers naar werk/school	Gemeentemonitor	1%	+2%	2030
Aandeel fietsers naar werk/school	Gemeentemonitor	14%	+10%	2030
Aandeel wekelijks fietsen korte afstand	Gemeentemonitor	45%	+10%	2030
Deelfietsen in centrum	Gemeente	0	10	2025
Deelfietsen in centrum	Gemeente		20	2030
Openbaar vervoer				
Doorstroming	De Lijn		+10%	2030
Gebruikers	De Lijn		+10%	2030
Gemotoriseerd verkeer				
Aandeel met auto naar werk/school	Gemeentemonitor	77%	-12%	2030
Aandeel vaak/altijd met auto vrijtijdsverplaatsing	Gemeentemonitor	79%	-15%	2030
Deelauto's in centrum	Gemeente	1	3	2025
Deelauto's in centrum	Gemeente	1	6	2030
Varia				
Onthardingsprojecten straten	Gemeente		1 per jaar	/

Hoppinpunten	Gemeente	0	1	2025
Hoppinpunten	Gemeente		2	2030

Tabel 1: Doelstellingen beleidsplan Ingelmunster

2.4. SYNTHESE VOORGAANDE FASES

2.4.1. FASE 1 - VERKENNINGSNOTA

In de eerste fase werd een uitgebreide analyse gemaakt van de gemeente. Er werd gekeken naar relevante informatie bij de ruimtelijke en verkeerskundige planningscontext, het profiel van de gemeente werd geschetst en zowel de ruimtelijke als verkeerskundige structuur van de gemeente werd in beeld gebracht.

Er werd beslist om een eenvoudig parkeeronderzoek te organiseren om zicht te krijgen op de parkeerdruk en -duur in het centrum van Ingelmunster en de stationsomgeving. Er werd beslist om geen nieuwe verkeerstellingen uit te voeren.

Een uitgebreide bevraging van de bevolking gaf hen de kans om knelpunten in de gemeente te signaleren.

2.4.2. FASE 2- UITWERKINGSNOTA

Tijdens de tweede fase werd het parkeeronderzoek georganiseerd. VECTRIS voerde op zaterdag 9 april 2022 een parkeerduuronderzoek uit in het centrum van Ingelmunster. Dit onderzoek werd op dezelfde wijze opnieuw uitgevoerd op donderdag 21 april 2022, ditmaal door de gemeente. Van 10 tot en met 18 november 2022 werd door de gemeente een extra parkeerdrukonderzoek gedaan in de stationsomgeving. Algemeen kunnen we stellen op basis van de parkeeronderzoeken dat de parkeerdruk in Ingelmunster eerder laag is.

Er werden tijdens deze fase twee fysieke participatiemomenten georganiseerd met mensen uit adviesraden en geëngageerde inwoners van Ingelmunster. Een eerste participatieavond vond plaats op donderdagavond 24 maart 2022. Grotendeels dezelfde groep mensen sloten ook aan bij de tweede participatieavond op dinsdag 26 april 2022. Deze participatieavonden vormden sleutelmomenten waarop het beleidsplan van Ingelmunster mee vorm kreeg.

3

PLANNINGSCONTEXT

3.1. RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT

3.1.1. WITBOEK BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

Het Witboek werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 30 november 2016 (stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen).

De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren. De Vlaamse Regering heeft de ambitie om de bestaande ruimte beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. Het doel is het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen en tegen 2040 volledig te stoppen.

De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze 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 sterke verdichting te realiseren. Dit wordt verder vertaald naar een aantal strategische doelstellingen.

VERMINDEREN VAN HET BIJKOMEND RUIMTEBESLAG

Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare. Het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag is aantrekkelijker dan ruimtelijk uitbreiden.

EUROPEES STEDELIJK-ECONOMISCHE RUIMTE EN ENERGIENETWERKEN

De internationale en metropolitane collectieve vervoersknooppunten met hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, die een strategische locatie vormen voor de versterking van de ruimtelijke ruggengraat, worden versterkt. De dichtheid van woongelegenheden binnen 1000 meter van al deze knooppunten samen, zal tegen 2050 gestegen zijn met minstens 50%.

PALLET VAN LEEFOMGEVINGEN

De realisatie van ruimtelijke ontwikkelingsprojecten gebeurt zo veel mogelijk op basis van de 8 kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling:

- Uit de ruimtelijke ontwikkeling spreekt de waardering van de karakteristieken van het landschap.
- Er is een optimale verhouding van en wisselwerking tussen bebouwde en onbebouwde ruimte en de aanwezige open ruimte is verbonden.
- De groenblauwe netwerken zijn nabij en toegankelijk
- De omgeving beperkt zo veel mogelijk de schadelijkheid voor de gezondheid. Er is minimale milieuhinder in verhouding tot de omgevingsfuncties.
- De basisvoorzieningen zijn nabij en bereikbaar. Zij spelen in op de behoeften van de gebruikers van de omgeving. Hun locatie stimuleert verplaatsingen te voet, per fiets of met het collectief vervoer.
- De publieke ruimte is toegankelijk voor alle lagen van de bevolking en biedt stimuli tot ontmoeting.
- De omgeving is beweegvriendelijk ingericht. Ze nodigt uit tot beweging, sport en spel. Ze zet aan tot een actieve, gezonde levensstijl en tot zachte verplaatsingen.
- De vormgeving van de bebouwde en onbebouwde ruimte draagt bij tot de herkenbaarheid, de leesbaarheid en de visuele aantrekkelijkheid van de omgeving.

WONEN EN WERKEN NABIJ COLLECTIEVE VERVOERSKNOPEN EN VOORZIENINGEN

De dichtheid van woongelegenheden en werkplekken binnen 1000 meter van alle collectieve vervoersknooppunten in heel Vlaanderen samen, met hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, zal in 2050 gestegen zijn met minstens 30%.

ROBUUSTE OPEN RUIMTE

De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015. De totale bestemde oppervlakte voor de open ruimte bestemmingen zal in 2050 ca. 72,5% van de oppervlakte van Vlaanderen bedragen

WONEN EN WERKEN NABIJ COLLECTIEVE VERVOERSKNOPEN EN VOORZIENINGEN

Na het in kaart brengen van het te realiseren fijnmazig netwerk van groenblauwe aders, is dit netwerk tegen 2050 maximaal ingericht. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015.

Figuur 2: Vlaanderen in 2050

3.1.1. STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

STATUUT **ACTUALITEITSWAARDE**	Door de Vlaamse Regering definitief vastgesteld op 23 september 1997 en de eerste herziening ervan op 12 december 2003; tweede herziening definitief vastgesteld op 17 december 2010

Het kernbegrip van het RSV is duurzaamheid en respect voor de ruimtelijke draagkracht. Er wordt gestreefd naar een Vlaanderen dat zowel open als stedelijk is, met dus een duidelijk onderscheid tussen open ruimte en stedelijk gebied. Dit wordt geconcretiseerd door een focus op gedeconcentreerde bundeling, het gebruik van poorten als ontwikkelingsknooppunten, volgen van bestaande infrastructuur voor het locatiebeleid, en ruimtelijk structurerend voor het fysische systeem.

Ingelmunster valt volgens het RSV binnen het stedelijk netwerk van Roeselare en Kortrijk. Volgens de functioneel-hiërarchische benadering vallen delen van Ingelmunster onder het regionaal stedelijk gebied Roeselare. Delen van Ingelmunster behoren tot het buitengebied gelegen ten noorden van Kortrijk.

Het open gebied tussen Ingelmunster en Oostrozebeke, net ten westen van het bedrijventerrein, wordt aangeduid als een te vrijwaren open ruimtecorridor.

In het RSV wordt het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer bepaald. De lijn Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel die ook door Ingelmunster loopt, behoort hiertoe. Er liggen geen hoofdwegen en primaire wegen op het grondgebied van Ingelmunster. De N50 van de N399 (Ingelmunster) tot de R8 (Kortrijk), de N357 van de N50 tot de N382 (Ingelmunster), de N399 van de ZW-omleiding, nog aan te leggen (Tielt) tot de N50 (Ingelmunster) en de N382 van de N43 (Waregem) tot de N357 (Ingelmunster) worden gecategoriseerd als secundaire wegen type I. De N50 Van kruispunt Kortrijksestraat/Siemenslaan (Oostkamp) tot de N399 (Ingelmunster) wordt gecategoriseerd als een secundaire weg type II.

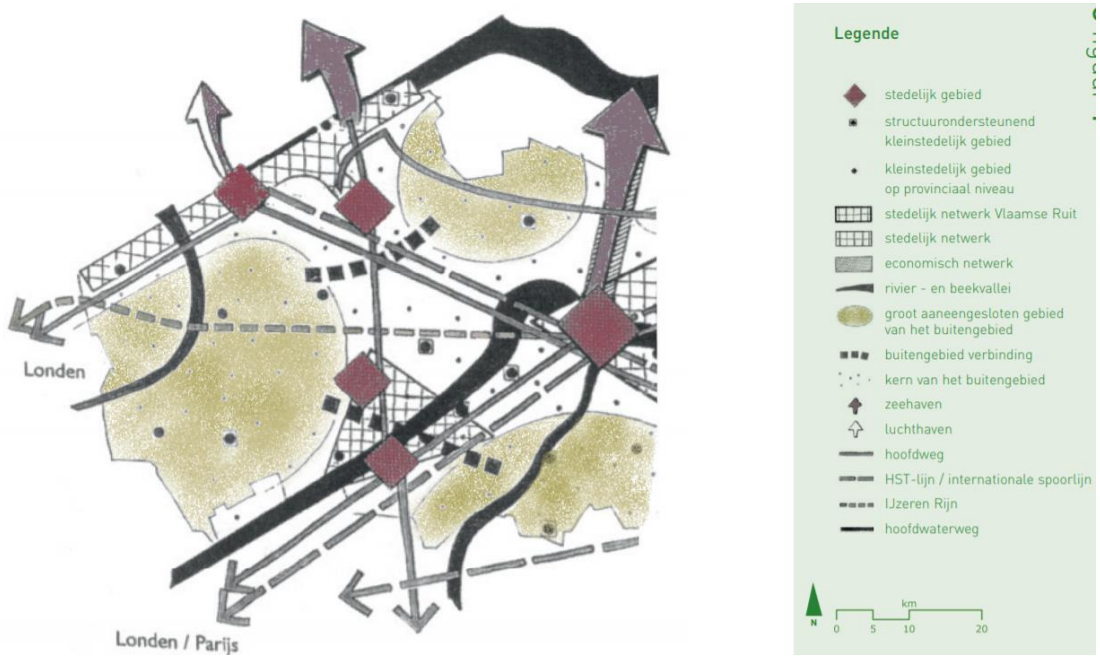
3.1.1. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN

STATUUT	door de Vlaamse Regering definitief vastgesteld op 6 maart 2002 en de eerste partiële herziening in 2014; tweede partiële herziening (2019).
ACTUALITEITSWAARDE	26 september 2019

De provincie staat als beleidsniveau tussen Vlaanderen en de gemeenten in voor de ontwikkeling van een samenhangend beleid over de gemeentegrenzen heen, waarbij aandacht wordt gegeven aan gebiedsspecifieke ruimtelijke ontwikkelingen. De rol en visie op deze bovenlokale elementen van de ruimtelijke structuur werd vastgelegd aan de hand van een Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan of PRS West-Vlaanderen.

De ruimtelijke visie voor de provincie gaat uit van de ruimtelijke verscheidenheid. Van oudsher hebben de verschillende regio's van West-Vlaanderen een sterke eigenheid. De provincie kiest ervoor om de ruimtelijke verscheidenheid te behouden en zelfs te versterken. Daarom worden voor de structuurbepalende componenten op provinciaal niveau ontwikkelingsperspectieven toegekend die verschillend zijn naargelang het gebied waarin deze elementen gelegen zijn. Daarbij wordt telkens rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit

Ingelmunster wordt in het PRS gedefinieerd als deel van het regionaalstedeiljk gebied Roeselare, samen met de gemeenten Izegem en Roeselare. Dit betekent dat de gemeente een regionaal verzorgende rol heeft voor het ommeland, stedelijke voorzieningen en economische infrastructuur.



Figuur 3: Schematische weergave van de structuurbepalende componenten op Vlaams niveau voor West-Vlaanderen (PRS W-Vl.)

Ingelmunster behoort tot de middenruimte van het gebiedsspecifiek ruimtelijk beleid, gelegen tussen de kernen Torhout, Roeselare en Tielt. Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende ruimtelijke beleid:

- stedelijke gebieden en een gelijkmatig gespreid rasterpatroon van kernen als bundeling van activiteiten
- concentraties van bestaande bedrijvigheid in specifieke economische knooppunten voor clustering en endogene economische ontwikkeling
- kanaal Roeselare-Leie als drager van watergebonden industrie en ecologische potenties
- A17 als belangrijke noord-zuidverbinding tussen Brugge en Kortrijk
- beekvalleien, heuvelruggen, bosgebieden en openruimteverbindingen als natuurlijke bouwstenen van het industriële landschap

Enkele doelen voor dit deelgebied zijn:

- Dynamische activiteiten in de stedelijke gebieden en de specifieke economische knooppunten concentreren.
- De stedelijke gebieden versterken
- Het regelmatig verspreid rasterpatroon van de kernen opwaarderen
- De verkeersontsluiting optimaliseren: Een uitgewerkte ontsluiting van de regio ten zuiden van Tielt via de N399, de N382 en een aan te leggen zuidwestelijke omleiding rond Tielt (de aan te leggen zuidoostelijke omleiding functioneert enkel ter ontsluiting van het bedrijventerrein Zuid)
- De verkeersontsluiting optimaliseren: Een geleiding van de bovenlokale verkeersstromen via delen van de N32 en de N50. De twee parallelle gewestwegen langs de A17 worden grotendeels

geselecteerd als secundaire II, aangezien de A17 de verbindende rol vervult. De verlinting (o.a. kleinhandelsconcentraties) aan deze gewestwegen moet worden geherstructureerd.

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

Figuur 4: Middenruimte van het West-Vlaams gebiedsspecifiek ruimtelijk beleid (PRS West-Vlaanderen)

3.1.2. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN INGELMUNSTER

STATUUT	Beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ontwikkeling van het gebied in kwestie. Het is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen die de ruimtelijke ordening aanbelangen.
ACTUALITEITSWAARDE	April 2007

Concepten voor Ingelmunster

INLEIDING: DE GEMEENTE INGELMUNSTER

De gemeente Ingelmunster is gelegen in het midden van de ruit van steden Roeselare (10 km), Tielt (10 km), Waregem (16 km) en Kortrijk (10 km) en kent geen deelgemeenten. De gemeente maakt deel uit van de industriële as die zich langsheen het kanaal Roeselare - Leie heeft ontwikkeld. Voor de verschillende diensten en voorzieningen zijn de inwoners van Ingelmunster aangewezen op Izegem (ziekenhuis,...), Roeselare (ziekenhuis, land- en tuinbouwveiling,...) en Kortrijk (hogescholen en universiteit, shoppingcenter Kuurne, ziekenhuis,..). De regio Tielt is eerder van sub-regionaal belang. Na Izegem is Tielt belangrijk voor de schoolgaande jeugd.

Het dichte net van lokale wegen waarlangs her en der bebouwing voorkomt, maakt dat er geen uitgesproken open gebieden aanwezig zijn. Relatief open ruimte is in Ingelmunster aanwezig in alle richtingen rond de kern. Het landschap vertoont sterk verlaagde tot vervlakte reliëfkenmerken. Deze worden aan noordelijke en

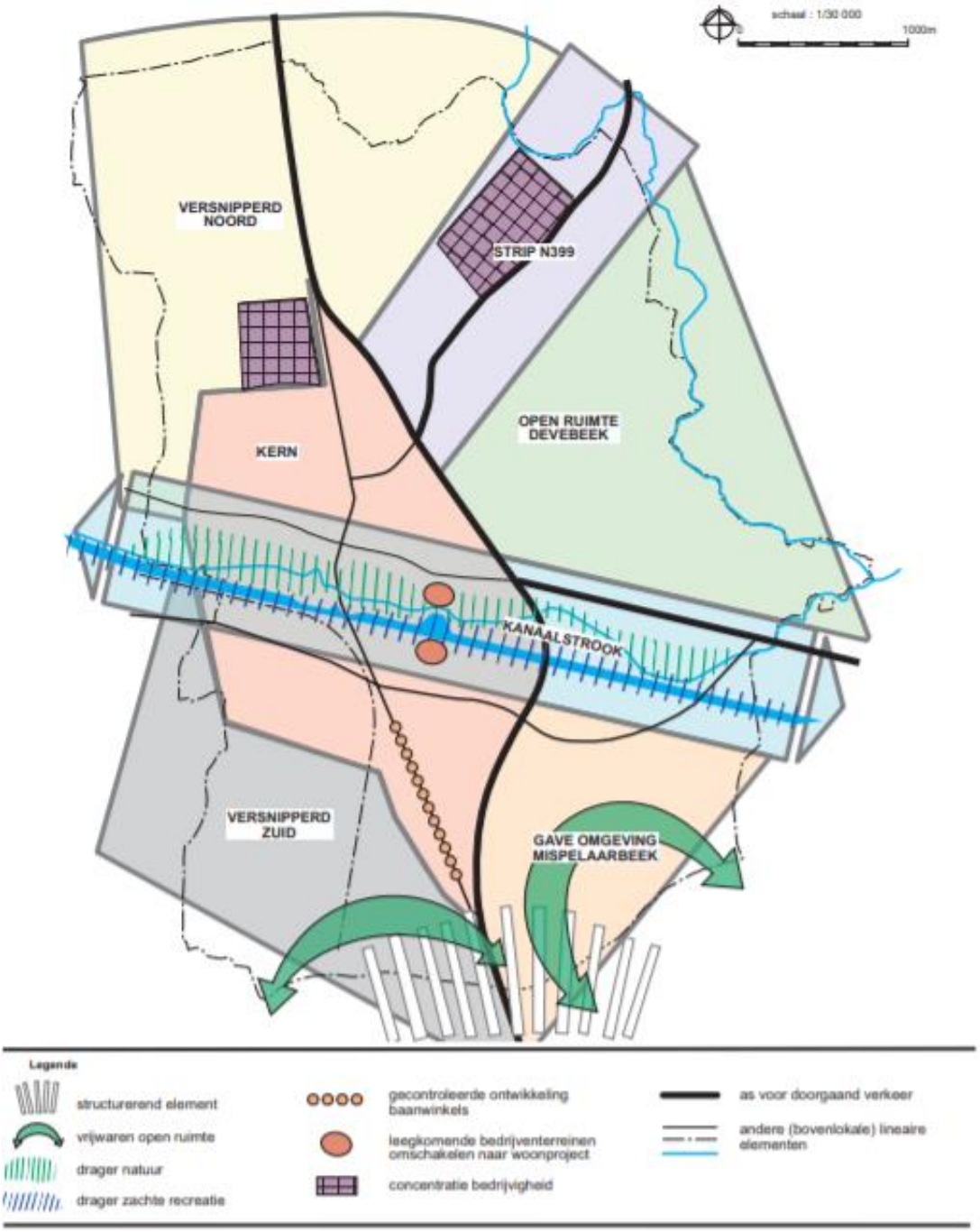
aan zuidelijke zijde afgewisseld door aanzetten van enkele zacht hellende heuvelruggen. De gemeente situeert zich in het stroomgebied van de Mandel, een omvangrijk deelbekken van de Leie.

Kenmerkend is de sterke verwevenheid tussen enerzijds de landbouwsector en anderzijds de bedrijven met een directe link naar de landbouw. Door de onderlinge samenwerking en wisselwerking tussen toeleveringsbedrijven, landbouwbedrijven en be- en verwerkende bedrijven, zijn hechte economische netwerken ontstaan binnen de gemeente zelf en met bedrijven in de omgeving. Handels- en kantooractiviteiten situeren zich voornamelijk rond de markt en langs invalswegen naar het centrum, waarbij de Kortrijkstraat structurerend is voor baanwinkels

GLOBALE TOEKOMSTVISIE

Ingelmunster wenst vooral voldoende ruimte te creëren voor bedrijventerreinen en dit zowel voor kleine bedrijven als bedrijven met een grotere oppervlakte, gecombineerd met een aantrekkelijke woongemeente. De open ruimten, in 4 lobben rond de kern, moeten gevrijwaard worden en gedifferentieerd naar harmonische ontwikkelingsperspectieven van aanwezige functies volgens de landschappelijke en esthetische kwaliteiten van het gebied en de mate van versnippering. De Mandelvallei met aanwezige meersgebieden en natuurreservaten (nl. erkend reservaat Mandelhoek en bestemde kikkerpaaiplaats als reservaat) moet uitgespeeld worden als natuurlijke troef voor de gemeente. Waar mogelijk dient de vallei haar basisfunctie te vervullen, nl. zorgen voor waterafvoer en –berging. Het kanaal Roeselare-Leie wordt uitgebouwd als recreatieve as. De globale toekomstvisie wordt in beknopte zinnen als volgt:

- Vrijwaren belangrijkste open ruimtegebieden en structuurbepalende elementen
- Mandelvallei als drager voor natuur / kanaal als drager voor zachte recreatie
- Invullen van nog niet aangesneden woongebieden • Concentratie bedrijvigheid ten noordwesten van de kern en rond de N399
- Leegkomende grootschalige bedrijvigheid in centrum = naar wonen
- Gecontroleerde ruimtelijke ontwikkeling van baanwinkels
- Doorgaand verkeer uit centrum



Figuur 5: Globale toekomstvisie op kaart (GRS, 2007)

Kortom een gemeente met leefbare ontwikkelingen in bedrijvigheid en wonen binnen het regionaalstedelijk gebied Roeselare (afgekort RSGR), met realistische ontwikkelingsmogelijkheden voor landbouw met respect voor de open ruimte en landschap in het buitengebied, en het kanaal en de Mandelvallei als structurele dragers voor recreatie en natuur.

GEWENSTE NATUURLIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

Binnen de afbakening van het RSGR wordt de belangrijke functie van de Mandel (p. 135) erkend: De Mandelvallei moet functioneren als verbinding voor langzaam verkeer tussen de regionaalstedelijke entiteiten

en als drager voor stedelijke groengebieden tussen woon- en bedrijvenzones. Daarom zullen regionaalstedelijke ontwikkelingen ook buiten de Mandelvallei moeten plaatsvinden.

In niet door bebouwing aangetaste agrarische gebieden kan een actieve landschapsbouw gerealiseerd worden door nieuwe bakens aan te brengen. Deze nieuwe bakens verhogen de herkenbaarheid van het landschap. Nieuwe bakens kunnen uitgewerkt worden rond bv. zitbanken of picknickplaatsen. Ze worden gemarkeerd door opgaande bomen. Ook kruispunten van landelijke wegen kunnen door één of twee (knot)bomen van ver zichtbaar gemaakt worden in het landschap. Deze kleine landschapselementen kunnen ondanks hun kleinschalige toepassingen bijdragen aan een sterk verbeterde landschapsbeleving

GEWENSTE AGRARISCHE STRUCTUUR

Bepaalde delen van de gemeente worden gekenmerkt door een grondloos agrarisch landschap (serres en stallen). In andere delen zijn dergelijke constructies minder terug te vinden. Uitgangspunt is dan ook het optimaliseren van de agrarische structuur door de gave en open gebieden vrij te houden van allerlei vormen van bebouwing en de eerder versnipperde gebieden op een gestructureerde manier aan te vullen met noodzakelijke agrarische constructies. Vooral in de “gave omgeving Mispelaarbeek” moet een doordacht beleid van behoud van de open ruimte gevoerd worden.

GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

Het ruimtelijk beleid van Ingelmunster is erop gericht een meer verstedelijkte kern te bekomen door het creëren van ruimte voor een bijkomend aanbod aan woningbouw en economische activiteiten (aan de rand van de kern). Een belangrijke troef voor de gemeente is zijn ligging aan een station. Deze troef dient dan ook uitgespeeld naar het verder ontwikkelen van de gemeente als woongemeente. Het kanaal en belangrijke invalswegen zijn andere ruimtelijke gegevens die als meerwaarde voor de gemeente dienen uitgespeeld.

GEWENSTE ECONOMISCHE STRUCTUUR

Enerzijds het doel een deel van de reeds bestemde, maar nog niet gerealiseerde KMO-zone te verplaatsen. Anderzijds is het de bedoeling van de gemeente een nog niet gerealiseerde ingesloten KMO-zone (BPA) om te zetten in woongebied (= oorspronkelijke bestemming volgens gewestplan).

Het grootste deel van de nettobehoefte lokale bedrijvigheid wenst de gemeente onder te brengen in de zone ten westen van Deefakker (Deefakker west), en dit indien blijkt dat Zandberg volledig volzet geraakt (lokaal + regionaal).

De gemeente ondersteunt het principe dat bedrijvenzones dienen aan te sluiten bij een kern, maar ziet liever geen nieuwe zones voor lokale bedrijvigheid/regionale bedrijvigheid ontstaan midden in het kernweefsel. Bijkomend stelt de gemeente dat een nieuwe bedrijvenzone in de onmiddellijke nabijheid van een secundaire weg moet ingeplant worden en dat bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijvenzones de in- en uitrit van de zones dienen geconcentreerd te worden op 1 punt.

GEWENSTE CULTURELE EN RECREATIEVE STRUCTUUR

Het toeristisch-recreatief aspect van het kanaal dient te worden versterkt, net als de Mandelvallei. Verder dient ruimte ontwikkeld te worden voor speelbossen. Inzetten op plattelandstoerisme is ook een aspect van de gewenste structuur.

GEWENSTE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

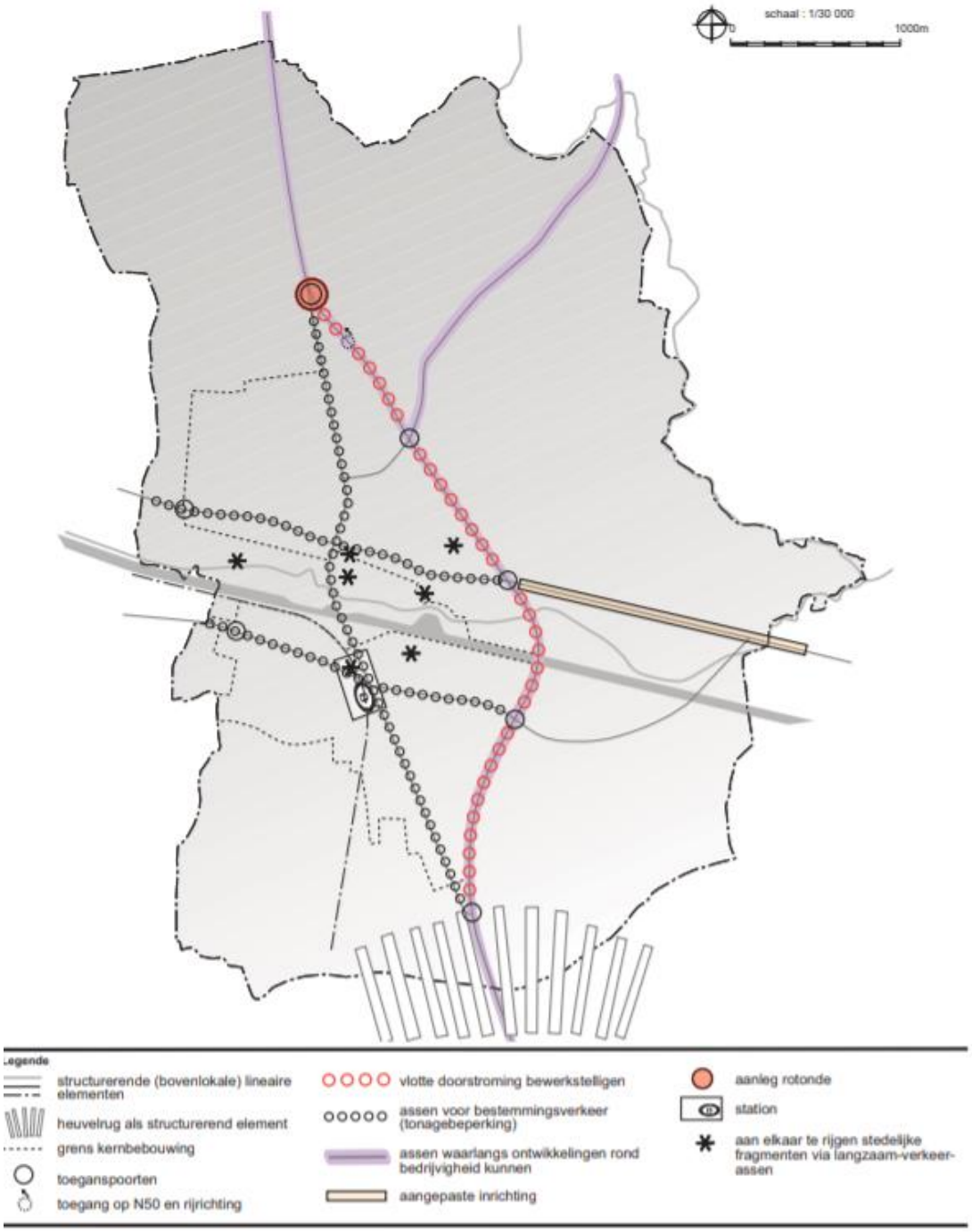
De gewenste verkeers- en vervoersstructuur werd onderzocht en besproken in het kader van de opmaak van het **mobiliteitsplan Ingelmunster** (2010). het scenario waarbij gestreefd wordt naar een verkeersarm centrum van Ingelmunster, werd geselecteerd als voorkeurscenario.

Het is de bedoeling van de gemeente, in functie van een blijvende vlotte en veilige doorstroming op de N50, **geen nieuwe ontsluitingen op de N50** toe te laten.

De N50d (Bruggestraat-Stationsstraat-Kortrijkstraat) en de N357 (Oostrozebekestraat-Weststraat) zijn respectievelijk **de belangrijkste noord-zuid en oost-west-assen** doorheen het centrum van de gemeente. Het zijn historisch de verbindingswegen doorheen de gemeente. **Het voltooien van de Ring rond de kern** van Ingelmunster heeft gezorgd voor een ontlasting van de verkeersdrukte in het centrum van Ingelmunster in noordzuid richting. Ook in oost-westrichting is werk aan de winkel. H**et centrum dient enkel toegankelijk te zijn voor bestemmingsverkeer.** De invalswegen dienen zodanig ingericht dat de vooropgestelde snelheid kan afgedwongen worden. In deze optiek is het belangrijk een aantal ontbrekende 'poorten tot het centrum' (o.a. Izegemstraat) verder uit te bouwen. Zie ook **'definiëren toegangspoorten'** bij entiteit 'kern Ingelmunster'. Belangrijke aandacht dient eveneens uit te gaan naar de veiligheid van de zwakke weggebruikers en het realiseren van veilige oversteekplaatsen ter hoogte van de kruispunten.

Het **vrachtverkeer** dient zo snel mogelijk afgeleid te worden naar het hoofd- en primaire wegennet. Via de secundaire wegen dient al het zware doorgaande verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Ingelmunster) rond het centrum van Ingelmunster geleid naar dit hoofd- en primaire wegennet. Nieuwe bedrijvenzones dienen direct te ontsluiten op een secundaire weg. De in- en uitrit van de zone is te concentreren op 1 punt.

Een goed uitgebouwd **fietsroutenetwerk** op bovenlokaal en lokaal niveau is een prioriteit.



Figuur 6: Kaart gewenste verkeers- en vervoersstructuur (GRS Ingelmunster, 2007)

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR (TOTAALBEELD)

1 / **Kern Ingelmunster**: Binnen de entiteit kern is het de bedoeling een maximale verweving van uiteenlopende functies na te streven, zonder de draagkracht te overschrijden. Verdichting gebeurt op een kwalitatieve manier en de vrijliggende binnengebieden worden gedifferentieerd aangesneden.

2 / **Mandelvallei**: de vallei van de Mandel laten ontwikkelen tot een groene omgeving waar de landschappelijke en recreatieve componenten de hoofdrolspelers zijn. Ingelmunster wenst in de eigenlijke vallei van de Mandel (= noorden van het kanaal) bijkomend de economische bedrijvigheid te minimaliseren en de woonfunctie te relateren aan het kanaal (wonen aan het water).

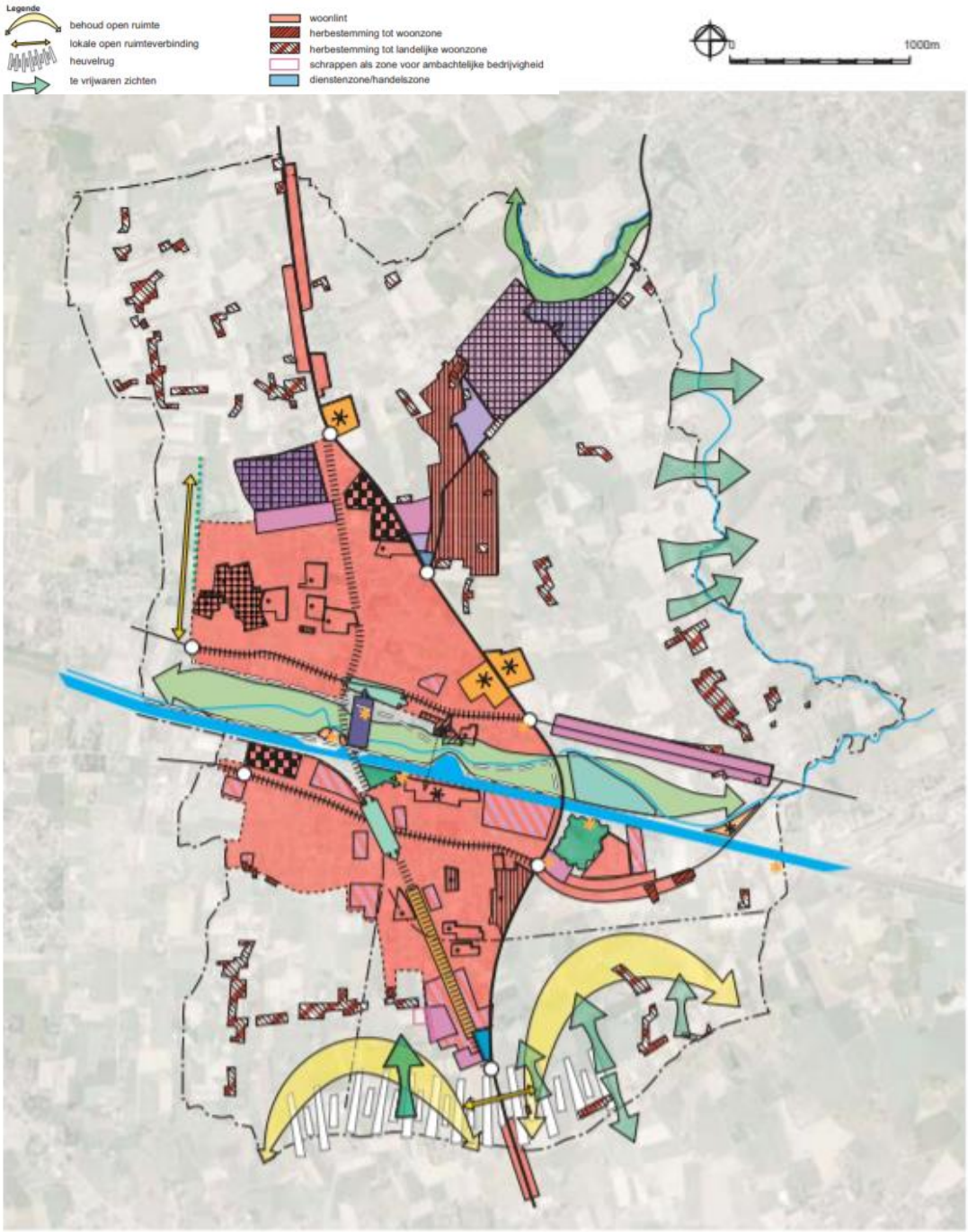
3 / **Strip N399**: Het is de bedoeling van de gemeente om de strip als wezenlijk onderdeel van de bebouwde ruimte te zien en rekening houdend met de zeer goede bereikbaarheid daar dan ook verschillende nieuwe activiteiten aan op te hangen.

4 / **Versnipperd Noord**: In dit voornamelijk open gebied, met de Bruggestraat als belangrijk woonlint die het gebied van noord naar zuid doorkruist, dient de openheid behouden als buffer met de verstedelijking. Activiteiten langsheen de Bruggestraat kunnen verder ontwikkelen. Een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein wordt ingeplant op de grens van de kern en deze noordelijke open ruimte. Dit betekent dan ook in noordelijke richting de uiterste grens van geconcentreerde bebouwing

5 / **Open ruimte Devebeek**: Bevestigen van de sportzone ten oosten van de ring (voetbalvelden) binnen landbouwgebied. Zonevreemde bedrijven: de bestaande bedrijvigheid zoveel mogelijk worden beperkt.

6 / **Gave omgeving Mispelaarbeek**: Omwille van de gaafheid van de open ruimte, het waardevolle reliëf en het gebrek aan voldoende uitgeruste infrastructuur wordt de bestaande bedrijvigheid in het open ruimtegebied zoveel mogelijk beperkt en bij stopzetten van de activiteit afgebouwd. Delen van de entiteit 'gave omgeving Mispelaarbeek' (aangeduid op kaart) zijn geselecteerd als landbouwgebied met specifieke landschappelijke waarde. Dit gebied dient optimaal behouden te worden. Grondgebonden landbouw is hier het meest op zijn plaats en moet maximaal beschermd worden.

7 / **Versnipperd Zuid**: De open ruimte in het zuiden van de entiteit (heuvelrug, landbouwgebied met specifieke landschappelijke waarde) dient maximaal behouden te worden. Dit gebied bevindt zich tussen de verstedelijkte gebieden Izegem en Ingelmunster. Dit 'buitengebiedkarakter' moet daarom ten volle behouden blijven en gevrijwaard van elke ontwikkeling die het buitengebied niet ten goede komt. Daarom wordt de bestaande bedrijvigheid zoveel mogelijk beperkt



Figuur 7: Gewenste ruimtelijke structuur: totaalbeeld (GRS Ingelmunster, 2007)

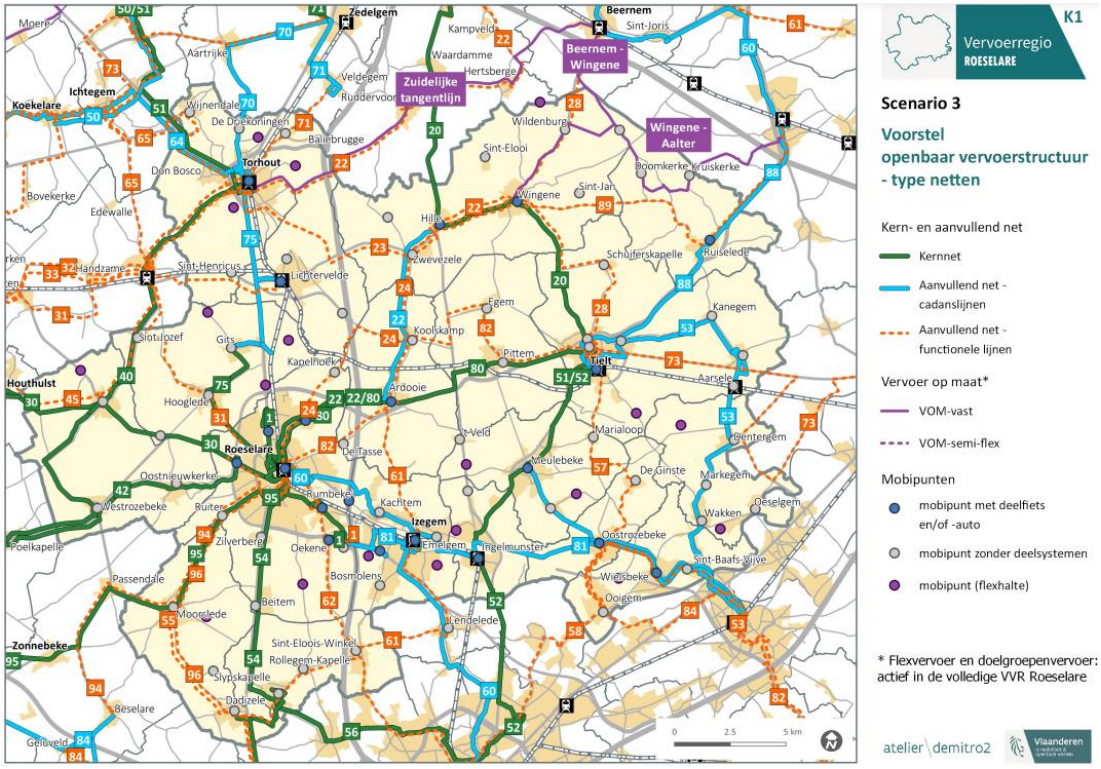
3.2. VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT

3.2.1. REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO MIDWEST (DECEMBER 2020)

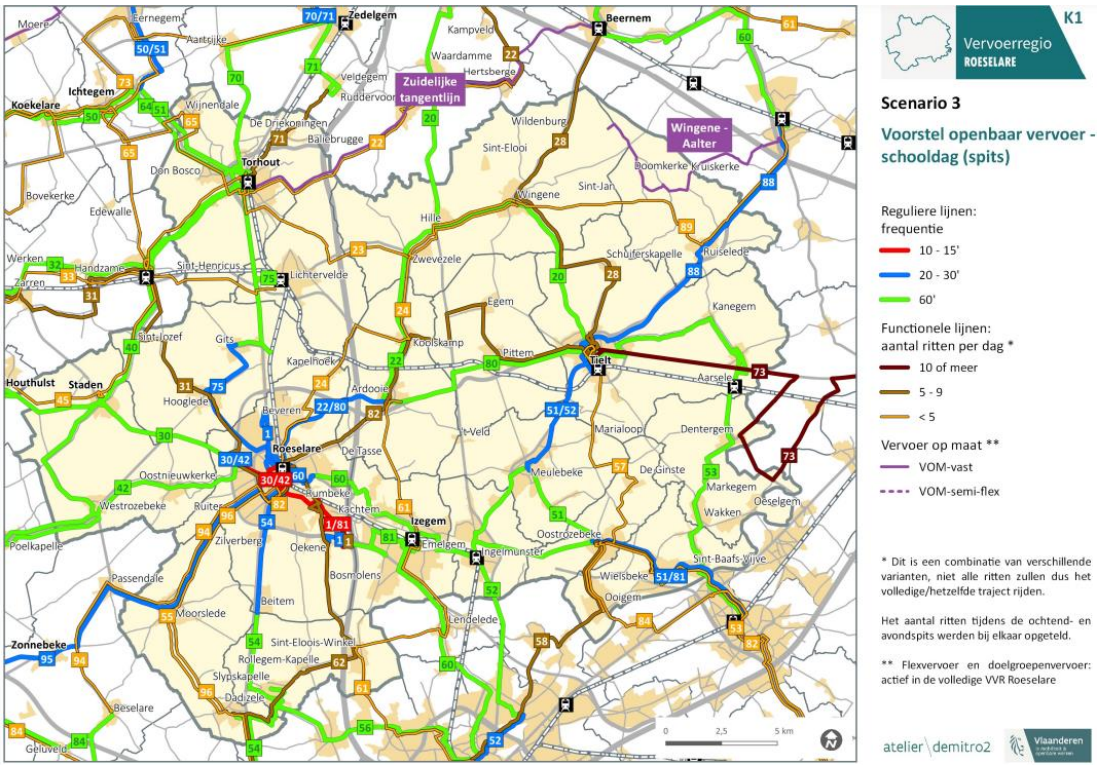
Op 22 juni 2019 trad het decreet basisbereikbaarheid in werking. Het is gericht op de organisatie van een vraaggericht vervoerssysteem dat de belangrijke maatschappelijke functies voor alle inwoners bereikbaar maakt. Dit betekent dat OV-lijnen daar rijden waar er de vraag is. Vlaanderen werd opgedeeld in 15

vervoerregio's, waaronder de vervoerregio Midwest (de gemeente Ingelmunster behoort tot vervoerregio Midwest). Het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest sluit zich aan bij de doelstellingen van de mobiliteitsvisie Vlaanderen. Daarin wordt een duurzaam mobiliteitsbeleid met een termijnvisie tot 2030 als streefdoel gehanteerd. De visie gaat uit van vier pijlers, namelijk economische ontwikkeling van Vlaanderen, sociale ontwikkeling, ecologische ontwikkeling en ondersteuning van een verbeterde beleidsorganisatie.

De vervoerregioraad Midwest heeft in december 2020 het nieuwe vervoerplan voor de regio definitief goedgekeurd. De vernieuwde aanpak van het openbaar vervoer vertrekt vanuit een regionaal netwerk van kernlijnen die op werkdagen minstens elk uur zullen rijden. Voor veel bestaande lijnen vormt dat een belangrijke stap vooruit ten opzichte van vandaag. Die verschillende lijnen vormen samen een dragend netwerk dat zorgt voor een regelmatige, stabiele verbinding van de kernen in de regio en over de regiogrenzen. Lijn 11 Roeselare-Izegem-Oostrozebeke-Waregem zorgt voor een volwaardige verbinding van Waregem en Roeselare via Emelgem en het AZ Delta in Rumbeke. Deze buslijn rijdt van maandag tot zaterdag om het uur, op zon- en feestdagen om de twee uur. Lijn 81 Izegem-Waregem blijft zorgen voor de specifieke schoolritten vanuit Izegem via Ooigem naar Waregem en Anzegem. Buslijn 52 Tielt-Kortrijk rijdt in de spits om het half uur, op weekdagen en zaterdag overdag is dit om het uur. Op zondag rijdt deze lijn om de twee uur.



Figuur 8: openbaar vervoerstructuur – type netten



Figuur 9: openbaar vervoer – schooldag spits

Intussen (oktober 2023) is er reeds een voorlopig ontwerp voor het regionale mobiliteitsplan. Dit wordt in latere hoofdstukken ook nog aangehaald.

3.2.2. GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN (SPOOR 3, NOVEMBER 2010)

ALGEMENE VISIE MOBILITEITSPLAN 2004 EN HERWERKING 2010

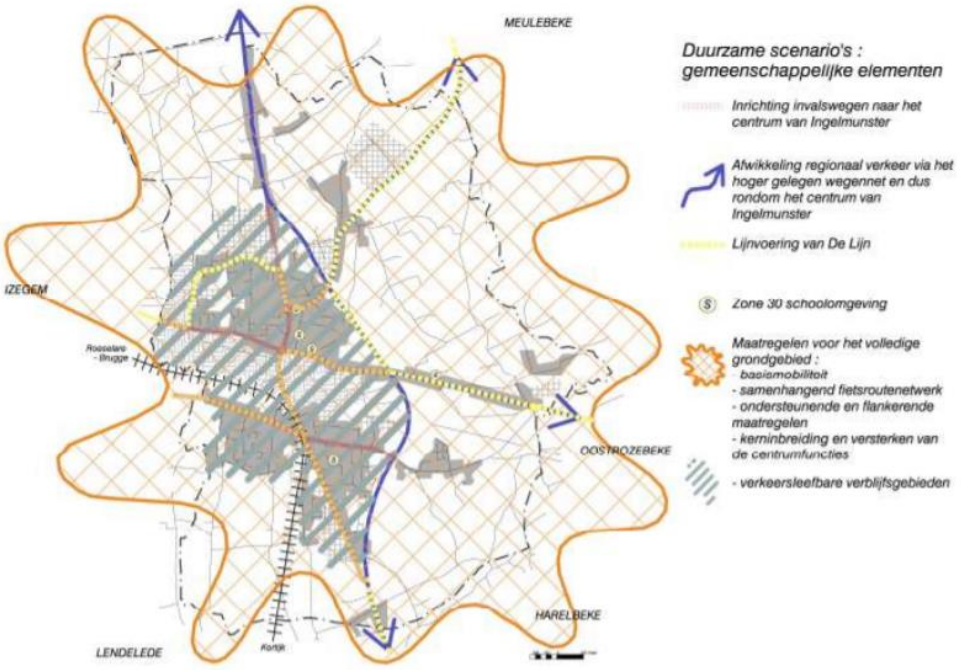
Het beleidsscenario van de gemeente Ingelmunster gaat uit van volgende krachtlijnen:

- Vanuit mobiliteitsstandpunt is kerninbreiding en het aansluiten van mogelijke nieuwe woongelegenheden en bedrijvigheid op de bestaande bebouwing een stuk interessanter dan het verder versnipperen van de open ruimte.
- Het regionale verkeer (zeker het zware verkeer) dient rondom het centrum afgewikkeld te worden. Dit verkeer kan immers via de N50 naar de N37 of de N36 afgeleid worden en zo naar het hoofdwegennet.
- Het parkeerbeleid gaat uit van het stand-still principe. Er zal veel aandacht besteed worden aan een goede aanduiding van de grote parkeerlocaties in het centrum. Dit moet er voor zorgen dat deze beter benut worden.
- Het openbaar vervoer dient opgewaardeerd en versterkt te worden.
- De uitbouw van het fietsroutenetwerk met comfortabel en veilig fietsvoorzieningen moet ertoe bijdragen dat meer mensen gebruik zullen maken van de fiets.
- De toepassing van de ondersteunende en flankerende maatregelen moet er eveneens voor zorgen dat meer mensen gestimuleerd worden tot het gebruik van alternatieve vervoerswijzen.

Met het duurzame scenario van het oude mobiliteitsplan als basis, bouwt het huidige scenario 2010 verder op de in dit scenario aangegeven uitgangspunten, met name: Ingelmunster verder ontwikkelen als duurzame, leefbare en mobiele gemeente met het faciliteren van voetgangers en fietsers, kwaliteitsverbetering

van het openbaar domein door verdere herinrichting van de gemeente en uitbouw van de stationsomgeving als goed bereikbaar multimodaal knooppunt. Dit betekent in eerste instantie het verder zetten van het huidige beleid. De doelstellingen van dit beleid zijn:

- geconcentreerde ruimtelijke ontwikkeling van de kern, functies op wandel- en fietsafstand door een fijnmazig fietsnetwerk en veilige schoolroutes,
- ontwikkeling van de stationsomgeving als multimodaal knooppunt,
- ontsluiting gebieden voor economische activiteiten en vrijwaren van ongewenst vrachtverkeer
- het huidige gedifferentieerde snelheidsbeleid zal selectief verder uitgebouwd worden Ingelmunster zal zich wel inschrijven in een algemeen Vlaams beleid om buiten de bebouwde kom de zone 70 regeling ook op de buurtwegen en landbouwwegen toe te passen.
- uitbouw van de parkeervoorziening in de stationsomgeving, behoud van het huidige parkeerbeleid van Ingelmunster.



Figuur 10: Duurzaam mobiliteitsscenario (herwerkt mobiliteitsplan Ingelmunster, 2010)

PLAN CENTRUMVERNIEUWING

Er werd bij de opmaak van dit mobiliteitsplan gewerkt aan de wedstrijdfase voor de centrumvernieuwing.

- De centrumbrug wordt een platform dat vertrekt vanuit het marktplein en over de Mandelvallei landt op het stationsplein. Zo wordt Ingelmunster een drie-eenheid. De brug wordt hoger, langer en veiliger dan de huidige brug.
- Het centrum wordt verkeersluw gemaakt met zones 30.
- Er komen zones voor lang en kort parkeren. De huidige parking achter het gemeentehuis wordt uitgebreid voor lang parkeren.
- Op het marktplein wordt een luifel voorzien met fietsenstallingen, van waaruit de diverse fiets- en wandelroutes vertrekken.
- Het plein wordt een ruime, groene zone met ruimte voor terrassen.
- Ook de stationsbuurt krijgt een gezellig plein met ruimte voor terrassen en veel groen. Aan het stationsplein wordt eveneens een tunnel voorzien waar fietsers en voetgangers kunnen oversteken. Daarnaast komt er een kiss&ride zone.

4

GEKOZEN BELEIDSSCENARIO

Het voorkeurscenario maakt de keuze om in het centrum van Ingelmunster meer ruimte vrij te maken voor de actieve weggebruiker. Dit gebeurt door een afbouw van surplus parkeerplaatsen, circulatiemaatregelen, en de heraanleg van sommige te ruim bemeten kruispunten. Het trage wegennet wordt verder versterkt in Ingelmunster onder meer bij de nieuwe geplande ontwikkelingen. In het centrum wordt ook gekozen voor een ruime zone 30. Korte verplaatsingen te voet of met de fiets worden hierdoor veiliger en aantrekkelijker. Waar mogelijk worden deze ingrepen gecombineerd met ontharding en vergroening en een opwaardering van de openbare ruimte.

In het centrum rijdt de fiets gemengd met het gemotoriseerde verkeer (mogelijk dankzij de zone 30). Waar wegen geen ontsluitingsfunctie hebben in het centrum en er een voldoende aanwezigheid is van de fiets kiezen we voor fietsstraten. In enkele schoolomgevingen kiezen we voor een schoolstraat om het fietsen naar school verder aan te moedigen. We versterken de connectie met de buurgemeentes door verder in te zetten op conforme gescheiden fietsinfrastructuur langs wegen die onderdeel zijn van het dragende netwerk. We versterken enkele lokale fietsassen door deze te ontvlechten van het gemotoriseerde verkeer. Waar lokale fietsassen langs trage wegen lopen zorgen we voor vlakke aansluitingen en veilige oversteken door een goede conflictpresentatie. Samen dienen deze maatregelen te zorgen voor een samenhangend netwerk voor fietsers.

Aan het station van Ingelmunster wordt voorzien in een Hoppinpunt met ook een aanbod van deelfietsen en een twee deelwagens. De deelmobiliteit breiden we ook stapsgewijs uit naar de andere wijken van Ingelmunster.

We maken de Elfjulisingel onderdeel van het lokale ontsluitingsnetwerk en kiezen er voor een passende inrichting met fietspad. In eerste instantie worden maatregelen genomen om het doorgaand verkeer te ontmoedigen via de Nieuwstraat en de Doelstraat. We denken hierbij aan het wijzigen van de voorrang en vergroenen van straten. Dat verkeer willen we aanmoedigen om de Elfjulisingel te gebruiken. Voor zover deze maatregelen het doorgaande verkeer onvoldoende zouden weren kan de enkelrichting in de Weststraat worden verlengd tot aan de inrit van het WZC. Het WZC blijft dan dus wel bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer in beide richtingen naar de Elfjulisingel.

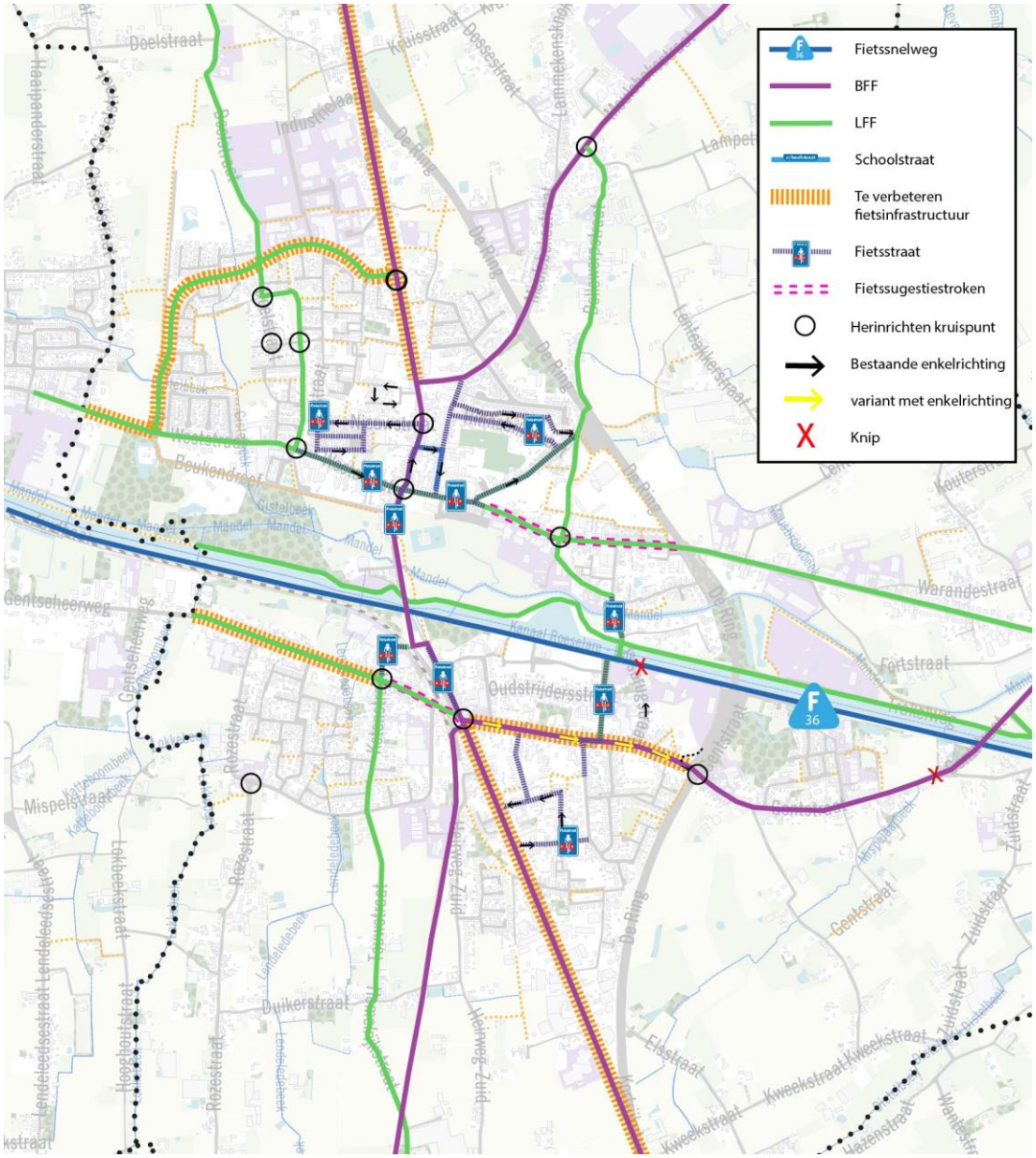
De Gentstraat tussen de Kortrijkstraat en de Kanaalstraat willen we downgraden als verkeersas. De straat wordt onderdeel van de zone 30. Er wordt een fietsstraat ingericht tussen de Kanaalstraat en de Onze-Lieve-Vrouwstraat gezien dit deel van de straat samenvalt met een schoolroute. Ook hier vergroenen we de straat. Het doorgaand zwaar verkeer wordt er geweerd met een tonnagebeperking.

Er zal op termijn worden ingezet op het realiseren van een ontsluitingsweg van de watergebonden bedrijven aan het kanaal. Deze weg zal de bedrijven rechtstreeks en in beide richtingen ontsluiten naar de Gentstraat net ten westen van De Ring. Op dat moment kan worden overwogen om een enkelrichting voor gemotoriseerd verkeer in te stellen in de Gentstraat van de Kortrijkstraat tot deze ontsluitingsweg zodat ruimte ontstaat in de straat voor fietspaden. Het autoverkeer richting Izegem ontsluit dan via de Kortrijkstraat i.p.v. de Gentstraat. De Zuidkaai ontsluit de bedrijven niet langer en zal worden geknipt voor het gemotoriseerde verkeer.

Het gemotoriseerde verkeer ontsluit richting Oostrozebeke niet langer via de Gentstraat (ten oosten van De Ring) maar via het dragend netwerk (Oostrozebekestraat).

Het parkeren kunnen we afbouwen in flink wat straten zodat ruimte ontstaat voor de actieve weggebruikers of ruimte voor extra groen in het centrum. De blauwe zone behouden we zodat het langparkeren uit de centrumstraten wordt ontmoedigd. Dit geeft ruimte aan kortparkeerders onder meer dichtbij de handel. Het parkeeronderzoek wees uit dat er geen nood is aan het verder verkorten van de parkeerduur. Indien er te

weinig rotatie zou zijn in de parkeerplaatsen voor handelszaken kan kortparkeren (type shop & go) als instrument worden ingezet.
De synthesekaart hieronder toont meteen de variant met de Gentstraat in enkelrichting na realisatie van de ontsluitingsweg voor de watergebonden bedrijven.



Figuur 11: Maatregelen voor Ingelmunster

5

RICHTINGGEVEND DEEL

5.1. WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

5.1.1. GEPLANDE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In het centrum van Ingelmunster worden er een aantal ruimtelijke ontwikkelingen gepland:

RUP brouwerij: Deels gerealiseerd op vandaag. Nog 38 woningen, 34 appartementen en 238m^2 commerciële ruimte te realiseren. Ontsluiting deel via Bollewerpstraat en deels via Oostrozebekestraat.

RUP Bruggestraat: Nog 20 woningen en 20 appartementen te realiseren met ontsluiting via de Bruggestraat.

RUP Gentstraat noord: Realisatie van 45 appartementen en 31 woningen ten westen van de Kanaalstraat en 15 wooneenheden (mix appartementen en woningen) ten oosten van de Kanaalstraat.

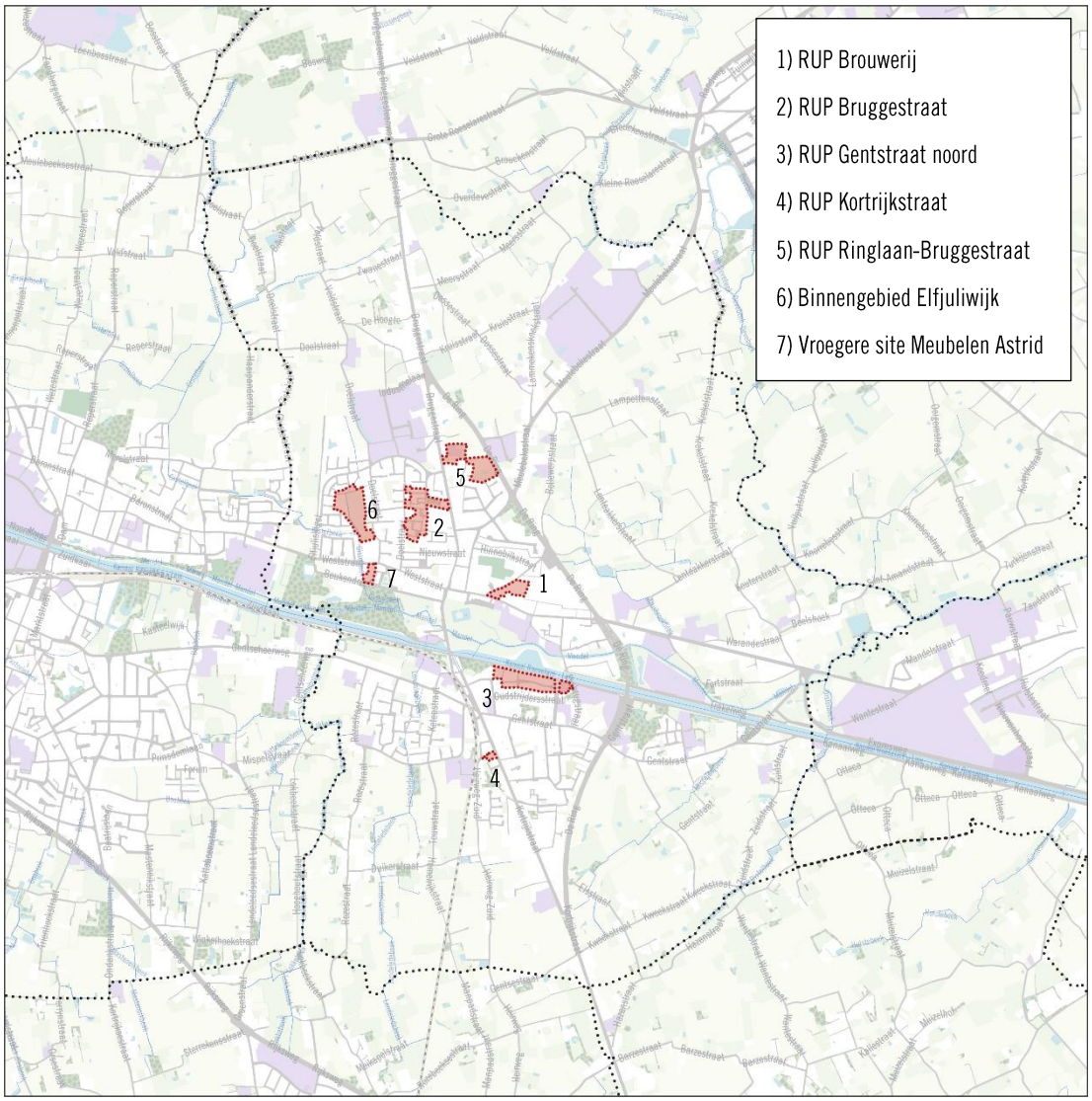
RUP Kortrijkstraat: Hier zullen 21 appartementen worden gerealiseerd die ontsluiten via de Heirweg Zuid en de Kortijkstraat.

RUP Ringlaan-Bruggestraat: Woonuitbreiding tussen de 25 en 30 woningen per hectare. Ontsluiting van de wagens uitsluitend via de Bruggestraat. Fietsers kunnen ook ontsluiten via de Robert Bultynckstraat en de Albrecht Rodenbachstraat. Ook is er een zone voor bedrijvigheid voorzien (type kmo units) van 1,2ha. Deze site zal voor het gemotoriseerde verkeer ook ontsluiten via de Bruggestraat.

RUP Waterstraat: Nog een 15-tal appartementen te realiseren. Deze ontsluiten via de Waterstraat naar de Stationsstraat net ten noorden van de Brigandsbrug.

Binnengebied Elfjuliwijk: Verwacht programma van 120 woningen. De ontsluiting ligt nog niet vast maar we gaan op dit ogenblik uit van een fiftyfifty verdeling naar de Bruinbeekstraat en het Kloosterhof.

Vroegere site Meubelen Astrid: Op deze site zijn reeds 45 appartementen in aanbouw. De ontsluiting van de site verloopt via de Weststraat net ten westen van Maria Rustoord.



Figuur 12: Ruimtelijke ontwikkelingen centrum Ingelmunster

5.1.2. IMPACT NAAR FIETSVERKEER

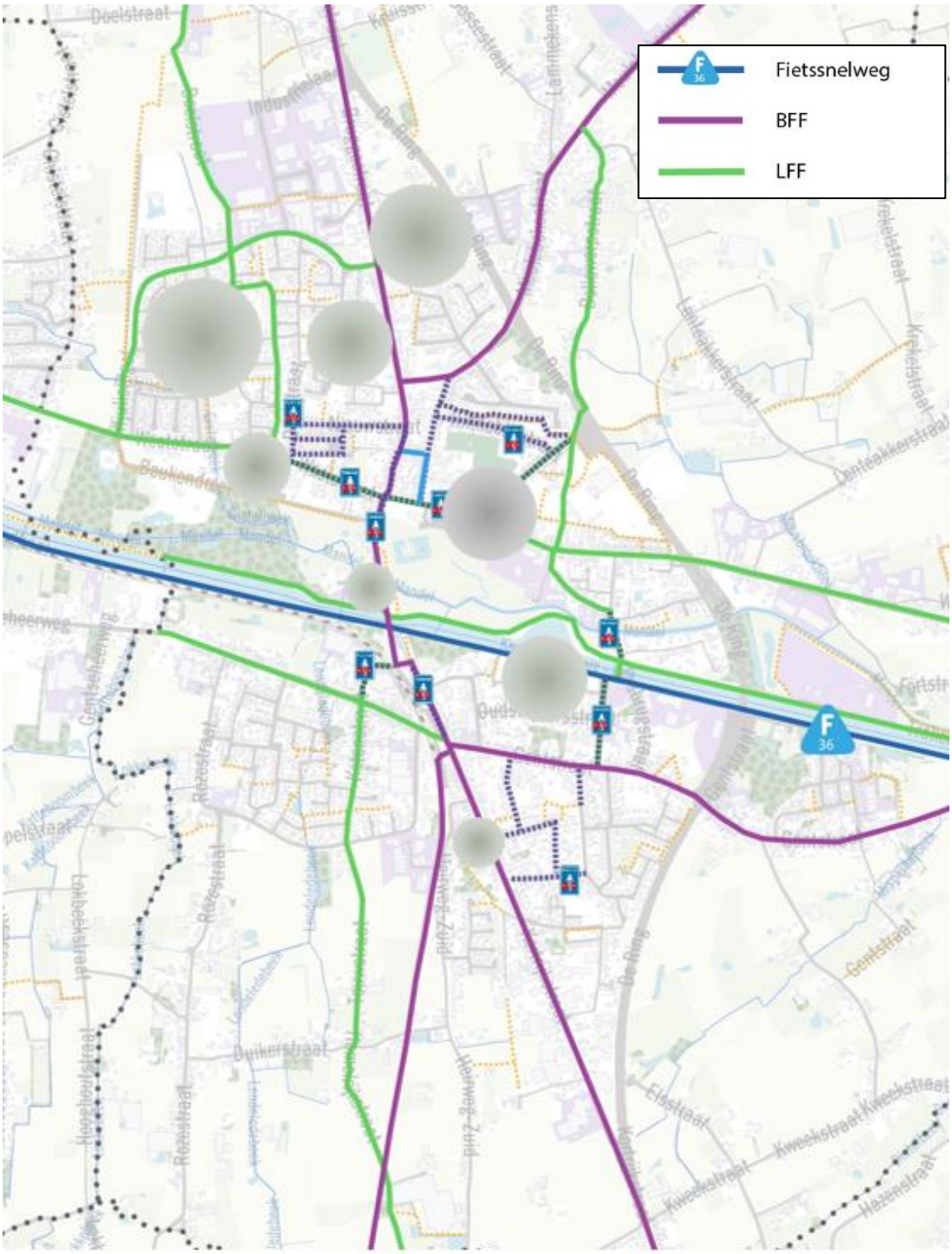
We bekijken de fietsintensiteiten die extra worden gegenereerd door de ruimtelijke ontwikkelingen. We zien in het noorden van het centrum belangrijke nieuwe fietsintensiteiten ontstaan, onder meer in de Elfjuliwijk. De fietsas die onderdeel is van het lokale functionele fietsnetwerk langsheen de Doelstraat en de Zuster Coopmanstraat zal een belangrijke fietsontsluiting vormen voor de woonontwikkeling in de Elfjuliwijk, de site in de Bruggestraat en de site van de vroegere meubelenzaak Astrid. Een traag netwerk naar deze as is vaak al aanwezig maar moet worden versterkt bij elk van deze ontwikkelingen. Een goed fietspad langs de Elfjulisingel en de Bruggestraat is noodzakelijk voor veilige fietsontsluitingen naar het westen en het noorden.

Ook voor de site ten oosten van de Bruggestraat moeten we ontvlechte routes bewaken richting de Bruggestraat en de Elfjulisingel naar het westen en een veilige fietsroute via de Albrecht Rodenbachstraat naar het zuiden. We kunnen het trage netwerk beter aansluiting geven richting de Kleine Weg met een veilige oversteek over de De Ring.

De ontwikkelingen op de brouwerijsite en het cultuurhuis ter hoogte van de Oostrozebekestraat sluiten aan op het netwerk van fietsstraten in het centrum. De fietsas via de Bollewerpstraat naar het noorden enerzijds en de trage verbinding (doorsteek) aan Monument vanuit het zuiden anderzijds sluiten aan op deze ontwikkelingen. We voorzien een inrichting tot fietsstraat voor de Bollewerpstraat. De Nijverheidstraat wordt een fietsstraat tussen de nieuwe fietsbrug (Lysbrug) en de trage verbinding (doorsteek) aan Monument. Deze fietsas verbindt via de Lysbrug ook de ontwikkelingen langsheen de Kanaalstraat die ook belangrijke fietsintensiteiten zullen kennen. De fietssnelweg maakt er de oost-west route snel en aangenaam. Bij realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg voor de watergebonden bedrijven langs het kanaal zal ook een knip worden ingevoerd op de fietssnelweg. De Kanaalstraat zal op dat moment ook niet langer deel uitmaken van de ontsluiting van deze bedrijven.

De ontwikkeling in de Kortrijkstraat sluit aan op het fietspad dat zal worden gerealiseerd langs het spoor richting Kortrijk. Dit fietspad zal onderdeel zijn van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF). Via dit fietspad kan men ter hoogte van het Stationsplein in alle richtingen ontsluiten via het fietsnetwerk.

De site langsheen het kanaal in de Waterstraat takt aan op een lokale fietsroute langs het kanaal. Via de vlakbij gelegelen Stationsstraat (onderdeel van het BFF) is er ontsluiting richting het centrum en richting het station.

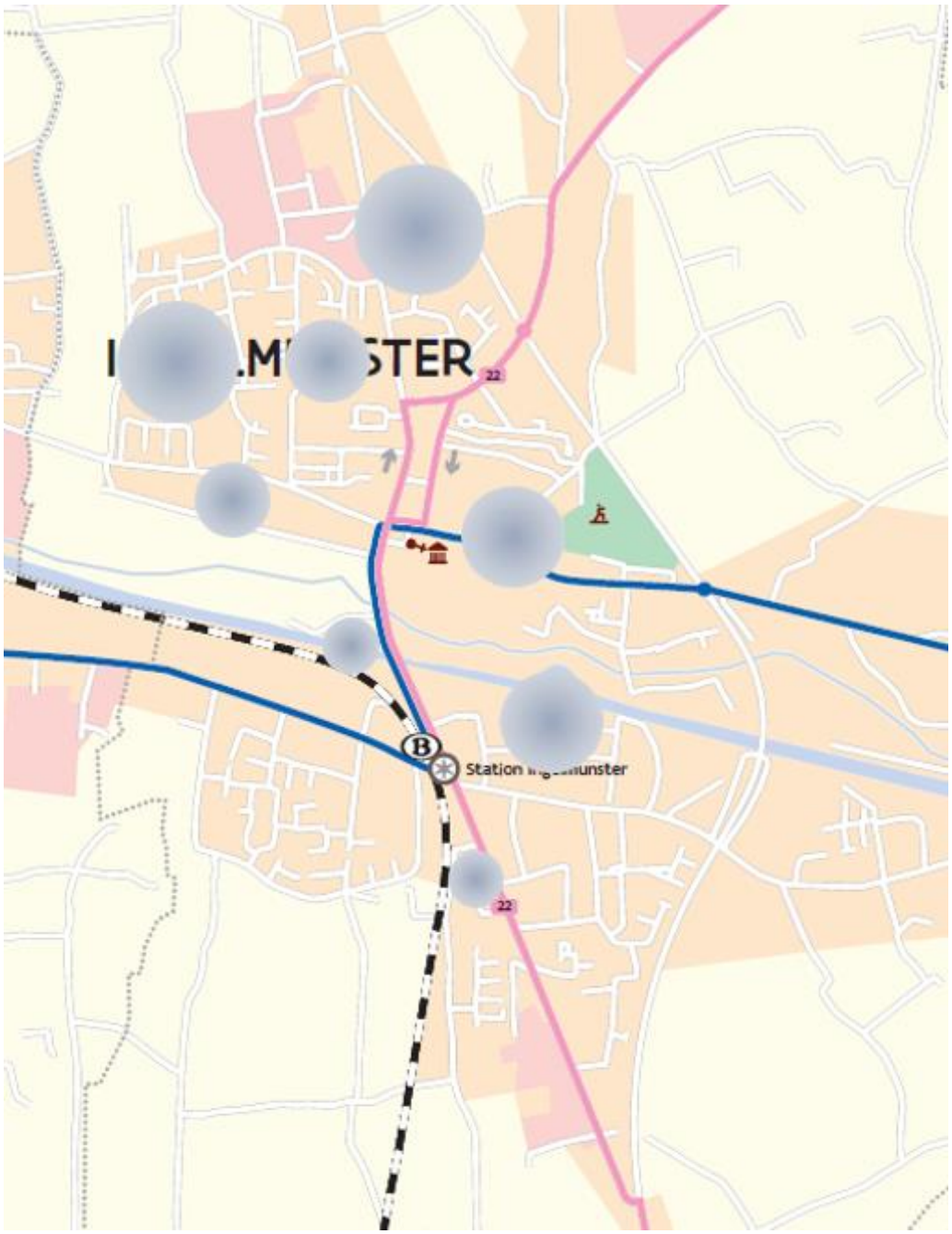


Figuur 13: Heatmap van de fietsintensiteiten voor de geplande ontwikkelingen in Ingelmunster

5.1.3. IMPACT GEMOTORISEERD VERKEER

We bekijken een heatmap voor het gemotoriseerde verkeer vooreerst met een kaart van het busnetwerk als onderlegger. Naargelang afstanden naar het station of bushaltes beperkt zijn wordt het openbaar vervoer immers extra gestimuleerd. We visualiseren de ontwikkelingen in relatie met het nieuwe netwerkplan van De Lijn. Alle ontwikkelingen liggen op wandelafstand van het station of een bushalte. De geplande ontwikkeling in de Elfjuliwijk ligt het verst verwijderd van bushaltes (ongeveer 1km). Bushalte 'Markt' ligt op ongeveer 1

km afstand van deze ontwikkeling. De bushalte heeft een overdekte fietsenstalling om het voortraject naar de bus met de fiets te stimuleren.

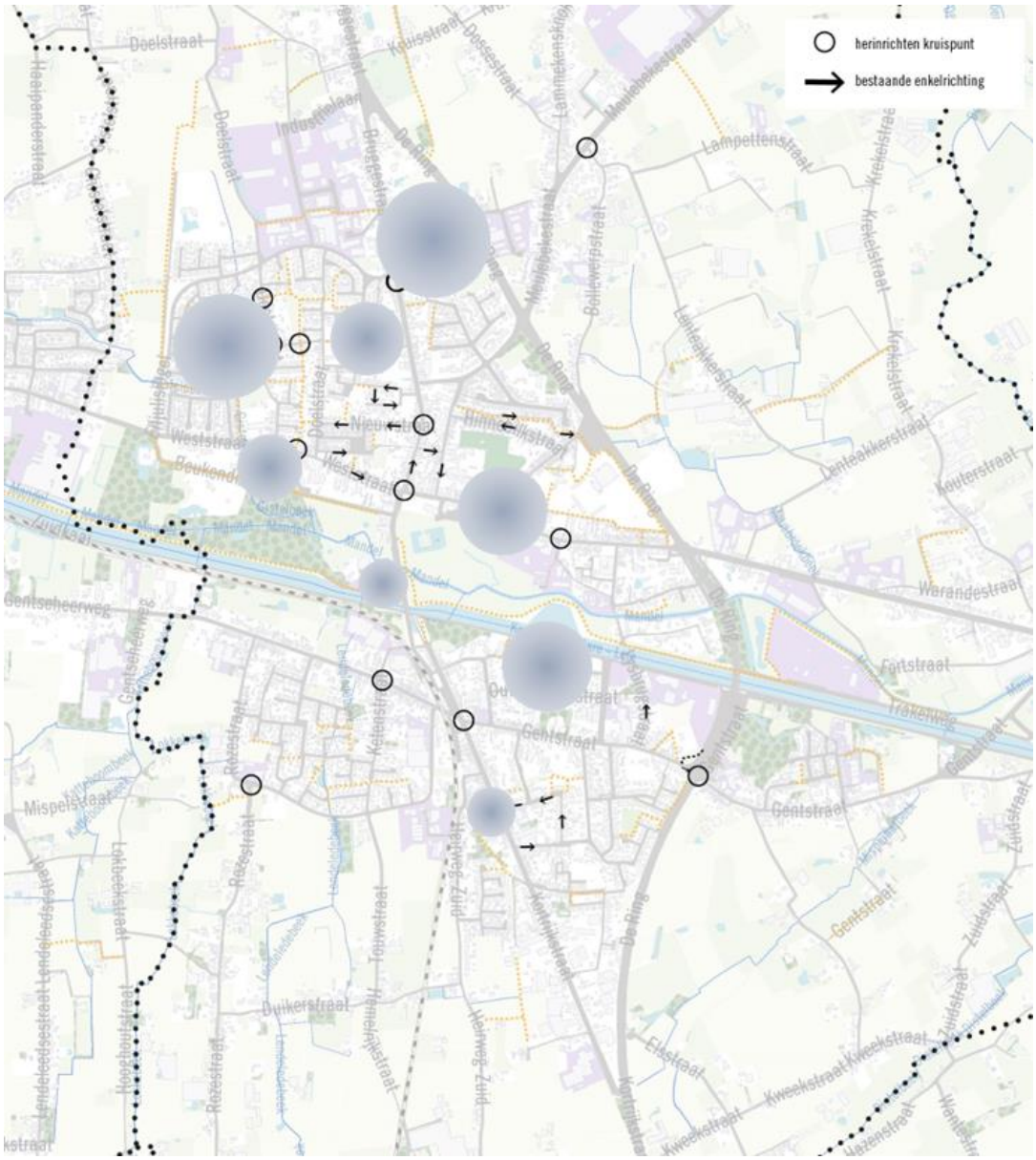


Figuur 14: Heatmap van de intensiteiten voor de geplande ontwikkelingen in Ingelmunster met het toekomstige busplan als onderlegger

De belangrijkste extra verkeersintensiteiten die worden gecreëerd in de toekomst liggen langs ontsluitingswegen. In het noorden zien we ontwikkelingen langsheen de Bruggestraat die aansluiting geeft naar de De Ring en ook de ontwikkeling in de Elfjuliwijk. Deze laatste takken we best zoveel mogelijk aan op de Elfjulisingel.

In het zuiden is er de ontwikkeling langsheen de Kanaalstraat. De ontsluiting verloopt via de Gentstraat naar De Ring.

De intensiteiten die worden gegenereerd zijn vrij beperkt.



Figuur 15: Heatmap van de intensiteiten voor wagens voor de geplande ontwikkelingen in Ingelmunster

5.2. WERKDOMEIN B: GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE

5.2.1. STRATEGISCHE VISIE REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

AMBITIES

In het regionale mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest werd de strategische visie (Visie 2030) door Ingelmunster goedgekeurd. Het regionaal mobiliteitsplan heeft een planhorizon van 2030, met een doorkijk tot 2040-2050. Acht ambities vormen de kapstok van het regionaal mobiliteitsplan. Deze ambities komen niet uit de lucht gevallen: het zijn strategische doelstellingen die voor heel Vlaanderen vastgesteld werden en die de basis vormen van het Vlaamse beleid. De doelstellingen zijn strategisch geschreven, dus op hoog niveau. Het is aan de vervoerregio om deze te vertalen naar uitvoerbare beleidslijnen, rekening houdend met de eigenheid van de regio. De uiteindelijke doorvertaling in concreet beleid gebeurt door alle partners die in de vervoerregioraad aan tafel zitten, elk binnen zijn bevoegdheden.

Figuur 16: Acht strategische doelstellingen op Vlaams niveau

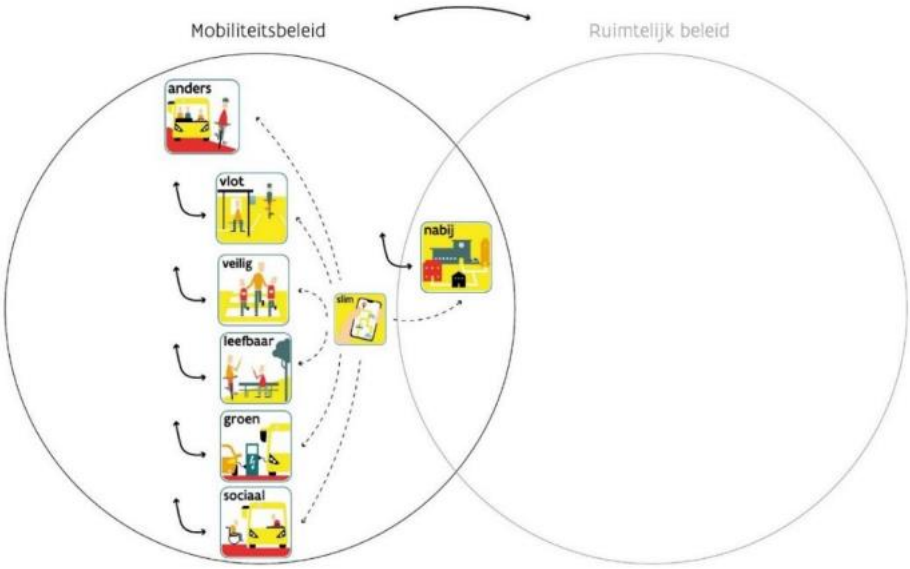
De acht ambities verhouden zich niet allemaal op eenzelfde manier ten opzichte van elkaar.

“NABIJ” is bepalend voor het succes van veel andere ambities. Deze ambitie streeft naar korte verplaatsingen die we bij voorkeur op duurzame wijze kunnen doen. “NABIJ” vormt de basis van een ruimtelijk beleid dat uitgaat van sterke kernen opgebouwd rond knooppunten van het openbaar vervoer en van het terugdringen van (de groei van) verspreide bebouwing. “NABIJ” vormt op die manier de basis voor de doelstelling “ANDERS” en versterkt het potentiële succes ervan. Waar “ANDERS” een verschuiving inhoudt van individuele verplaatsingen met de auto naar duurzamere modi als fiets en bus, zorgt “NABIJ” ervoor dat meer mensen dichter bij die duurzame modi gaan wonen en werken.

Ook “ANDERS” is een overkoepelende ambitie, die een belangrijke wisselwerking heeft met alle andere ambities. Een verschuiving van individuele autoverplaatsingen naar duurzame modi betekent minder druk op ons wegennet en dus een positieve invloed op de ambitie “VLOT”. Maar “ANDERS" levert ook een bijdrage aan de ambitie “LEEFBAAR” en “GROEN”. De ambitie “VEILIG” is een streven dat door alle andere ambities heen fietst. Verkeersveiligheid is een zeer meetbare ambitie met als doel te komen tot een slachtoffervrij

verkeerssysteem. Deze ambitie zal zijn doorwerking krijgen in tal van concrete projecten en vergt een doorgedreven aandacht bij de voorbereiding ervan.

Tot slot is ook “SLIM” geen ambitie an sich. “SLIM” moet doordringen in de overige zeven ambities: we gaan op zoek naar slimme mobiliteitsoplossingen om onze ambities te bereiken.



Figuur 17: Verhoudingen tussen de acht ambities

STRATEGISCHE DOELEN

Uit de burgerbevraging blijkt dat burgers veiligheid het belangrijkste vinden en ook de ambtenaren willen hier de ambitie hoog leggen. De ambitie ‘anders’ komt als tweede belangrijkste naar voren uit de burgerbevraging en ook de ambtenaren willen voor de alternatieve modi ambitieuzer zijn.

De ambities werden verder neergeschreven in strategische doelen welke de basis vormen voor het regionale mobiliteitsplan. Voor meer info verwijzen we naar de visienota voor de vervoerregio Midwest: https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1689932288/20230428_VVR_Midwest_Visienota_v3.5_openbaar_onderzoek_zsklhi.pdf

5.2.2. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

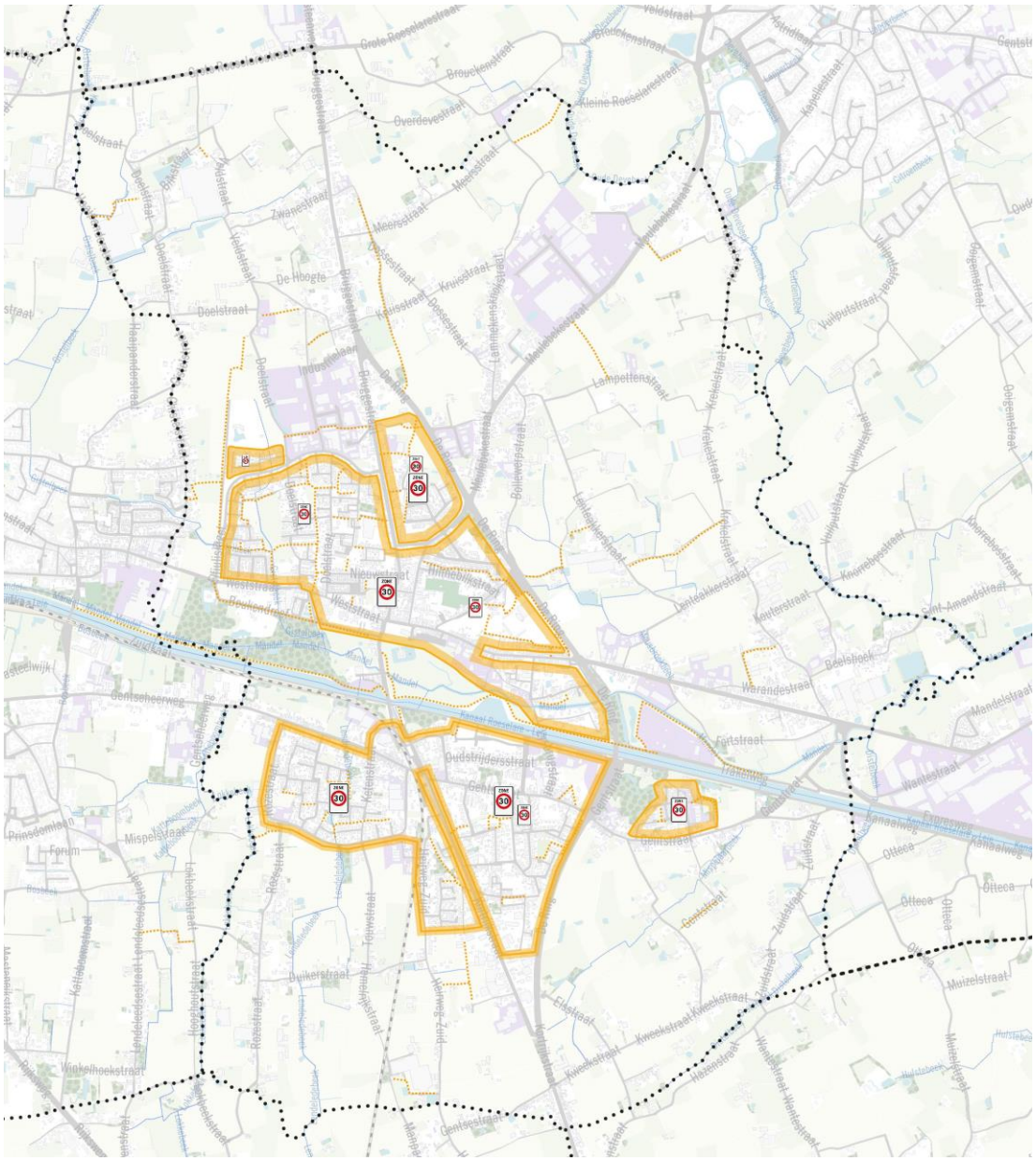
In het voorkeurscenario werd gebruik gemaakt van de principes van Fix the Mix om enerzijds de ontsluitende routes te bepalen en daarna de woonkamers af te bakenen. Binnen deze woonkamers kunnen dan maatregelen worden genomen om het openbaar domein te herverdelen: minder ruimte voor de verkeersfunctie (aangezien de ontsluiting gebeurt langs andere routes) en meer ruimte voor de verblijfsfunctie.

Als lokale ontsluitende wegen in het centrumgebied worden bepaald:

- De Elfjulisingel
- De Weststraat van Emelgem tot de parking van de assistentiewoningen De Ermitage en het WZC Maria rustoord
- De Bruggestraat ten zuiden van De Ring tot de Meulebekestraat
- De Meulebekestraat ten westen van De Ring
- De Oostrozebekestraat vanop De Ring tot aan de Centrumparking

- De Stationsstraat
- De Izegemstraat ten westen van de Ketenstraat
- De Kortrijkstraat
- De Gentstraat tussen de N50 en de N382

Tussen deze ontsluitingswegen ontstaan er leefbare woonkamers waar we de snelheid beperken tot 30km/uur.



Figuur 18: Leefbare woonkamers in het centrum van Ingelmunster met eraan gekoppeld de zone 30

ONTHARDING – VERGROENING

Ingelmunster zet reeds geruime tijd in op het ontharden en vergroenen van de gemeente. Dit is belangrijk niet alleen in het kader van een opwaardering van het openbaar domein, maar ook in het kader van het klimaatbeleid dat de gemeente wenst te voeren. Kansen hiervoor zien we in het deels ontharden van de Sint-Amandsparking en het ontharden van een parkeerpocket aan de Vierbunderstraat. De gemeente ziet ook een

kans tot ontharden langs het kanaal vlakbij de Brigandsbrug. Daarnaast liggen er kansen in het insnoeren en vergroenen van enkele overgedimensioneerde kruispunten en het wegnemen en vergroenen van surplus parkeerplaatsen (ref. parkeeronderzoek).

SCHOOLOMGEVINGEN

Om de schoolomgevingen te beveiligen worden een aantal maatregelen voorgesteld:

Het invoeren van een schoolstraat in de Schoolstraat als test. Deze test kan pas plaatsvinden nadat de lijnbus opnieuw zijn voorziene route kan rijden via de centrumbrug. De test moet goed worden afgestemd met De Lijn, de scholen, de bewoners en handelaren in de straat.

Bij de Prizma school Onze Lieve Vrouw in de Brigandsstraat voorzien we geen invoering van een schoolstraat wel een verdere uitbreiding van het fietsstraatnetwerk. Er is een trage weg die reeds aansluiting geeft naar de Onze-Lieve-Vrouwstraat. Tussen deze trage weg en de Gentstraat wensen we ook een fietsstraat in te voeren. Naast de bestaande fietsstraten in de Brigandsstraat en de Hendrik Consciencestraat voegen we de P. De Coninckstraat toe om de fietser veilig naar school te begeleiden.

Een schoolstraat werd getest voor basisschool Het Wonderbos in de Jan Breydelstraat maar niet weerhouden.

5.2.3. FIETSERS

NETWERK

De fietssnelweg F36 verbindt Roeselare met Wielsbeke langsheen het jaagpad ten zuiden van het kanaal Roeselare Leie. Deze fietssnelweg is op zijn doortocht in Ingelmunster op veel plaatsen slechts een 3-tal meter breed. Een verbreding naar 4 meter is op termijn wenselijk. Hierbij moet rekening worden gehouden met enkele beperkende factoren, onder meer de afstand tot de oever aan de waterzijde, afstand tot bomenrijen en de spoorlijn. De fietssnelweg is een autoluwe route behalve ter hoogte van de watergebonden bedrijvigheid (Zuidkaai). Wanneer er in de toekomst voorzien wordt in een nieuwe ontsluitingsweg voor dit bedrijventerrein naar de Gentstraat kan de Zuidkaai worden geknipt voor het gemotoriseerde verkeer ter hoogte van de Kanaalstraat. In tussentijd zal een rode slemlaag aan de waterzijde van de kaai worden aangebracht om de fietser een duidelijke plaats in het wegbeeld te geven. Deze oplossing wordt uniform toegepast langsheen jaagpaden. De invoering kan pas gebeuren na de realisatie van de nieuwe Lysbrug en aansluitingen.

De F36 kent een schakel naar het centrum via de (nieuwe) Lysbrug die aantakt op de fietssnelweg en zal worden uitgerust met fietstoegankelijke hellingen.

Op termijn wordt voorzien in een nieuwe fietsroute richting het zuiden langs het spoor als BFF (bovenlokaal functioneel fietsnetwerk). Deze route verbindt met de kern van Lendelede richting Kortrijk. Het tracé hiervoor moet nog worden vastgelegd en is gebonden aan het streefbeeld van overwegen van Infrabel. De maatvoering van een fietssnelweg zal hierbij mogelijks worden toegepast (4 meter breedte).

Het functioneel fietsroutenetwerk is dekkend over de gehele gemeente, met routes die de gemeente doorkruisen in verschillende richtingen.

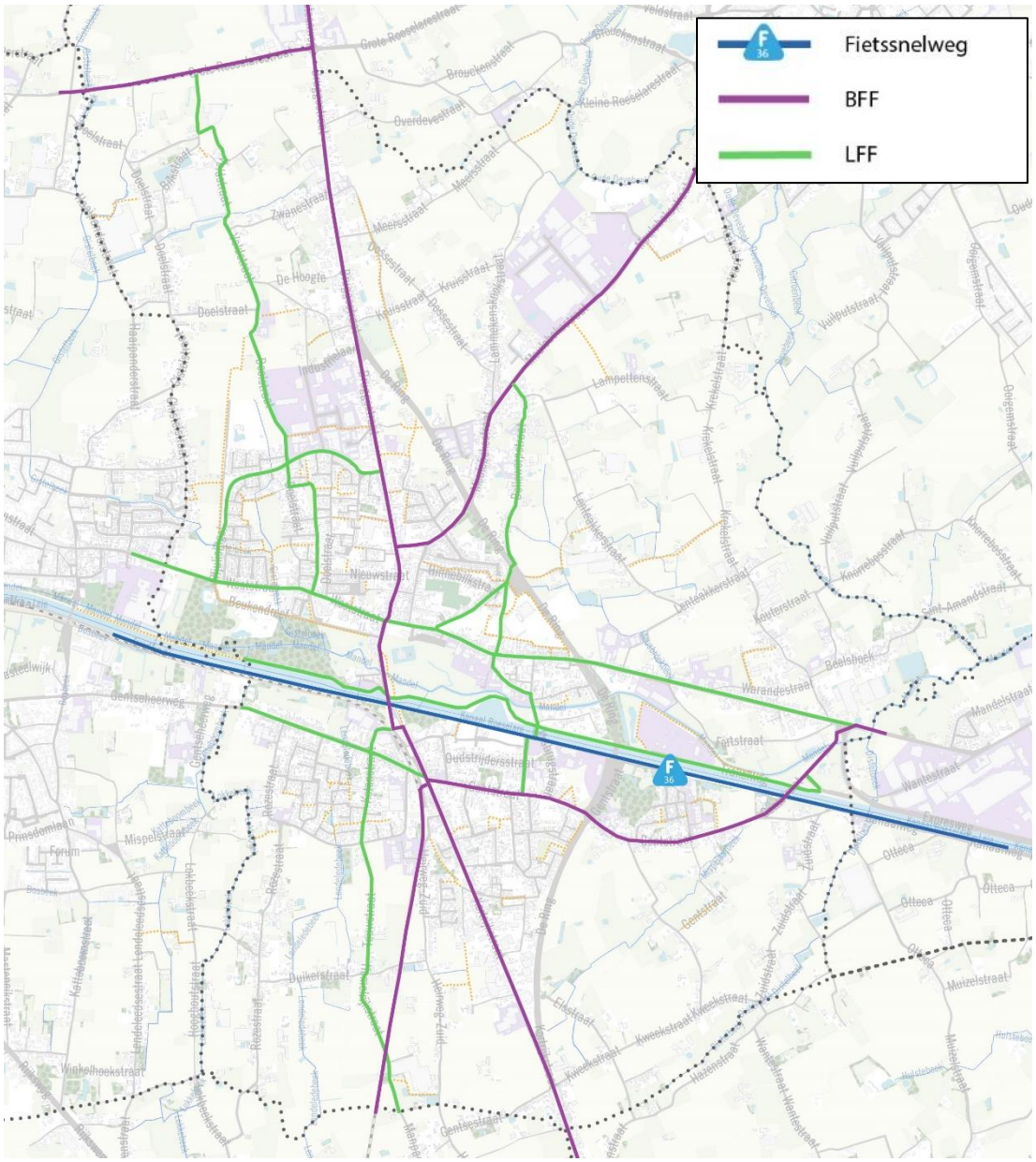
De Grote Roeselarestraat heeft aanliggende fietspaden. Deze zijn echter niet conform het fietsvademecum. Het is nodig de weg uit te rusten met fietspaden die gescheiden zijn van de rijweg. Momenteel worden door de provincie de projectnota's afgewerkt.

Buiten het centrum willen we op routes die onderdeel zijn van het BFF overal voorzien in afgescheiden fietspaden. Binnen het centrum kiezen we voor aanliggende fietspaden. Ook dan voorzien we in een 50cm afstand

tussen het fietspad en de rijbaan. Fietspaden houden bij voorkeur 75cm schuwafstand t.o.v. geparkeerde voertuigen.

Enkele routes worden toegevoegd als onderdeel van het lokale functionele fietsnetwerk (LFF). Ze vormen een verdere verfijning van het functionele fietsroutenetwerk. Volgende routes worden opgenomen:

- De Doelstraat via enkele trage wegen in de Elfjuliwijk richting de Weststraat
- De Weststraat tussen het centrum en Emelgem
- De Elfjulisingel tussen de Weststraat en de Bruggestraat
- De Oostrozebekestraat tussen De Ring en het centrum
- De Bollewerpstraat vanaf de Meulebekestraat naar het centrum enerzijds en anderzijds vanaf de sporthal via een trage weg (doorsteek Monument) richting de Nijverheidstraat
- Ten noorden van het kanaal langs de Trakelweg
- Via de Nijverheidstraat loopt de route over de (nieuwe) Lysbrug richting de Kanaalstraat
- De Izegemstraat vanaf de Kortrijkstraat richting Izegem
- Vanaf het station voorzien we een LFF route zolang de fietsroute langs het spoor richting Lendelede niet gerealiseerd is. De route gaat van het station naar de Ketenstraat, Touwstraat en Hemelrijkstraat.



Figuur 19:De fietssnelweg, routes van het BFF en het LFF voor Ingelmunster

RELATIE MET STREEFBEELD OVERWEGEN

Infrabel streeft naar het afbouwen van gelijkgrondse overwegen en deze waar nodig te vervangen door een passend ongelijkgronds alternatief (tunnel of brug).

Belangrijk is de relatie met het streefbeeld van de overwegen ten zuiden van het station van Ingelmunster voor wat betreft de uiteindelijk tracékeuze van het BFF langs het spoor en de kruising van het LFF komende uit de Touwstraat.

Het afsluiten van de overweg Heirweg-Zuid is gekoppeld aan de realisatie van een ontsluitingsweg naar de Spoorwegstraat.

FIETSSTRATEN WAAR DE AUTO TE GAST IS

Ingelmunster kent vandaag al enkele fietsstraten. De snelheid is er beperkt voor alle verkeersdeelnemers tot 30km/uur en het gemotoriseerde verkeer haalt de fietser er niet in. De auto is er dus als het ware te gast en volgt het ritme van de fietser.

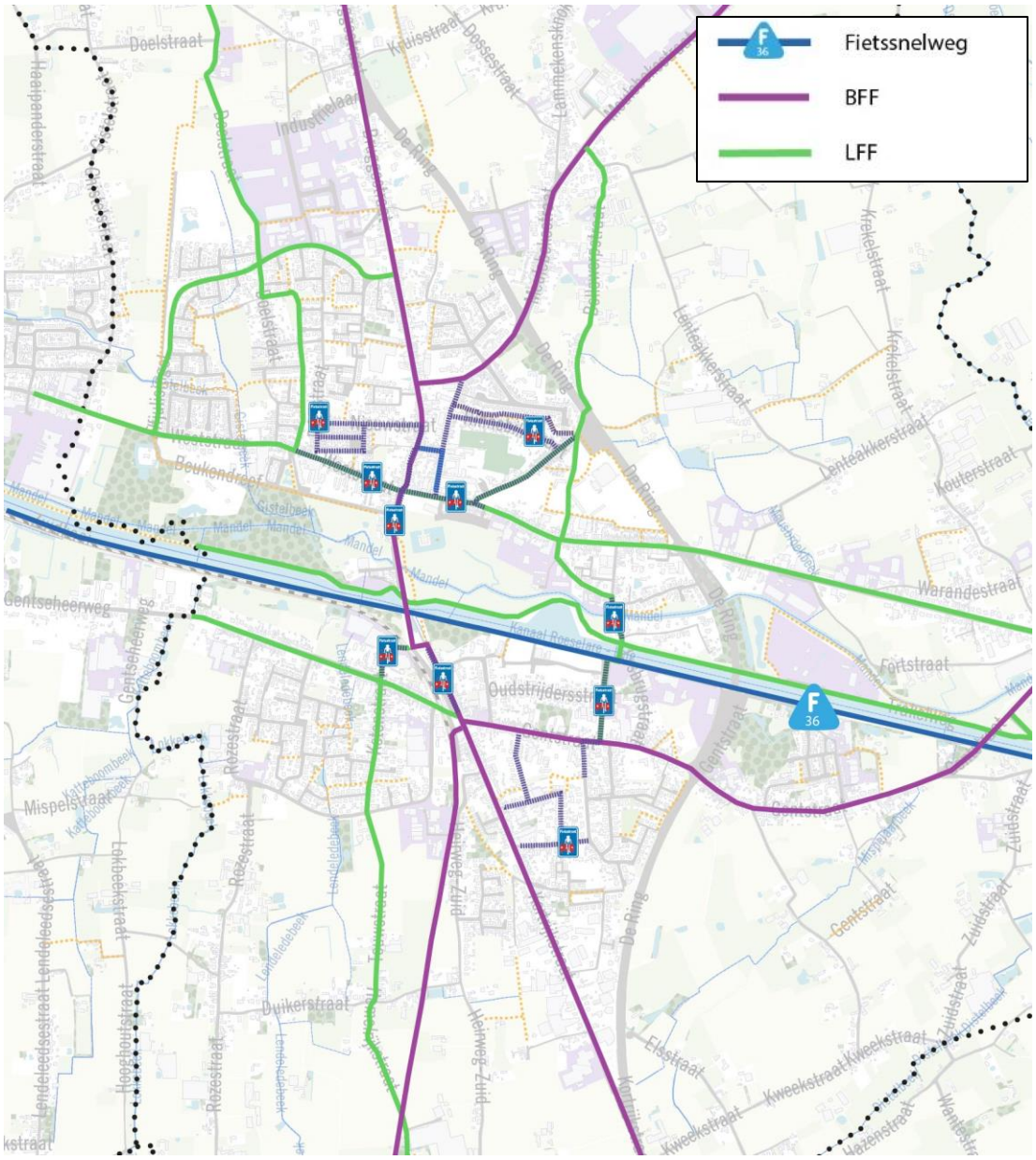
Enkele routes van het functionele fietsnetwerk in het centrum nemen we op als fietsstraat:

- De Weststraat (oostelijk deel zonder fietspaden)
- De Gravinnestraat/Oostrozebekestraat tussen het marktplein en de Centrumparking
- De Bollewerpstraat tussen de Oostrozebekestraat en De Ring
- De Nijverheidstraat tussen de Lysbrug en de trage weg aan Monument
- De Kanaalstraat
- De Gentstraat tussen de Kanaalstraat en de Onze-Lieve-Vrouwstraat
- De Kleine Izegemstraat

We merken op dat we de Kanaalstraat pas het statuut fietsstraat toekennen na realisatie van de nieuwe ontsluiting voor de watergebonden bedrijvigheid. De straat kan ook worden versmald en deels onthard. Op dat moment komt er ook een knip voor het gemotoriseerde verkeer op de fietssnelweg (Zuidkaai).

Ook in de kern van Ingelmunster willen we nog enkele straten toevoegen aan het fietsstratennetwerk.

- De Nieuwstraat
- Hugo Verrieststraat
- Peter Benoitstraat
- Koning Boudewijnstraat
- Sint-Amandstraat
- Doelstraat tussen de Nieuwstraat en de Weststraat
- Bruggestraat tussen de Gravinnestraat en de Nieuwstraat
- Schoolstraat tussen de Meulebekestraat en de Hinnebilkstraat
- Hinnebilkstraat en garagestraatje Hinnebilkstraat
- Onze-Lieve-Vrouwestraat (ten noorden van de trage weg die naar de school loopt)
- Pieter Deconinckstraat
- Kleine Izegemstraat
- Nijverheidstraat



Figuur 20: Kaart met BFF, LFF en fietsstraten

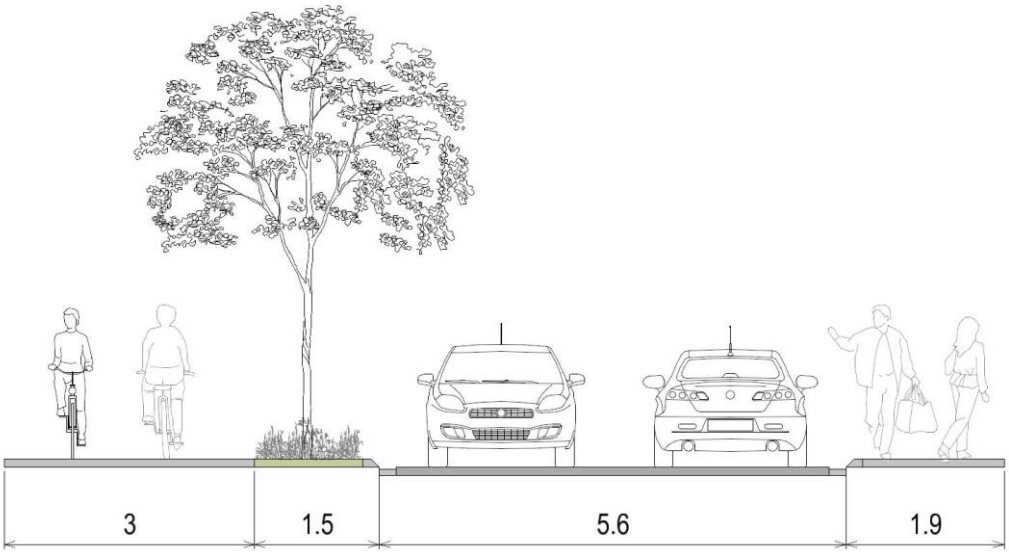
TE VERBETEREN FIETSINFRASTRUCTUUR

Een ketting is maar zo sterk als de zwakste schakel. Deze zegswijze is van toepassing op de fietsroutes en dus is het wegwerken van deze knelpunten belangrijk. Knelpunten verzameld bij plaatsbezoeken werden aangevuld tijdens de verschillende participaties met de inwoners van Ingelmunster.

Wegen die onderdeel zijn van het BFF moeten gescheiden fietsinfrastructuur krijgen buiten het centrum. Binnen het centrum kiezen we voor aanliggende fietspaden. Voor wegen die onderdeel zijn van het LFF zijn de verkeerintensiteiten meestal laag en stellen we een gemengd profiel voor. Hierop zijn toch enkele uitzonderingen te maken.

De Elfjulisingel

De Elfjulisingel heeft een ontsluitende functie op lokaal niveau voor het gemotoriseerd verkeer. Een fietspad op deze lokale functionele fietsroute is dus noodzakelijk. We kiezen voor een dubbelrichtingsfietspad ten noorden van de Elfjulisingel. Daar zijn minder conflicten met erftoegangen en straten. Aan de kant van het centrum krijgt de Elfjulisingel een voetpad. De bus ontsluit niet langer in de straat en we brengen het wegprofiel terug tot 5,6 meter. We voorzien tussen de rijbaan en het fietspad een groene strook van anderhalve meter.



Figuur 21: Dwarsprofiel wensbeeld Elfjulisingel

De Izegemstraat (tussen het station en de Ketenstraat)

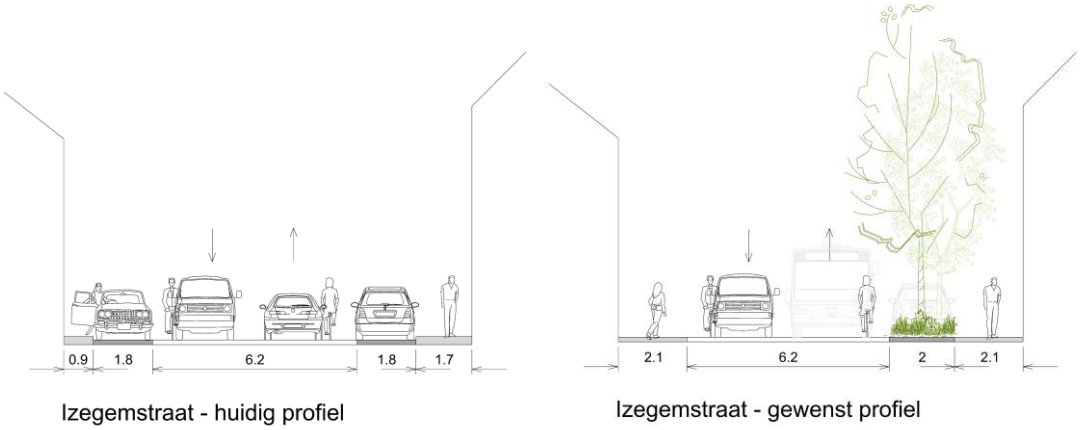
Verbrede voetpaden in de Izegemstraat moet de toegankelijk van de straat verhogen voor de voetgangers, niet in het minst voor mensen met een beperking of (groot)ouders met kinderwagens. Vandaag zijn de parkeerstroken te smal ingetekend waardoor wagens deels op het voetpad geparkeerd staan.

Figuur 22: De inrichting van de Izegemstraat waar wagens deels op de voetpaden parkeren

Om plaats te maken voor verbrede voetpaden in de straat is het noodzakelijk om één parkeerstrook af te bouwen. We zouden de parkeerstrook in het zuiden van de straat behouden.

Tijdens het parkeeronderzoek gehouden in het voorjaar 2022 op een weekdag en een zaterdag was de maximaal gemeten parkeerdruk 31 voertuigen in de Izegemstraat tussen de Ketenstraat en het station. Het wegnemen van de parkeerstroken in het noorden van de straat zou ook de parkeercapaciteit terugbrengen tot 31 voertuigen. De herinrichting van de Izegemstraat met meer ruimte voor de voetgangers en de fietsers zal ook meer mensen aanzetten om de wagen thuis te laten om de kleinhandel in de straat te bezoeken. In dat kader is ook een goede fietsenstalling een goede investering om uiteindelijk ruimte te winnen in de straat. Op die manier zal de herinrichting dus mee helpen om de parkeerdruk in de straat te verlagen tov vandaag. Verder is de omvorming van het station tot Hoppinpunt met deelsystemen een hefboom om wagens te kunnen weghalen uit de Izegemstraat.

Na realisatie van de vernieuwde stationsomgeving moet de parkeerdruk worden opgevolgd. Bij een blijvende hoge parkeerdruk in de Izegemstraat is het noodzakelijk ook in de omliggende straten bijkomende parkeerlocaties in kaart te brengen. Het is belangrijk een geactualiseerd beeld van de parkeersituatie te hebben alvorens tot herinrichting in de Izegemstraat over te gaan. Indien de rotatie van de parkeerplaatsen t.h.v. de handelszaak te beperkt zou zijn kan daar kortparkeren worden overwogen (type Shop&Go).



Figuur 23: Huidig en toekomstig profiel van de Izegemstraat

De Oostrozebekestraat (tussen de toegang tot de centrumparking en De Ring)

De Oostrozebekestraat behoudt in het centrum van Ingelmunster een lokale ontsluitende functie vanaf De Ring tot aan de centrumparking. De straat mist breedte om conforme fietspaden te realiseren. We kiezen voor een gemengd profiel waarbij we de fietser goed in het wegbeeld brengen met fietssuggestiestroken (bij voorkeur) of fietsemblemen. De lokale fietsroute tussen de Lysbrug en de trage weg richting de sporthal kruist de Oostrozebekestraat. De trage weg komt meteen uit op het voetpad. Het is niet mogelijk om de rijbaanbreedte in te snoeren omwille van het in- en uitrijden van vrachtwagens richting de Nijverheidstraat (doorsteek Monument).

5.2.4. OPENBAAR EN GEDEELD VERVOER

Ingelmunster heeft op haar grondgebied een halteplaats gelegen aan spoorlijn 66 Brugge – Kortrijk. Het station wordt bediend door 4 treinen per uur. De stationsomgeving werd recent gedeeltelijk vernieuwd: de

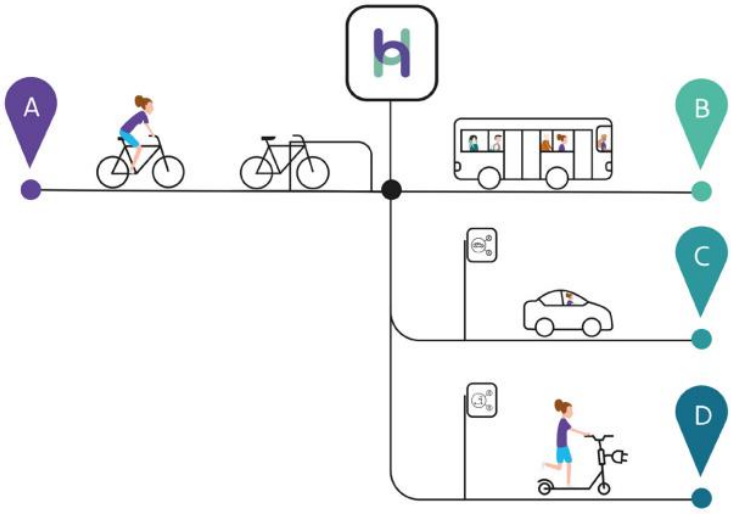
perrons werden verhoogd en er werd een fiets- en voetgangerstunnel onder de sporen voorzien. De volledige herinrichting van het stationsplein is gepland in de laatste fase van de centrumvernieuwing.

In het kader van de vervoerregio is een nieuw openbaarvervoeraanbod uitgewerkt. Dit aanbod bestaat uit een kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. De bussen en trams van het kernnet zorgen voor de verbinding tussen grote woonkernen en scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.

Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaat, maakt deel uit van dit net.

Op bepaalde locaties of tijdstippen of voor bepaalde doelgroepen zijn het treinnet, het kernnet of het aanvullend net niet toegankelijk. Het vervoer op maat (d.i. flexvervoer) kan hier een oplossing bieden. Het aanbod binnen vervoer op maat varieert van een vooraf te reserveren Hoppinbus of Hoppintaxi die reizigers vervoert op afroep tot allerlei deelsystemen zoals deelauto's en deelfietsen. Ook het aanbod voor personen met een beperking (doelgroepenvervoer) valt hieronder.

Voor Ingelmunster werd het station geselecteerd als regionaal Hoppinpunt. Een Hoppinpunt bundelt een goed aanbod aan openbaar vervoer aan overstapmogelijkheden naar deelfietsen en deelwagens. Er is informatie beschikbaar over het openbaar vervoer en de deelsystemen. Ook is de infrastructuur aangepast aan minder mobiele mensen met goed toegankelijke perrons. Er is een goede infrastructuur aanwezig om de fiets te stallen, er zijn laadsystemen en eventueel een fietsherstelpunt.



Figuur 24: Principeschets van een Hoppinpunt

Wagens staan vandaag het overgrote deel van de tijd stil. Een groeiend aandeel aan mensen kiest vandaag al voor een deelwagen waardoor ze de kosten van een wagen kunnen drukken. Ingelmunster heeft vandaag ook een elektrische deelwagen die het aanbiedt via de app STAPP.IN. Deze wagen staat ter hoogte van het gemeentehuis.

Het gebruik van deelwagens is nog beperkt op vandaag maar wel groeiend. Op termijn willen we een deelwagen voorzien in elke wijk zodat meer mensen een deelwagen dichtbij hun woonplaats hebben en er op die manier ook meer gebruik van gaan maken.

5.2.5. GEMOTORISEERD VERKEER

NIEUWE WEGENCATEGORISERING: VERKEERSLUWE MAZEN IN EEN VERBINDEND WEGENNET

In het kader van de vervoerregio's werd een nieuwe wegencategorisering uitgewerkt. De ambitie van Vlaanderen om tot een robuuster wegennetwerk te komen is gestoeld op drie belangrijke doelstellingen: het efficiënter afwikkelen van de verschillende vervoersstromen, het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid, en dit zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet.

In de nieuwe wegencategorisering wordt er afgestapt van de boomstructuur uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en gewerkt met een netwerk van rasters. De vervoerregio's bouwen samen met Vlaanderen aan een nieuwe wegencategorisering. Deze bestaat uit drie niveaus: internationaal en interregionaal doorgaand verkeer op het hoofdwegennet, regionaal en interlokaal verkeer op het dragend wegennet en lokaal verkeer op het lokale wegennet.

Oude wegencategorisering	
Wegcategorie	**Netwerkstructuur**
Hoofdwegen	Boomstructuur
Primaire wegen type I	
Primaire wegen type II	
Secundaire wegen type I	
Secundaire wegen type II	
Secundaire wegen type III	
Lokale wegen type I	
Lokale wegen type II	
Lokale wegen type III	

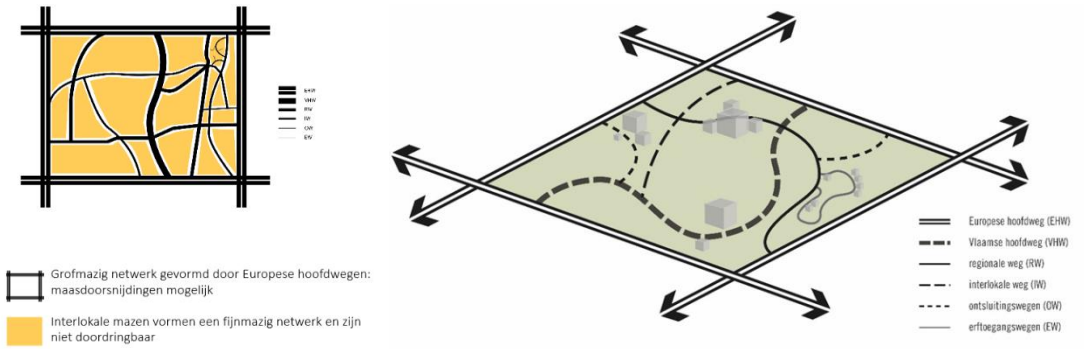
Nieuwe wegencategorisering			
Netwerkniveau	**Wegcategorie**	**Netwerkstructuur**	**Mazen**
Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
	Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
	Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
	Erftoegangswegen (EW)		

Figuur 25: De nieuwe wegencategorisering Vlaanderen

Het **hoofdwegennet** bestaat uit enerzijds de Europese hoofdwegen (EHW) zoals vastgelegd in het TEN-T netwerk: deze vormen een op zichzelf staand netwerk op Europees niveau. Anderzijds versterken de Vlaamse hoofdwegen (VHW) dit netwerk op Vlaams niveau waarbij de twee categorieën samen een grofmazig raster vormen.

Het **dragend netwerk** bestaat uit Regionale wegen (RW) en Interlokale wegen (IW). Regionale wegen vervullen een rol voor verplaatsingen op het regionale niveau (lees: schaalniveau ter grootte van een provincie). Ze verbinden ruimtelijke knooppunten die op het regionaal niveau functioneren en versterken onder bepaalde omstandigheden het hoofdwegennet. De Regionale wegen vormen (samen met de hoofdwegen) regionale mazen. Interlokale wegen verbinden lokale knopen en kunnen eveneens ingeschakeld worden onder specifieke omstandigheden om bij verstoringen in het hoofdwegennet verkeer over langere afstand te kanaliseren. Dit om te vermijden dat het lokale netwerk en de lokale leefomgeving door sluipverkeer belast wordt. De Interlokale wegen vormen samen met de wegen van hogere orde een fijnmaziger raster (de interlokale mazen) dat om sluipverkeer te vermijden binnen het concept van het robuust wegennet als niet doordringbaar wordt opgevat. Het weren van sluipverkeer in de interlokale mazen houdt een omvangrijke opdracht in voor lokale besturen.

Binnen de mazen gevormd door de interlokale wegen en bovenliggende niveaus van deze wegen bevindt zich het onderliggend **lokaal netwerk** bestaande uit boomstructuren of andere ontsluitingsconcepten (zoals verkeerslussen) die sluipverkeer weren. Op lokaal niveau wordt een functioneel onderscheid gemaakt tussen de Ontsluitingswegen (OW) en Erftoegangswegen (EW), in tegenstelling tot de hogere niveaus waar de nadruk uitdrukkelijk ligt op de verbindende netwerkfunctie. Zo worden er mazen gecreëerd waarbinnen doorgaand verkeer (sluipverkeer) niet gewenst is en wordt ingezet op verkeersleefbaarheid op maat van de bewoners.



Figuur 26: Vervoerregio – concept nieuwe wegencategorisering

Er zijn geen Europese of Vlaamse hoofdwegen geselecteerd op het grondgebied van Ingelmunster.

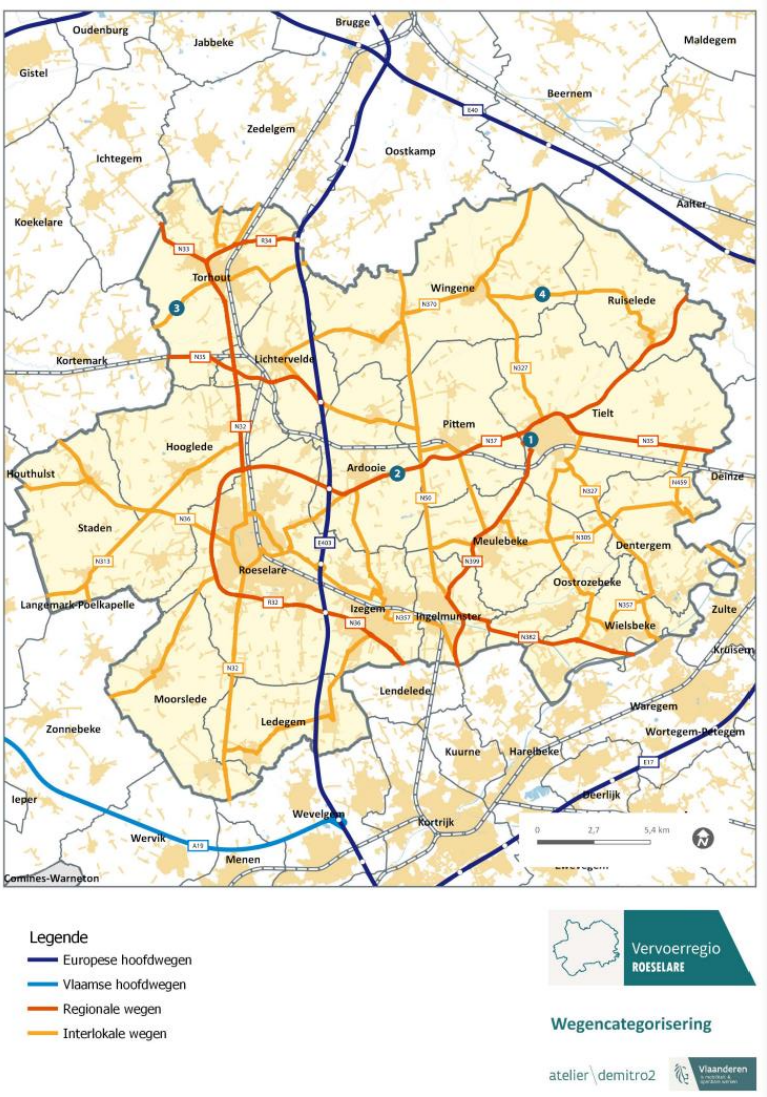
Worden geselecteerd als regionale weg:

- De N399 Meulebekestraat ten noordoosten van De Ring
- De N357 Oostrozebekestraat ten oosten van De Ring
- De N50 Kortrijkstraat ten zuiden van De Ring
- De N50 De Ring tussen de Kortrijkstraat en de Meulebekestraat
- In het zuiden vermelden we nog de N36 die weliswaar niet door Ingelmunster loopt

Worden geselecteerd als interlokale weg:

- De Grote Roeselarestraat
- De N50 Bruggestraat/ De Ring ten noorden van de Meulebekestraat
- De N50d Kortrijkstraat tussen De Ring en de Izegemstraat
- De N357 Izegemstraat

Voor inrichtingsprincipes van de wegen uit het dragende netwerk verwijzen we ook naar het document 'basisprincipes inrichting robuust wegennet: regionale wegen & interlokale wegen' van de Vlaamse overheid: https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_RW_IW.pdf



Figuur 27: De wegencategorisering uit het regionale mobiliteitsplan, vervoerregio Midwest

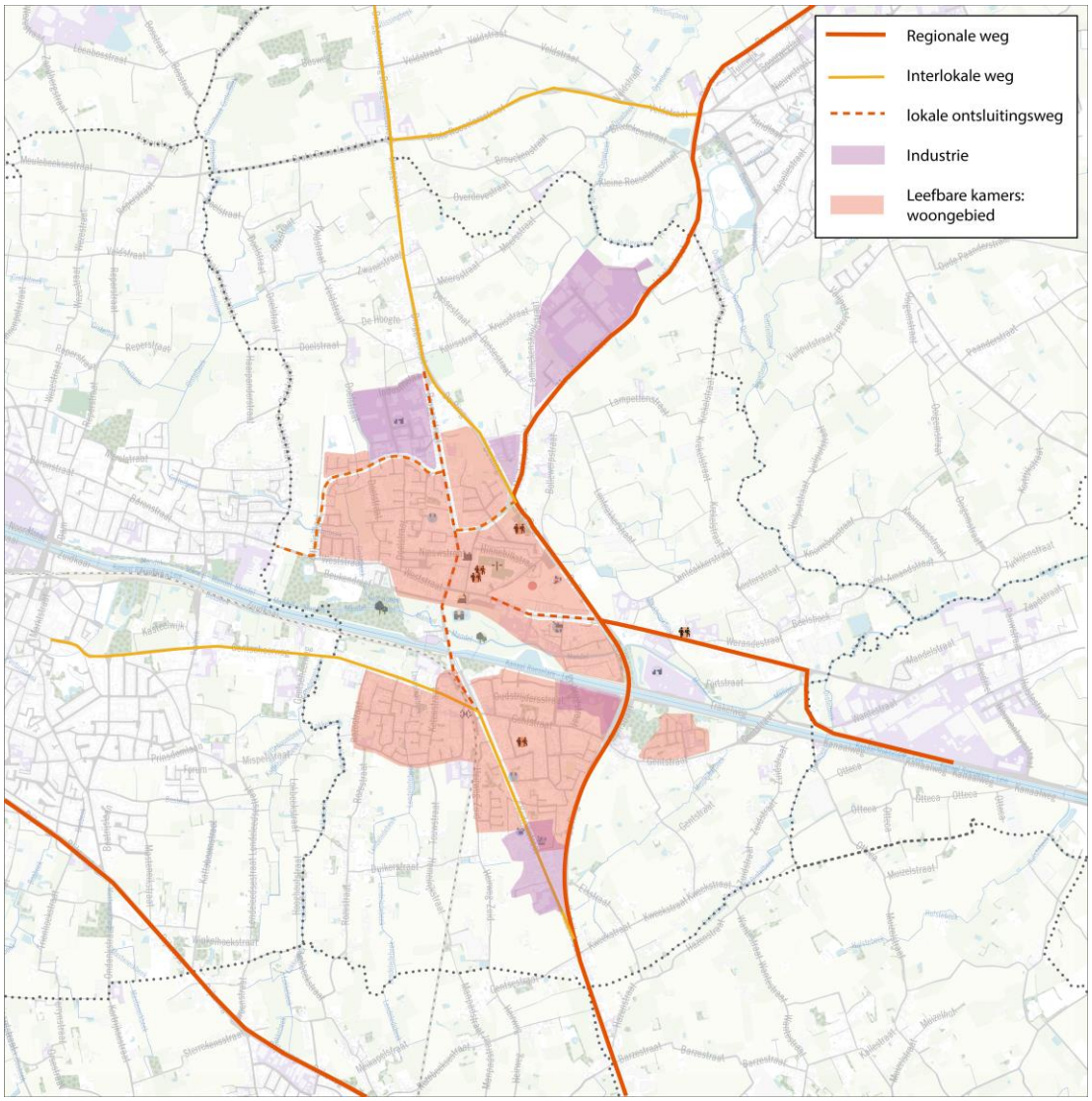
Volgende lokale ontsluitingswegen worden voor Ingelmunster toegevoegd. Deze wegen hebben een ontsluitingsfunctie voor het verkeer op het lokale niveau.

- De Elfjulisingel
- De Weststraat tussen de Elfjulisingel en Emelgem
- De Bruggestraat ten zuiden van de De Ring
- De Meulebekestraat ten westen van de De Ring
- De Oostrozebekestraat vanop De Ring tot aan de Centrumparking
- De Stationsstraat en het Stationsplein tot aan de Izegemstraat

Voor inrichtingsprincipes van deze lokale wegen verwijzen we ook naar het document 'basisprincipes inrichting robuust wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen' van de Vlaamse overheid: https://www.vvsg.be/Leden/Omgeving/Mobiliteit/vervoerregio/Inrichtingsprincipes%20lokaal%20net_definitief.pdf

De andere straten in het centrum van Ingelmunster maken we onderdeel van de woonkamers waar enkel bestemmingsverkeer zijn plaats heeft. We maken deze straten leefbaar door snelheidsmaatregelen, het weren van doorgaand vrachtverkeer en enkele circulatiemaatregelen voor het gemotoriseerde verkeer. In deze

woonkamers kan dan worden ingezet op het verhogen van de verblijfskwaliteit en dient minder aandacht te worden besteed aan de verkeersfunctie van de wegen.

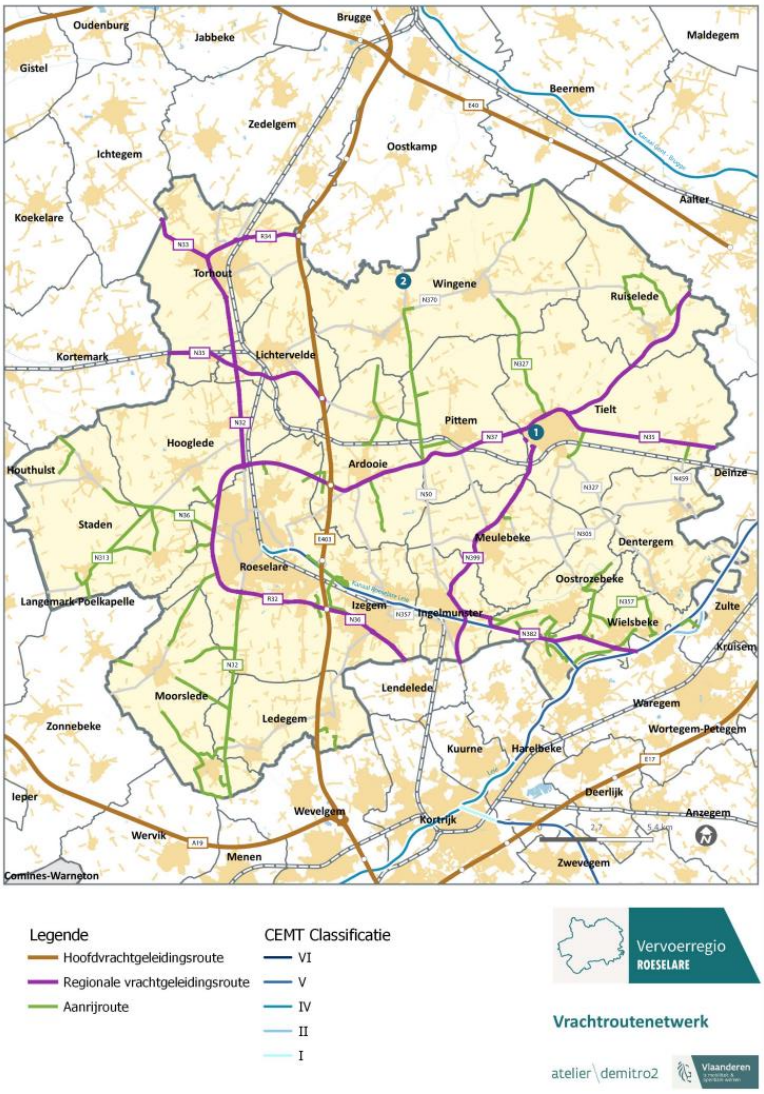


Figuur 28: De wegencategorisering in Ingelmunster

VRACHTROUTENETWERK

In het regionaal mobiliteitsplan werd ook het vrachtroutenetwerk vastgelegd.

Er loopt een regionale vrachtgeleidingsroute langsheen de N50 ten zuiden van Ingelmunster en via de N399 (Meulebekestraat) richting Tielt. Deze route kent een aftakking via de N357 (Oostrozebekestraat) richting het oosten.



Figuur 29: Het vrachtroutenetwerk uit het regionale mobiliteitsplan, vervoerregio Midwest

CIRCULATIEMAATREGELEN VOOR HET GEMOTORISEERDE VERKEER

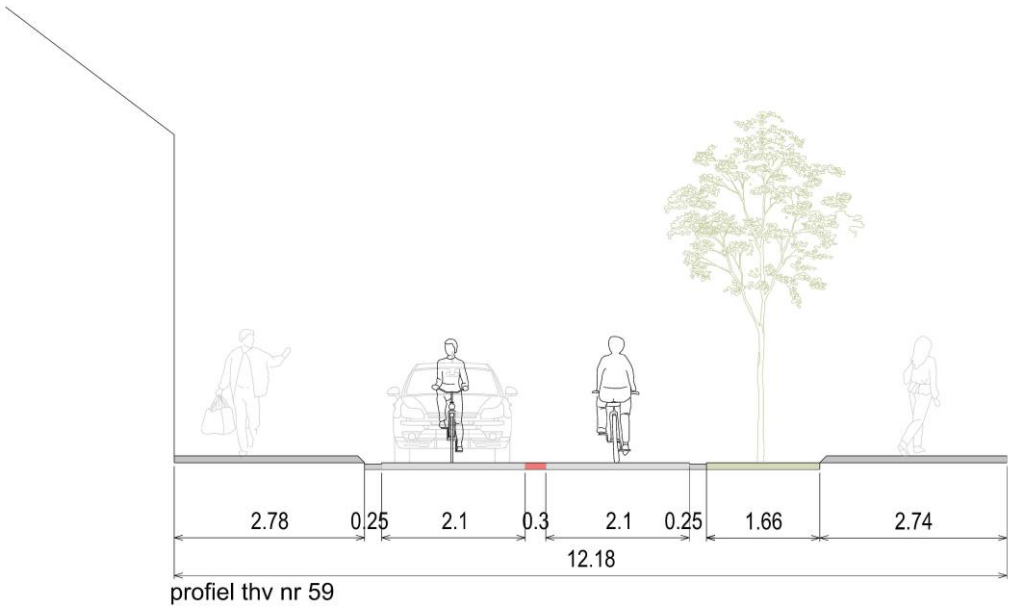
Sint-Amandswijk

We willen doorgaand verkeer richting Emelgem stimuleren de Elfjulisingel te nemen. Hiertoe nemen we een aantal maatregelen in de wijk die het doorgaande verkeer moeten ontmoedigen. Zo worden een aantal straten in de wijk fietsstraten. Doorgaand verkeer vanuit de Bruggestraat zal niet langer voorrang hebben richting de Nieuwstraat. Bij een herinrichting van het kruispunt Bruggestraat met de Nieuwstraat kiezen we voor een inritconstructie waarbij het voetpad in de Bruggestraat op hoogte doorloopt. In de Nieuwstraat brengen we bomen in het straatbeeld en eventueel extra asverschuivingen.

In het geval bovenstaande maatregelen het doorgaande verkeer onvoldoende weren kan ervoor worden gekozen om de enkelrichting voor het gemotoriseerde verkeer in de Weststraat te verlengen tot de parking van het WZC. De parking van het WZC blijft in dubbelrichting ontsluiten naar de Elfjulisingel. Dit sluit een sluiproute voor verkeer vanuit het centrum van Ingelmunster naar Emelgem via de Nieuwstraat en de Doelstraat. De Elfjulisingel wordt dan extra aangemoedigd te gebruiken in de ontsluiting richting Emelgem.

De Gentstraat (tussen de Kortrijkstraat en De Ring)

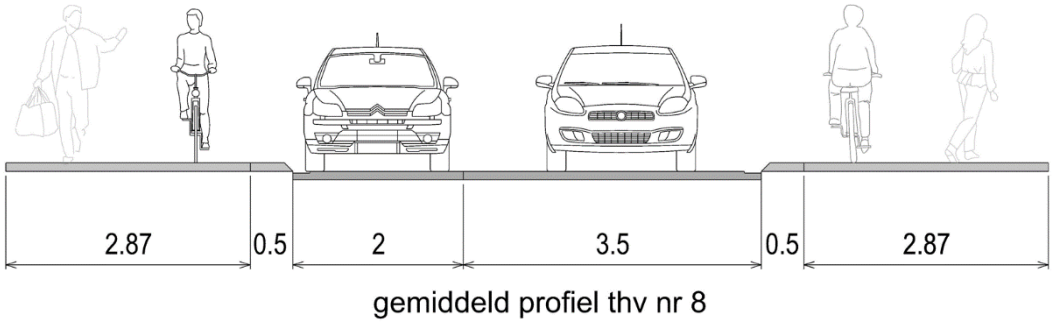
De Gentstraat bouwen we af als ontsluitende weg tussen De Ring en Izegem. Dit in de eerste plaats voor doorgaand vrachtverkeer door invoering van een lokale tonnageberking. Daarnaast beveiligen we de schoolroute tussen de Kanaalstraat en de Onze-Lieve-Vrouwstraat door invoering van een fietsstraat. Dit kan reeds worden doorgevoerd zonder volledige heraanleg van de weg. We behouden de voetpaden en goten en snoeren de rijloper in tot 4,5 meter. Er ontstaat ruimte voor een groenstrook. Het volledige traject van de Gentstraat nemen we op in de zone 30. We brengen bomen in het straatbeeld en kunnen met enkele smalle doorgangen het verkeer afremmen gezien ze elkaar beurtelings moeten laten passeren.



Figuur 30: Profiel van inrichting Gentstraat t.h.v. huisnummer 59 als fietsstraat (zonder volledige heraanleg van de weg)

Na realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg tussen de Gentstraat en de bedrijven langs het kanaal kan een enkelrichting voor gemotoriseerd verkeer worden ingevoerd vanaf de Kortrijkstraat tot deze nieuwe ontsluitingsweg. De enkelrichting loopt van west naar oost om de linksaf bewegingen te beperken van de Kortrijkstraat richting De Ring. Deze enkelrichting kan enkel worden ingevoerd wanneer de bussen van De Lijn niet meer via de Gentstraat rijden.

In de Gentstraat kan dan worden geïnvesteerd in fietspaden. In het westelijke deel van de Gentstraat is de afstand tussen de rooilijnen een goeie 12 meter. Enkele huizen hebben geen private parkeerplaats ter beschikking. Op deze plaatsen stellen we een profiel voor waarbij er een fietspad en voetpad van een kleine 3 meter is dat visueel gescheiden wordt en een schuwstrook van 50 cm t.o.v. de rijbaan of het parkeervak. We alterneren de parkeervakken en vergroenen de koppen telkenmale. Waar meer ruimte is in de straat tussen de gevels verbreden we het fietspad en voetpad.



Figuur 31: Wegprofiel westelijke stuk van de Gentstraat in enkelrichting met parkeerstrook (smalste wegprofiel)

Gentstraat (buiten het centrum)

De Gentstraat vormt tussen de N50 (De Ring) ten zuiden van het kanaal en de N357 (Oostrozebekestraat) een maasverkleining. De Gentstraat is een woonstraat en niet opgenomen in het dragende verkeersnetwerk. Om deze doorgaande route te sluiten wordt voorgesteld om een knip te voorzien in de Gentstraat ten zuiden van de Wantebrug voor het gemotoriseerde verkeer. We zorgen ervoor dat de bedrijvigheid die zich nog langs de Kanaalweg bevindt kan ontsluiten over de brug. Daarom leggen we de knip er net ten zuiden van de Zuidstraat/Gentstraat. Bij invoering monitoren we een eventuele verschuiving van het sluipverkeer naar de Zuidstraat. Indien dit zich voordoet nemen we daar een extra maatregel door het plaatsen van een tractor-sluis. De invoering van deze maatregel zal in overleg met de bewoners en bedrijven gebeuren. Er zal eerst een testopstelling worden gedaan die na een proefperiode zal worden geëvalueerd vooraleer definitief te worden ingevoerd.

5.3. WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN

5.3.1. DUURZAAM PARKEERBELEID

Een beleid en praktijk rond (buurt)parkeren is een onderdeel van een algemeen mobiliteitsbeleid, dat op zijn beurt past in een beleid voor ruimtelijke ordening, rechtvaardige organisatie van de samenleving en duurzame ontwikkeling.

Zowel het mobiliteitsplan als het ruimtelijk beleid willen daarin sturend zijn, met visies over (gewenste) dichtheid in relatie met visies op de rol van de open ruimte en het functioneren van de publieke ruimte.

Naast het 'vraagvolgend' beleid van de vorige decennia stelt duurzame ontwikkeling en de leefbaarheid van gemeenten ook enkele uitdagingen.

Enerzijds is er een uitdaging met betrekking tot het verminderen van het gebruik van fossiele brandstoffen, anderzijds tot het verminderen van autogebruik in residentiële gebieden om op die manier te zorgen voor een verbetering van verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, verminderen van emissies, en meer ruimte voor verblijven, ontharden en vergroenen.

Naar analogie met de Trias Energetica zijn er dan drie niveaus van ingrepen:

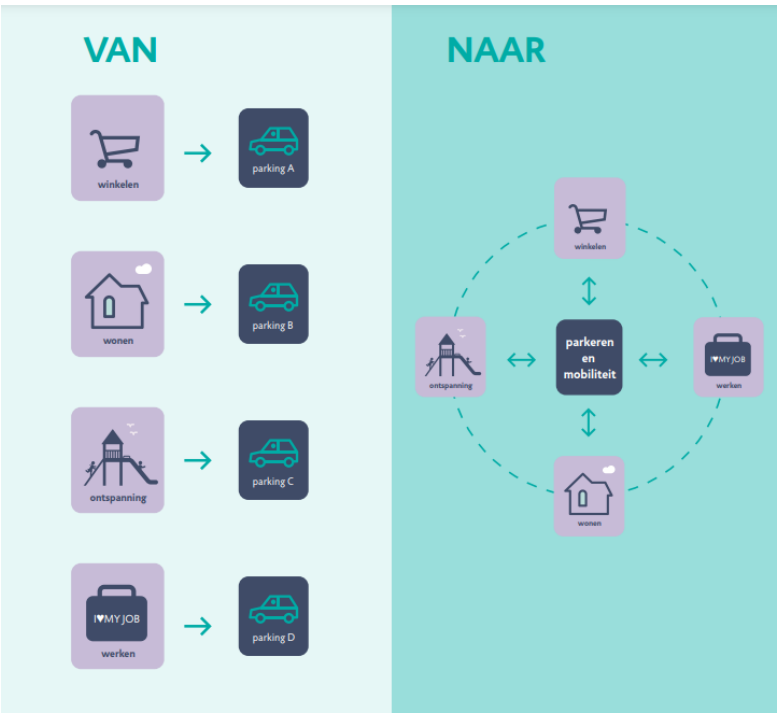
- Verminderen van het gebruik van wagens
- Gebruik van duurzame verplaatsingsvormen
- Efficiënt gebruik van parkeerinfrastructuur

De visievorming drukt uit waar de gemeente naar toe wil met zijn parkeerbeleid. Centraal in de visievorming staat de rol die het parkeren moet spelen in de duurzame bereikbaarheid en de verdere (ruimtelijke) ontwikkeling van de gemeente.

Het stimuleren van de modal shift naar duurzame vormen van mobiliteit zoals wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelsystemen kunnen ook voor gemeenten een belangrijke besparing betekenen. Het aanleggen en onderhouden van één parkeerplaats voor een wagen kost ongeveer €400 per jaar. Deze voor een fiets is 8 tot 10 keer goedkoper.

Figuur 32: Kost van een parkeerplaats voor auto en fiets (bron fietsberaad)

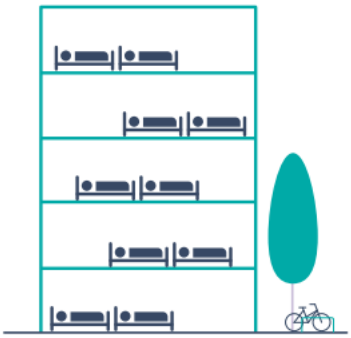
Naast de hoge kosten betekenen parkeerplaatsen een hoog ruimtebeslag van het publiek domein. Om dit ruimtebeslag beheersbaar te houden is het dubbelgebruik van parkeerplaatsen een belangrijk streven binnen het duurzaam parkeerbeleid. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet dus ingezet worden op het samenbrengen van verschillende functies en hun parkeernoden zoveel als mogelijk combineren.



Figuur 33: inzetten op een flexibel gebruik van parkeerplaatsen (bron fietsberaad)

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen helpen een sturend duurzaam parkeerbeleid te ondersteunen. Naast een parkeernorm voor wagens is een stallingnorm voor fietsen onontbeerlijk.

Aanbevolen stallingsnormen voor fietsen



Het aanbevolen ambitieniveau is minimaal één stallingsplaats per hoofdkussen te voorzien. Het aantal hoofdkussens ligt vast in de project- of bouwaanvraag.

Voor grotere projecten is het wenselijk om ook een aantal plaatsen te voorzien (op maat van het project en de omgeving) voor buitenmaatse fietsen (cargobikes, fietskarren, tandems, ...). Daarbij stelt Fietsberaad Vlaanderen voor om het totale aantal met 10% te verhogen.

Figuur 34: Stallingsnorm voor fietsen (bron fietsberaad)

Aanbevolen parkeernormen voor auto's

Woning/appartement <100m²

Type gemeente	Centrumsteden		Kleine steden en dorpen	
Ligging	min	max	min	max
Kerngebied/Stationsomgeving	0	0,75	0,5	1
Rand rond kern/(subkern)	0,25	1,25	0,75	1,50
Overig	0,5	1,50	1	1,75

Woning/appartement >100m²

Type gemeente	Centrumsteden		Kleine steden en dorpen	
Ligging	min	max	min	max
Kerngebied/Stationsomgeving	0	1	0,5	1,50
Rand rond kern/(subkern)	0,25	1,50	0,75	1,75
Overig	0,5	1,75	1	2

Figuur 35: Aanbevolen parkeernormen (bron fietsberaad)

5.3.2. WERFCHARTER

Tijdens private en publieke werven met impact op het openbaar domein is verkeershinder doorgaans onvermijdelijk. Een charter werftransport kan de hinder beperken en moet vooral in schoolomgevingen en op schoolroutes gevaarlijke conflicten vermijden.

Volgende doelstellingen worden nagestreefd:

- Dat de gemeente Ingelmunster een actieve communicatie voert met aannemers en bouwheren over het werftransport in de buurt van schoolomgevingen. De gemeente stelt hiervoor een aanspreekpunt ter beschikking waar aannemers terecht kunnen met vragen. Dit aanspreekpunt zoekt samen met de aannemers naar alternatieve routes voor werftransport, waarbij schoolomgevingen en voor zover mogelijk ook schoolroutes en routes met veel kwetsbare weggebruikers vermeden worden.
- Dat er geen werftransport met tractoren gebeurt in de bebouwde kom en de schoolomgevingen van de gemeente Ingelmunster. Hierop kan er een uitzondering aangevraagd worden bij de gemeente, zijnde het college van burgemeester en schepenen, via het aanspreekpunt van de gemeente.
- Dat er geen werftransport gebeurt voor werven gelegen in schoolomgevingen tijdens de begin- en einduren (na te vragen bij de gemeente) van de scholen.
    - Dit vervalt tijdens de schoolvakanties.
    - Voor wat betreft de toelevering van bouwmaterialen verbinden de aannemers en handelaren van bouwmaterialen er zich toe om hun leveranciers en transporteurs in kennis te stellen van dit charter.
- Dat het werftransport zoveel mogelijk gebruik maakt van het hoger wegennet.
- Dat er inspanningen gedaan worden om de werfroutes proper te houden.
- Dat de lading afgedekt wordt als deze veel stofhinder kan geven, conform artikel 45 van het KB van 1/12/1975.

De partijen engageren zich om dit charter kenbaar te maken bij de betrokkenen van private en publieke bouw- en wegenwerken.

Het charter zelf, meer info en tips via de website van de VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) of https://charterwerftransport.be/

5.3.3. SENSIBILISERING - COMMUNICATIE

Algemene campagnes helpen gedragsveranderingen te bewerkstelligen. Belangrijke realisaties in het kader van het mobiliteitsplan worden via campagnes ondersteund. De gemeente zal ook systematisch het grote verhaal blijven communiceren dat aan de basis ligt van het mobiliteitsplan: de modal shift naar stappen, fietsen en openbaar vervoer, autoluw verblijfsgebied dat met de wagen bereikbaar blijft.

- Bij de realisatie van een belangrijke nieuwe maatregel/ingreep wordt hieraan de nodige kenbaarheid gegeven.
- De gemeente gebruikt reeds actief verschillende communicatiekanelen naar de bevolking toe. Realisaties in het kader van het mobiliteitsplan en resultaten van politie-acties (bv. rond snelheidsovertredingen of foutparkeren) kunnen opgenomen worden.
- Bij het invoeren van nieuwe lijnen, dienstregelingen (gewoonlijk in december) of tarieven (in februari) van De Lijn wordt deze informatie ook door de stad verspreid.

5.3.4. HANDHAVING

Het invoeren van nieuwe snelheids- of parkeerregimes,... heeft geen zin zonder handhavingsbeleid. Een goede communicatie naar de bevolking toe is ook hier belangrijk, zodat men weet waartoe de actie dient:

- Het parkeerbeleid kan maar succesvol zijn indien de handhaving wordt verder gezet.
- Er kunnen preventieve en nadien repressieve controles gehouden worden op verschillende locaties. Over de resultaten van deze acties wordt duidelijk gecommuniceerd in het infoblad en op de website van gemeente en politiezone.
- Met de politie worden afspraken gemaakt over de handhaving van parkeren op de laad- en loszones.
- In samenspraak met De Lijn kunnen er controles op het hinderen van het busverkeer georganiseerd worden. Deze acties richten zich op specifieke door de chauffeurs gemelde pijnpunten (en tijdstippen). Op deze manier kan de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren.
- Om de realisatie van zone 30 gebieden en veilige schoolomgevingen waar te maken, is een handhavingsbeleid noodzakelijk.

VECTRIS®
VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 I 3000 LEUVEN I BELGIË
+32 (0)16 31 91 00 I INFO@VECTRIS.BE I WWW.VECTRIS.BE