

GEMEENTE INGELMUNSTER

MOBILITEITSPLAN

BELEIDSPLAN

GROEP PLANNING

Vennootschap van stedenbouwkundigen,
verkeerskundigen, architecten en ingenieurs.

Sint-Jakobsstraat 68

8000 Brugge



050/33.19.66

050/33.52.43

brugge@groepplanning.be

Waterloolaan 90

1000 Brussel



02/512.70.11

02/512.31.90

brussel@groepplanning.be





INHOUD

1.	INLEIDING	1
1.1.	OMSCHRIJVING BELEIDSKEUZE EN VOORKEURSCENARIO	1
1.2.	PROCESVERLOOP	2
2.	GEWENSTE STRUCTUUR EN ACTIEPROGRAMMA	3
2.1.	RUIMTELIJKE OPTIES	3
2.1.1.	GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	3
2.1.2.	RUIMTELIJKE MAATREGELEN	5
2.2.	VERKEERS- EN VERVOERSNETWERKEN	9
2.2.1.	AUTOVERKEER	9
2.2.1.1.	Categorisering wegennet	9
2.2.1.1.1.	Hoofdwegen en primaire wegen	9
2.2.1.1.2.	Secundaire wegen	9
2.2.1.1.3.	Lokale wegen	10
2.2.1.2.	Maatregelen autoverkeer	13
2.2.1.2.1.	Gedifferentieerd snelheidsbeleid	13
2.2.1.2.2.	Andere maatregelen wegennet	16
2.2.2.	PARKEREN	17
2.2.2.1.	Gewenst parkeerbeleid	17
2.2.2.2.	Maatregelen parkeerbeleid	17
2.2.3.	GOEDERENVERVOER	19
2.2.3.1.	Gewenste afwikkeling goederenvervoer	19

2.2.3.2.	Maatregelen goederenvervoer	22
2.2.4.	OPENBAAR VERVOER	23
2.2.4.1.	Gewenst openbaarvervoersnetwerk	23
2.2.4.2.	Maatregelen openbaar vervoer	25
2.2.5.	FIETSVERKEER	28
2.2.5.1.	Fietsroutenetwerk	28
2.2.5.2.	Maatregelen fietsverkeer	31
2.2.5.2.1.	<i>Langsvoorzieningen</i>	31
2.2.5.2.2.	<i>Oversteekvoorzieningen</i>	32
2.2.5.2.3.	<i>Singuliere elementen</i>	33
2.2.6.	VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID	36
2.2.6.1.	Wensstructuur verkeersleefbaarheid en voetgangersgebieden	36
2.2.6.2.	Maatregelen verkeersleefbaarheid en -veiligheid	37
2.3.	ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	46
2.3.1.	VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN, ...	46
2.3.2.	TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN, ...	49
2.3.3.	ALGEMENE SENSIBILISERING DOOR CAMPAGNES	49
2.3.4.	SPECIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN	50
2.3.5.	HANDHAVING VAN BIJV. SNELHEIDSRÉGIMES, PARKEERREGIMES, ...	52
2.3.6.	BELEIDSONDERSTEUNING	52
2.4.	SAMENHANG TUSSEN DE VERSCHILLENDE BELEIDSDOMEINEN	53



3.	ACTIEPLAN EN FINANCIËLE RAMING	54
4.	ORGANISATIE EN METHODE VAN EVALUATIE	65
4.1.	ORGANISATIE ACTIES	65
4.2.	EVALUATIE EN BIJSTURING MOBILITEITSPLAN	66
4.3.	EVALUATIEMETHODE	67



KAARTEN

KAART 1	: RUIMTELIJKE OPTIES	8
KAART 2	: CATEGORISERING WEGENNET	12
KAART 3	: GEDIFFERENTIEERD SNELHEIDSBELEID	15
KAART 4	: AFWIKKELING GOEDERENVERVOER	20
KAART 5	: AFWIKKELING REGIONAAL VERKEER	21
KAART 6	: OPENBAARVERVOERSNETWERK	24
KAART 7	: FIETSROUTENETWERK	30
KAART 8	: MAATREGELEN FIETSVERKEER	35
KAART 9	: VERKEERSLEEFBAARHEIDSMATREGELEN	44
KAART 10	: VERKEERSLEEFBAARHEIDSMATREGELEN IN HET CENTRUM	45

1. INLEIDING

1.1. OMSCHRIJVING BELEIDSKEUZE EN VOORKEURSCENARIO

In de synthesesnota van het mobiliteitsplan van de gemeente Ingelmunster werden naast het trendscenario twee scenario's 'duurzame mobiliteit' ontwikkeld,

Het eerste scenario 'Verkeersveilig en -leefbaar Ingelmunster' legt vooral de nadruk op het realiseren van een verkeersveilige en -leefbare gemeente. Via de categorisering van het wegennet en de daaraan vasthangende inrichting moet het regionale verkeer via de omleiding (de N50) rond het centrum van Ingelmunster afgewikkeld worden naar de N36 of de N37. Het openbaar vervoer wordt opgewaardeerd tot er voldaan is aan de voorwaarden gesteld omtrent de basismobiliteit, hier d.m.v. een belbus. Verder wordt er bijzondere aandacht besteed aan de uitbouw van een fietsroutenetwerk en allerlei verkeersleefbaarheidsmaatregelen. Zo verdienen de verschillende schoolomgevingen bijzondere aandacht, zullen de verschillende invalswegen naar het centrum aangepakt worden, wordt een snelheidsbeperking van 30 km/u ingevoerd in de woonwijken,

Het tweede scenario 'Verkeersarm Ingelmunster' zal verder bouwen op het eerste scenario. Concreet betekent dit dat de verschillende elementen uit het eerste scenario overgenomen worden en aangevuld worden met een aantal elementen die nog meer inspelen op het aanmoedigen van de alternatieve vervoerswijzen. De bestaande buslijnen worden versterkt en in het kader van het regionaalstedelijk gebied Roeselare wordt een stedelijke buslijn voorzien. In het centrum wordt een vrachtverbod voorzien. Om het centrum verder te ontlasten van overbodig verkeer en de leefbaarheid te verhogen wordt de omgeving van de Markt en de aanpalende straten omgevormd tot zone 30 gebied. Om zowel de noord-zuid als de oost-west richting door te knippen, zal er in het centrum eveneens een bepaalde verkeerscirculatie opgelegd worden. Dit zal een invloed hebben de functie of categorisering van een aantal wegen.

Uiteindelijk heeft de begeleidingscommissie de voorkeur gegeven om op lange termijn te streven naar het realiseren van scenario 2, naar een verkeersarm centrum van Ingelmunster. Het beleidscenario van de gemeente Ingelmunster gaat dan ook 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.

De verschillende leden van de begeleidingscommissie konden zich allemaal vinden in het voorgestelde actieprogramma.

1.2. PROCESVERLOOP

De synthesenota van het mobiliteitsplan van de gemeente Ingelmuunster werd voorgelegd aan de auditcommissie op 9 september 2002. Het advies van de auditor luidde dat de aanpassingen aan de synthesenota samen met het beleidsplan aangeboden kunnen worden.

Op de begeleidingscommissie van 12 november 2002 werd een eerste keer een bespreking gehouden rond het beleidsplan. Na deze vergadering was er een tweede bespreking gepland op 21 januari 2003. Deze vergadering werd echter uitgesteld omdat de gemeente zich intern wenste te beraden over het actieplan en ook haar bevolking hierover wilde raadplegen. Op 4 november 2003 werd een tweede begeleidingscommissie georganiseerd voor de bespreking van het aangepaste beleidsplan.

2. GEWENSTE STRUCTUUR EN ACTIEPROGRAMMA

2.1. RUIMTELIJKE OPTIES

2.1.1. GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

In het RSV zijn delen van de gemeente Ingelmunster, samen met delen van Roeselare en Izegem geselecteerd als behorende tot het regionaalstedelijk gebied Roeselare. De afbakening van het regionaalstedelijk gebied dient nog te gebeuren. Het al of niet behoren tot dit regionaalstedelijk gebied zal een invloed hebben op o.a. de taakstelling rond wonen en bedrijvigheid.

De gemeente Ingelmunster is bezig met de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In het mobiliteitsplan worden hier vanuit mobiliteitsstandpunt een aantal zaken aangegeven waarmee bij de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente rekening gehouden dient te worden.

*** Kerninbreiding**

Bij het creëren van nieuwe woonzones dient er in eerste instantie gezorgd te worden voor de verdichting van de kern. Het verder uitdeinen van de kern langs de verschillende invalswegen (lintbebouwing) dient in elk geval zoveel mogelijk vermeden te worden.

Hoe dichter de nieuwe woonzones aansluiten bij de bestaande kern van Ingelmunster, hoe beter dit is vanuit mobiliteitsstandpunt. In de kern zijn er immers een hele reeks bestaande voorzieningen aanwezig zoals o.a. handelszaken, het station van Ingelmunster, de bestaande inplanting van de bushaltes, Door nieuwe woonzones zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de bestaande kern of door het inbreiden van de kern hoe korter de afstand tussen die woningen en de bestaande voorzieningen is. Dit biedt meer mogelijkheden om de mensen aan te moedigen tot het gebruik van de fiets of het te voet gaan voor hun verplaatsingen.

Een compact kern heeft ook zijn voordelen voor de bediening met het openbaar vervoer. In de kern van de gemeente is het aanbod aan openbaar vervoer immers een stuk groter.

- * Opwaarderen van het centrum en de centrumfuncties

De omgeving van het Marktpllein kan ruimtelijk een stuk aantrekkelijker gemaakt worden. De omgeving verdient een stedenbouwkundige aanpak zodat er ruimtelijk aantrekkelijke relaties ontstaan tussen de Markt en de verschillende centrumfuncties. Zo kan er o.a. aandacht gegeven worden aan een relatie tussen het Marktpllein en het kasteel van Ingelmunster, maar ook aan de relatie tussen de Markt en het gemeentehuis,.... Dit kan bv. door het creëren van meer ruimte voor de zwakke weggebruikers.

Een ruimtelijk aantrekkelijke kern moet meer mensen aansporen tot het gebruik van de fiets of het te voet gaan i.p.v. de wagen.

- * Aandacht voor de stationsomgeving

Net als het ruimtelijk aantrekkelijk maken van de omgeving van de Markt, verdient ook de stationsomgeving de nodige aandacht. Er dient specifieke aandacht te gaan naar de inrichting van de publieke ruimte, die een aantrekkelijke plek dient te zijn om te vertoeven. Naast het creëren van een aantrekkelijke, aangename stationsomgeving dienen er ook aandacht gegeven te worden aan de overstapvoorzieningen en de wachtaccommodatie. Het wachten op de trein of de bus dient in een aangename sfeer te kunnen gebeuren. Tevens is er in een stationsomgeving behoefte aan de voldoende parkeermogelijkheden voor auto's en fietsen.

Dergelijke maatregelen voor het creëren van een aangename stationsomgeving met de nodige voorzieningen moet meer mensen aansporen tot het gebruik van het openbaar vervoer.

- * Vrijwaren van de resterende open ruimte

Het verder versnipperen van de open ruimte dient vermeden te worden. De verspreide bebouwing over het grondgebied beïnvloedt immers de mobiliteitsproblematiek in de gemeente. De woningen bevinden zich dan immers verder van de kern waar de meeste functies zoals bv. winkels en scholen gevestigd zijn. Dit geeft al aanleiding tot een groter autogebruik. Tevens bemoeilijkt een verspreide bebouwing een goede bediening met het openbaar vervoer. De bussen van De Lijn kunnen niet iedere straat gaan bedienen.

Op de volgende kaart wordt de gewenste ruimtelijke structuur vanuit mobiliteitsstandpunt schematisch aangegeven.

2.1.2. RUIMTELIJKE MAATREGELEN

- * Afbakening regionaalstedelijk gebied Roeselare (1)

In het RSV is bepaald dat delen van de gemeente Ingelmunster (samen met delen van Roeselare en Izegem) geselecteerd kunnen worden als behorende tot het regionaalstedelijk gebied Roeselare.

Het afbakeningsproces zal een belangrijke invloed hebben op de taakstelling voor bijkomende woongelegenheden en bedrijvigheid. Wanneer delen van de gemeente Ingelmunster aangeduid worden als behorende tot het stedelijk gebied zal daar een bepaalde extra taakstelling van wonen en bedrijvigheid aan vasthangen.

- * Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) (2)

De gemeente is bezig met de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In dit structuurplan dient in elk geval rekening gehouden te worden met de hiervoor aangegeven ruimtelijke principes vanuit mobiliteitsstandpunt.

In het GRS dienen de aangegeven zones voor woonuitbreiding en uitbreiding van industrie vanuit ruimtelijk inzicht t.o.v. elkaar afgewogen worden. De eventuele uitbreiding aan woongelegenheden en bijkomende bedrijvigheid zal al voor een stuk afhangen van het al dan niet behoren tot het regionaalstedelijk gebied Roeselare.

- * Aansnijden zones voor het wonen

Wanneer er vanuit het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Roeselare een bepaalde taakstelling voor het wonen aan de gemeente Ingelmunster toegekend wordt, is er vanuit de gemeente één locatie vooropgesteld waar dit vanuit ruimtelijk en mobiliteitsstandpunt toelaatbaar is. Die zone wordt op de kaart afgebeeld. De locatie sluit aan bij de bestaande woonkern en ze valt reeds binnen het ruimtelijk bedieningsniveau van de bestaande buslijnen.

- * Aansnijden zones voor bedrijvigheid

Net als voor het wonen is er ook reeds gezocht naar mogelijke locaties voor een uitbreiding van de bedrijvigheid. Er zijn 3 potentiële zones vooropgesteld, die op de kaart worden afgebeeld. In eerste instantie wordt er gedacht aan een uitbreiding van de industriezone 'Deefakker' (zone A). De zones B en C ziet de gemeente eerder als reservegebieden voor de opvang van de regionaalstedelijke behoefte op heel lange termijn.

* Studie centrumbrug (3)

De brug over het kanaal Roeselare-Leie langs de N50d (Stationsstraat) dient herbouwd te worden. Naar aanleiding van de modernisering van het kanaal moet de vrije hoogte van de brug gelijk gebracht worden aan de andere bruggen op het kanaal. De brug dient in principe 1,4 meter verhoogd te worden. Begin 2003 werd er door A.W.Z. een studie opgestart rond de aanpassing van de brug.

De gemeente uit de wens dat er bij de aanpassing van de brug rekening gehouden wordt met volgende elementen :

- + De brug dient een aanvaardbaar stijgingspercentage te hebben zodat de brug geen nog grotere hindernis vormt voor fietsers en voetgangers. Dit betekent dat er minimaal voldaan moet worden aan de voorwaarden die in het 'Vademecum fietsvoorzieningen' vermeld worden.
- + De gemeente heeft op zich geen bezwaar tegen een vaste brug maar er dient wel bijzondere aandacht te gaan naar de ruimtelijke inpassing van de brug in het gebied. De brug bevindt zich immers in het centrum van de gemeente tussen het station en de Markt van Ingelmunster.
- + Mogelijkheid van een ophaalbrug parallel aan de vaste brug uitsluitend voor fietsers en voetgangers. Door zo'n vlakke brug wordt de barrière van het kanaal voor deze weggebruikers een heel stuk kleiner. Bij een open stand van de brug kunnen ze dan gebruik maken van de vaste brug (die een aanvaardbare hellingsgraad dient te hebben). (Onderhandelingen met AWZ hebben echter al uitgewezen dat dit nooit kan, de ophaalbrug zou trouwens de hele tijd open staan.)

* Ontwikkeling woonzones (4)

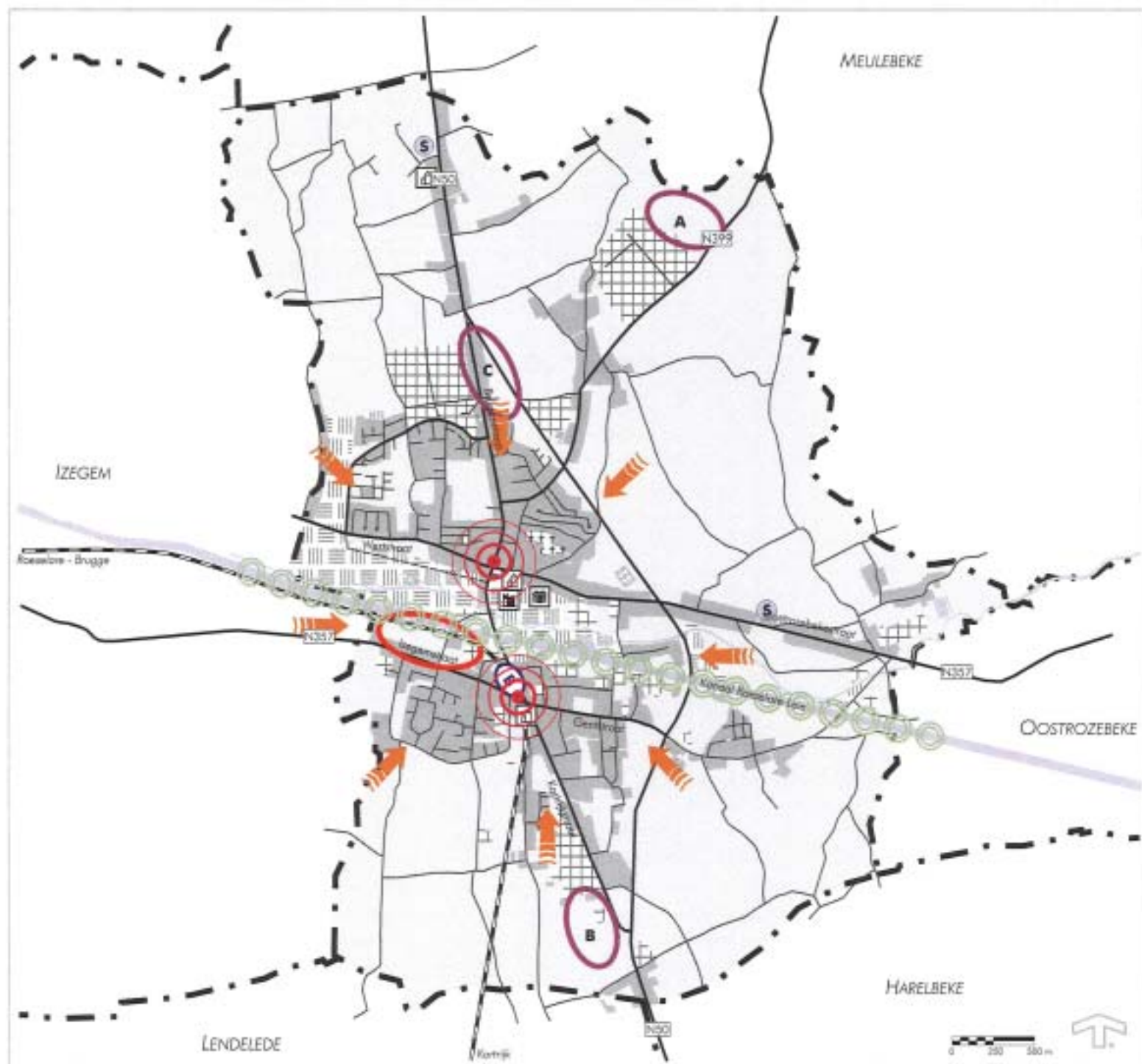
Bij het ontwikkelen van nieuwe woonwijken zal de gemeente aan de verkavelaars een aantal verplichtingen omtrent de inrichting opleggen. Het gaat o.a. om volgende zaken :

- + De woonwijk dient onmiddellijk volgens het zone 30 principe ingericht te worden.
- + De wijk dient voorzien te worden van comfortabele fiets- en voetgangersdoorsteken.
- + Er dienen voetpaden aangelegd te worden die conform zijn inzake toegankelijkheid voor mindervaliden.
- + De ontsluiting dient gespreid te worden zodat er geen doorgaand autoverkeer mogelijk is.
- + Er moeten voorzieningen aangebracht worden voor het residentieel parkeren



* Ontwikkeling bedrijventerreinen (5)

Bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijvenszones wenst de gemeente om de in- en uitrit van de zone te concentreren op 1 punt en rechtstreeks aan te sluiten op een secundaire weg. Om de ruimte maximaal te benutten kunnen er gegroepeerde parkeervoorzieningen aangebracht worden.



Legende

-  Woonzone
-  Industrie
-  Groenzone
-  Zone geschikt om aan te snijden in het kader van een bijkomende stedelijke woonbehoefte
-  Potentiële locatie voor de opvang van de stedelijke behoefte aan industriezones
A : Deefakker Oost
B : Kortrijkstraat
C : Ringlaan - Bruggestraat
-  Uitbouw van het kanaal als een groene, recreatieve as
-  Ontwikkelen van de stations-omgeving
-  Versterken van de centrumfuncties en ontwikkelen van een ruimtelijk aangename omgeving
-  Kerninbreiding
-  Inplanting wijscholen kan in vraag gesteld worden

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebeheer Ingelmunster

Kaart 1 (p. 8):

RUIMTELIJKE OPTIES

September 2003



1756

2.2. VERKEERS- EN VERVOERSNETWERKEN

2.2.1. AUTOVERKEER

2.2.1.1. Categorisering wegennet

Het doel van het categoriseren van de wegen is het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te concentreren op een beperkt aantal daarvoor geschikte wegen, rekening houdend met andere belangen (zoals leefbaarheid en bereikbaarheid). De wegen worden, vanwege herkenbaarheid en daarmee voorspelbaar weggedrag, ingedeeld in een klein aantal duidelijk te onderscheiden categorieën. In totaal bestaan er 4 hoofdcategorieën die nog eens verder opgesplitst worden, namelijk hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. De hoofd- en primaire wegen worden geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de secundaire wegen in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan en de lokale wegen worden aangeduid in de Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen.

De categorisering van het wegennet voor de gemeente Ingelmunster wordt hier nu aangegeven.

2.2.1.1.1. Hoofdwegen en primaire wegen

Het grondgebied van Ingelmunster wordt niet doorkruist door hoofd- of primaire wegen. In de ruime omgeving rondom de gemeente zijn er wel een aantal hoofd- en primaire wegen terug te vinden.

2.2.1.1.2. Secundaire wegen

Over het grondgebied van Ingelmunster lopen een aantal wegen die in het PRS-WV geselecteerd zijn als secundaire weg. Het gaat om de volgende wegen :

- * Secundaire weg I
 - + N399 (Meulebekerstraat) vanaf de Holdestraat (Tielt) tot de N50 (Ingelmunster)
 - + N50 (Ringlaan) van de N399 (Ingelmunster) tot de R8 (Kortrijk)
 - + N357 (Oostrozebekerstraat) van de N50 (Ingelmunster) tot de aansluiting met de N382 (Oostrozebeke/Ingelmunster)
 - + N382 van de N43 (Waregem) tot de aansluiting op de N357 (Ingelmunster/Oostrozebeke)

- * Secundaire weg II

- + N50 (Ringlaan) van de N50f Siemenslaan (Oostkamp) tot de N399 (Ingelmunster)

Voor de verschillende types secundaire wegen zijn er nog geen inrichtingsprincipes vastgelegd. Het is wel de bedoeling dat er voor de secundaire wegen een streefbeeld opgemaakt wordt.

2.2.1.1.3. Lokale wegen

Vanuit het mobiliteitsplan wordt een selectie van de lokale wegen aangegeven. De lokale wegen worden onderverdeeld in 3 categorieën, nl. de lokale weg I, de lokale weg II en de lokale weg III.

- * Lokale weg I

Deze wegen zijn eigenlijk lokale verbindingswegen en verzorgen de verbinding van Ingelmunster met de omliggende gemeenten. In Ingelmunster worden volgende wegvakken aangeduid als lokale weg I :

- + Izegemstraat
 - + deel van de Weststraat (vanaf Izegem tot aan het kruispunt met de 11-Julisingel)

Beide wegen verbinden de kern van Ingelmunster met de buurgemeente Izegem.

In principe zal een lokale weg I ingericht worden als een 2x1 rijweg. Afhankelijk van het gebied zal een bepaald snelheidsregime aan de weg toegekend worden. Bij de inrichting van dit type weg dient er voldoende aandacht te gaan naar de doorstroming van het openbaar vervoer. Afhankelijk of een bushalte buiten of binnen de bebouwde kom ligt, wordt bij een lokale weg I een bushaven voorzien of wordt er gehalteerd op de rijbaan. Buiten de bebouwde kom wordt er gepleit voor gescheiden fietspaden, binnen de bebouwde kom voor aanliggende fietspaden of gemengd verkeer.¹

¹ Bron : Mobiliteitshandboek - Aanvullende beleidsteksten - Categorisering lokale wegen, maart 2000

* Lokale weg II

De lokale wegen II vormen lokale ontsluitingswegen en zorgen voor de ontsluiting van de kern naar het hogerliggende wegennet toe. Volgende wegen worden in Ingelmuunster geselecteerd als lokale weg II :

- + Bruggestraat - Stationsstraat - Stationsplein - Kortrijkstraat
- + 11-Julisingel
- + deel van de Oostrozebekestraat (N357) (vanaf de aansluiting met de N382 tot Oostrozebeke)
- + deel van de Gentstraat (tussen de Kortrijkstraat en de N50 (Ringlaan))
- + deel van de Meulebekestraat (tussen de Bruggestraat en de N50 (Ringlaan))
- + de Roeselarestraat

Een lokale weg II krijgt een 2x1 profiel toegewezen. De ontwerpsnelheid zal variëren van de zone waarin men zich bevindt (bebouwd, open, ...). Bij een lokale weg II zal er een bushalte voorzien worden op de rijbaan. Het al dan niet voorzien van fietspaden hangt eveneens af van het gebied waardoor de weg loopt (buiten de bebouwde kom : gescheiden fietspaden, binnen de bebouwde kom aanliggende fietspaden of gemengd).¹

* Lokale weg III

Als laatste categorie zijn er de lokale wegen III. Alle overblijvende wegen behoren tot de categorie van de lokale weg III. Hierbij kan het zowel gaan om wijkstraten als om landelijke wegen en erftoegangswegen.

Afhankelijk van de situatie zal een lokale weg III uit 1 à 2 rijstroken bestaan. De ontwerpsnelheid wordt bepaald door het gebied waardoor de weg loopt. De halteplaats voor het openbaar vervoer komt bij een lokale weg III op de rijbaan. Het fietsverkeer is er gemengd met het autoverkeer.¹

Op de volgende kaart wordt de categorisering van de wegen aangegeven.

¹ Bron : Mobiliteitshandboek - Aanvullende beleidsteksten - Categorisering lokale wegen, maart 2000



Legende

- Secundaire weg I
- Te realiseren secundaire weg I
- Secundaire weg II
- Lokale weg I
- Lokale weg II
- Lokale weg III

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 2 (p. 12):

CATEGORISERING WEGENNET

September 2003



1794

2.2.1.2. Maatregelen autoverkeer

2.2.1.2.1. *Gedifferentieerd snelheidsbeleid*

De wegen hebben allemaal verschillende functies. Al naargelang de hoofdfunctie kunnen we het wegennet in verschillende categorieën indelen. Op wegen binnen de bebouwde omgeving kunnen we voor elke categorie bovendien verschillende deelgebieden met bijhorende snelheidslimieten en inrichtingsprincipes onderscheiden. Dit gedifferentieerd snelheidsbeleid vormt de basis van het gemeentelijk verkeersbeleid dat aandacht besteedt aan veiligheid en leefbaarheid. Het is immers vaak de onaangepaste snelheid die heel wat problemen geeft.

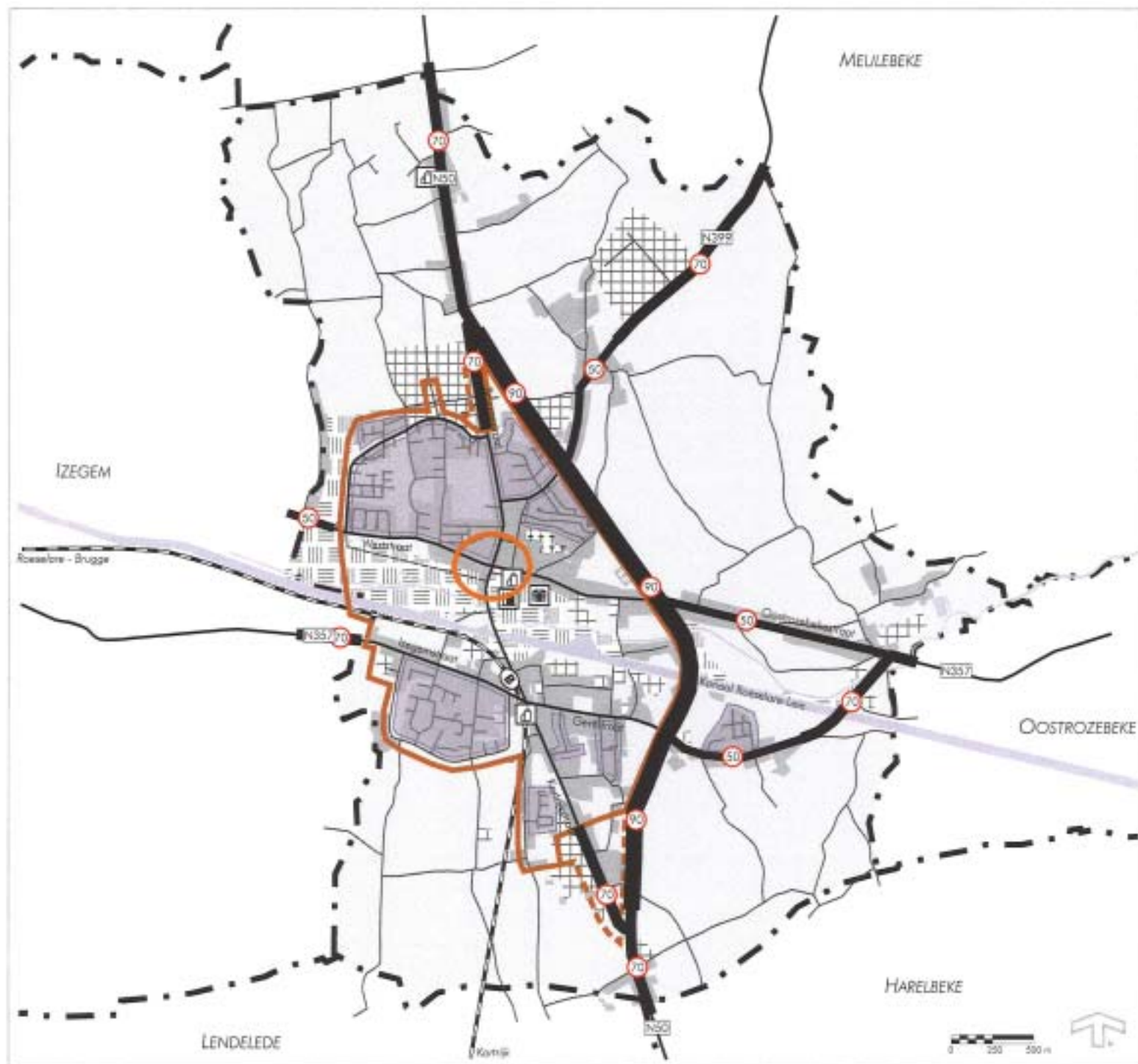
Het doel van het gedifferentieerd snelheidsbeleid is het beheersen van de rijsnelheid van het auto- en vrachtverkeer wat voor een verbetering van de verkeersleefbaarheid zal zorgen.

Het snelheidsbeleid van de gemeente Ingelmunster gaat uit van volgende opties :

- De verschillende bestaande woonwijken zullen omgevormd worden tot zone 30 gebieden. Deze maatregel moet de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in die wijken gaan verhogen. Bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken dient men erop toe te zien dat het ontwerp onmiddellijk uitgaat van het zone 30 principe, zodat er in deze wijken onmiddellijk zone 30 ingevoerd kan worden.
- Om de omgeving van de Markt van Ingelmunster om te vormen tot een aangenaam voetgangersgebied zal deze omgeving heraangepakt worden tot zone 30 gebied.
- Voor de overige wegen binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van 50 km/u. Bij de afbakening van de bebouwde kommen (langs de N-wegen) door de provincie werd ook een deel van de N399 en de N357 geselecteerd als bebouwde kom. Het gaat hier om wegvakken waar zich een woonlint langs bevindt. Daarom werden deze wegen aangeduid met een gewenste snelheid van 50 km/u. Ook het deel van de Gentstraat waar zich eveneens bebouwing langs bevindt, wordt opgenomen bij de wegen waar een snelheid van 50 km/u opgelegd wordt. Na herinrichting van de N50d (Bruggestraat en Kortrijkstraat) kan de bebouwde kom uitgebreid worden tot aan de N50.
- Op de lokale wegen III buiten de bebouwde kom geldt een richtsnelheid van 70 km/u. Dit zijn meestal landelijke wegen waar het tracé van de weg ook geen hogere snelheid toelaat.
- Bij de overgang van een weg van 90 km/u naar de bebouwde kom dient er een overgangszone waar een richtsnelheid van 70 km/u geldt, ingelast worden.

- Op een aantal wegvakken wordt een snelheid van 70 km/u aangegeven. Het gaat hier o.a. om wegvakken waar zich een woonlint langs bevindt (bv. de N50).
- Op de N50 (Ringlaan) tussen de N50d (Bruggestraat) en de N50d (Kortrijkstraat) wordt de snelheid op 90 km/u gebracht. Momenteel is er op die N50 tussen de Gentstraat en de Meulebekerstraat een snelheidsbeperking van 70 km/u. Op dit deel van de N50 zit er geen bebouwing en omwille van de éénvormigheid met de andere delen van de Ringlaan is het duidelijker om daar ook 90 km/u te plaatsen.

Op de volgende kaart wordt het gedifferentieerd snelheidsbeleid van de gemeente Ingelmunster schematisch weergegeven.



Legende

-  90 km/u
-  70 km/u
-  50 km/u
-  Afsakening bebouwde kom
-  Uitbreiding van de bebouwde kom herinrichting N50d
-  Zone 30 in de verschillende woonwijken
-  Zone 30 in het centrum van Ingelmunster

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeenteraad Ingelmunster

Kaart 3 (p. 15):

**GEDIFFERENTIEERD
SNELHEIDSBELEID**

September 2013



1754

2.2.1.2.2. Andere maatregelen wegnnet

- * Opmaak PRUP aansluiting N382 op de N357 (1)

De plaats waar de N382 zal aansluiten op de N357 wordt in een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan bepaald. In deze studie moeten o.a. de ruimtelijke en verkeerskundige consequenties van de verschillende aansluitingsmogelijkheden tegenover elkaar afgewogen worden. Voor het PRUP loopt momenteel een openbaar onderzoek. Het voorstel tracé van de N382 sluit aan op de N357 t.h.v. de Gentstraat.

- * Opmaak streefbeeld secundaire wegen (2) (3) (4)

Voor de inrichting van de secundaire wegen is het aangewezen om een streefbeeld op te stellen. In dit streefbeeld wordt dan een algemene visie ontwikkeld voor de volledige weg over de gemeentegrenzen heen. Zo kan men ideeën ontwikkelen om het beeld van de weg over verschillende secties en gemeentegrenzen heen hetzelfde karakter te geven. Door het opstellen van een streefbeeld kan men verhinderen dat er overal langs de weg losse maatregelen genomen worden die niet leiden tot een samenhangend geheel van de weg.

De gemeente Ingelmunster wordt doorkruist door een aantal secundaire wegen. Er dient een streefbeeld opgemaakt te worden voor de N50, de N399 en de verbinding N382-N357.

- * Opmaak signalisatieplan (5)

Om nu aan het verkeer de uitgewerkte categorisering en de daaraan gekoppelde verkeersafwikkeling duidelijk te maken zou er een verkeerssignalisatieplan opgemaakt moeten worden. Via een duidelijke signalisatie dient het verkeer via de daarvoor geschikte wegen afgeleid te worden.

2.2.2. PARKEREN

2.2.2.1. Gewenst parkeerbeleid

Het parkeerbezettingsonderzoek in het centrum van Ingelmunster heeft aangetoond dat het aanbod ruimschoots voldoet om in normale omstandigheden te beantwoorden aan de vraag. Dit houdt in dat er in eerste instantie dan ook geen bijkomende maatregelen voor een uitbreiding van de parkeervoorzieningen genomen zullen worden.

Het parkeerbeleid in Ingelmunster dient uit te gaan van het stand-still principe. Dit betekent dat er in het centrum van Ingelmunster in principe geen parkeerplaatsen mogen bij te komen. Wel kan een afname van het aantal parkeerplaatsen op de ene plaats een toenemend aantal parkeerplaatsen op een andere plaats compenseren. Bij de verdere herinrichting van straten en pleinen zullen er automatisch parkeerplaatsen verdwijnen om meer ruimte vrij te maken voor voetgangers en fietsers. Dit mag echter geen obstakel vormen want het parkeeraanbod voldoet vandaag ruimschoots aan de vraag naar parkeerplaatsen. Er dient wel aandacht besteed te worden aan een goede aanduiding van de verschillende parkings in de kernen.

Om het parkeren te gaan sturen, zal er in het verkeersluw gebied in het centrum nagedacht worden over de invoer van een gedifferentieerd parkeerbeleid door invoering van parkeerdurbeperkende maatregelen (bv. blauwe zone). Momenteel is er op een deel van de Weststraat en de Oostrozebekestraat reeds een parkeerdurbeperkende maatregel van toepassing. In het verkeersluw centrum zou een gedifferentieerd parkeerbeleid ingevoerd kunnen worden, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen inwoners en bezoekers. Aan de parkeerders die niet in de gemeente geregistreerd zijn, zou een beperking opgelegd kunnen worden (bv. door middel van de blauwe zone). De inwoners van Ingelmunster zouden vrijgesteld worden van deze parkeerdurbeperking.

2.2.2.2. Maatregelen parkeerbeleid

* Signalisatie parkings (1)

Op het grondgebied van de gemeente Ingelmunster situeren zich een aantal parkings met een ruim aantal parkeerplaatsen. Om de aanwezigheid van deze parkings aan de mensen duidelijk te maken, dient een signalisatieplan voor die parkings opgemaakt te worden. Via het uitwerken en uitvoeren van een parkeersignalisatieplan waarin de verschillende parkeerlocaties opgenomen zijn, kan het gebruik van de bestaande parkings verbeterd worden. Zo is er in het centrum een ruime parking achter het gemeentehuis die momenteel toch een beetje verscholen zit en niet optimaal gebruikt wordt. Daarnaast vormt ook de Sint-Amandsparking een volwaardige parking in de onmiddellijke nabijheid van het centrum (omgeving Markt).

* Parkeerregime in het centrum

Op de verschillende hoofdroutes en invalswegen binnen het centrum zou het aantal parkeerplaatsen afgebouwd kunnen worden om meer ruimte vrij te maken voor de zwakke weggebruikers. Dit is zeker een optie voor het eerste deel van de Weststraat en de Oostrozebekestraat (waar nu reeds een parkeerduurbepanking opgelegd is). Zowel de Weststraat als de Oostrozebekestraat worden gekenmerkt door een vrij smal profiel. Bij de herinrichting van beide straten zal het parkeren gestructureerd worden, wat meer ruimte biedt aan voetgangers en fietsers en ook de verkeersleefbaarheid ten goede komt. Ook in delen van de Bruggestraat en de Stationsstraat bestaat de mogelijkheid om op termijn het parkeren af te bouwen. In het centrum van Ingelmunster zijn er immers een aantal ruimere parkeergelegenheden op wandelafstand van het onmiddellijke centrum terug te vinden en deze vormen dan ook een volwaardig alternatief voor de weggevalen parkeerplaatsen langs de weg. Zo is er de parking op de Markt, de parking op het Sint-Amandsplein en de parking achter het gemeentehuis.

* Gedifferentieerd parkeerbeleid (2)

Op korte termijn zal er in Ingelmunster geen gebruik gemaakt worden van een gedifferentieerd parkeerbeleid. Het principe wordt hier wel mee opgenomen. In de toekomst zal men misschien aan de bezoekers een parkeerduurbepanking gaan opleggen, terwijl de inwoners voor een onbepaalde duur kunnen parkeren.

2.2.3. GOEDERENVERVOER

2.2.3.1. Gewenste afwikkeling goederenvervoer

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 te worden naar dit hoofd- en primaire wegennet.

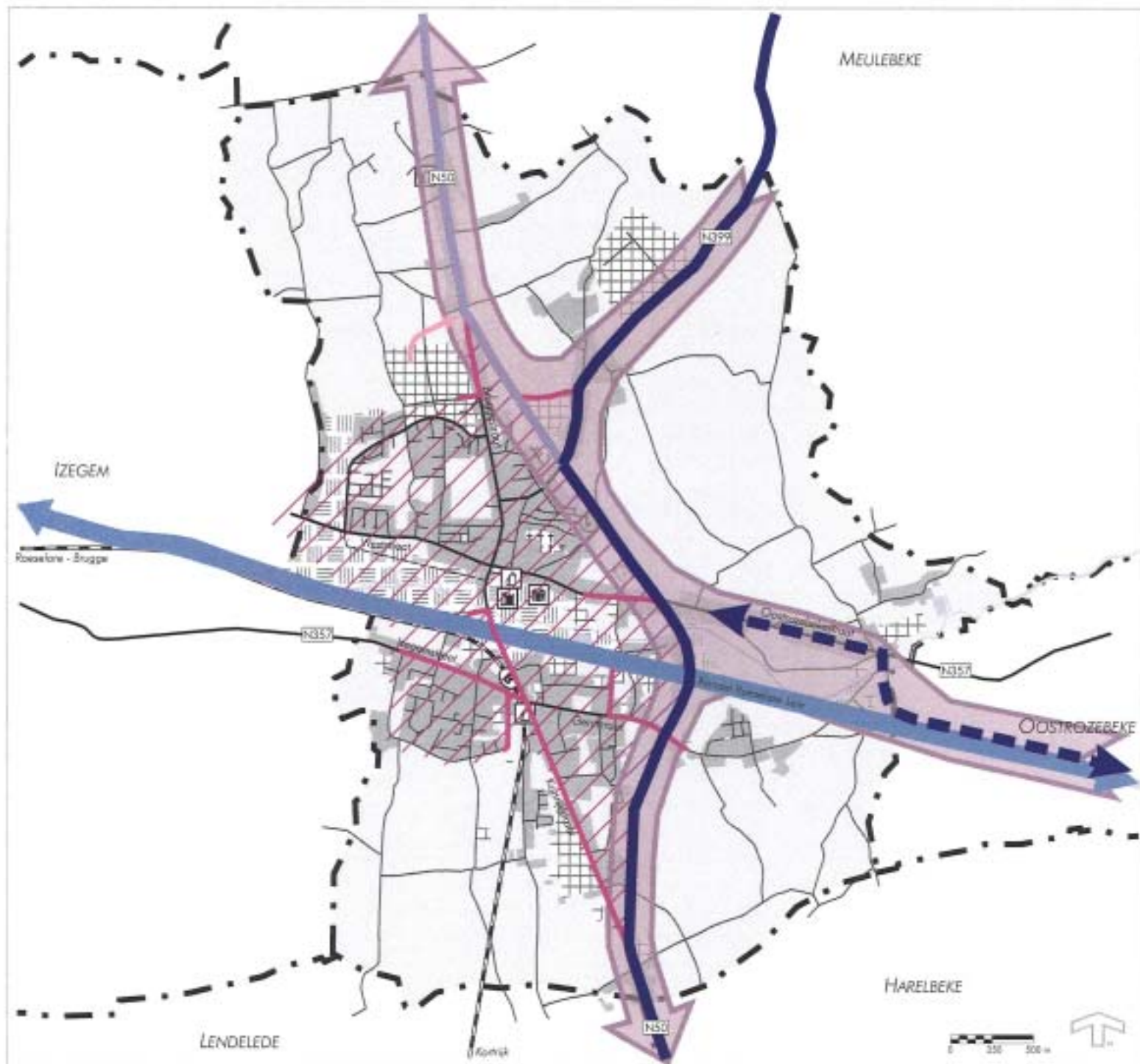
Het verkeer dat afkomstig is van de N399 (richting Meulebeke) en de N382-N357 (richting Oostrozebeke) dient via de N50 rond het centrum van Ingelmunster afgeleid te worden. Via die N50 bereikt men in de zuidelijke richting de N36 die aansluit op de E403 en de E17 en in de noordelijke richting van de N50 komt men op de N37 die een verbinding geeft naar de E403. Uiteraard geldt dezelfde beweging in de omgekeerde richting.

Het voltooien van de ringweg rond de kern van Ingelmunster heeft gezorgd voor een ontlasting van de verkeersdruk in het centrum van Ingelmunster in de noord-zuid richting. Ook in de oost-west richting dient het doorgaand verkeer, zeker het zwaar verkeer, geweerd te worden. Zoals hierboven reeds aangegeven komen zowel de N37 als de N36 hiervoor in aanmerking als alternatief. Om dit nu zo te gaan afdwingen wordt er in het centrum een tonnagebeperking ingevoerd¹. Door de tonnagebeperking op de invalswegen naar de kern van Ingelmunster wordt het zware doorgaande verkeer uit de kern geweerd.

Naast het transport van goederen via de weg bestaat er ook nog de mogelijkheid van het gebruik van het kanaal voor het goederenvervoer.

De nieuwe ambachtelijke zone uit het BPA Zandberg wordt rechtstreeks aangesloten op de N50. Dit gebeurt via een aansluiting op het geplande rond punt op de N50 t.h.v. Aviflora (kruispunt N50 - N50d). Op die manier wordt het vrachtverkeer onmiddellijk naar de N50 gestuurd i.p.v. door het centrum. Dankzij deze rotonde zou ook het vrachtverkeer vanuit de Kleine Weg dat richting Kortrijk moet een keerpunt heel dichtbij hebben.

¹ Ondertussen geldt er in het centrum op de verschillende invalswegen reeds een tonnagebeperking van 7,5 ton. De ervaring toont nu al aan dat de hoeveelheid vrachtverkeer door het centrum afgenomen is.



Legende

-  Secundaire weg I
-  Te realiseren secundaire weg I
-  Secundaire weg II
-  Ontsluiting industriezones naar het bovenliggende wegennet
-  Vrachtverbod om het regionaal doorgaand vrachtverkeer uit het centrum te weren, met uitzondering van het lokale vrachtverkeer
-  Transport van goederen via het water
-  Afwijking van het regionale vrachtverkeer via de N50 en de N37 naar de E403 of via de N50 en de N36 naar de E403 of de E17
-  Ontsluiting nieuwe ambachtelijke zone (BPA Zandberg) via rond punt op de N50 (kruispunt N50-N50d)

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

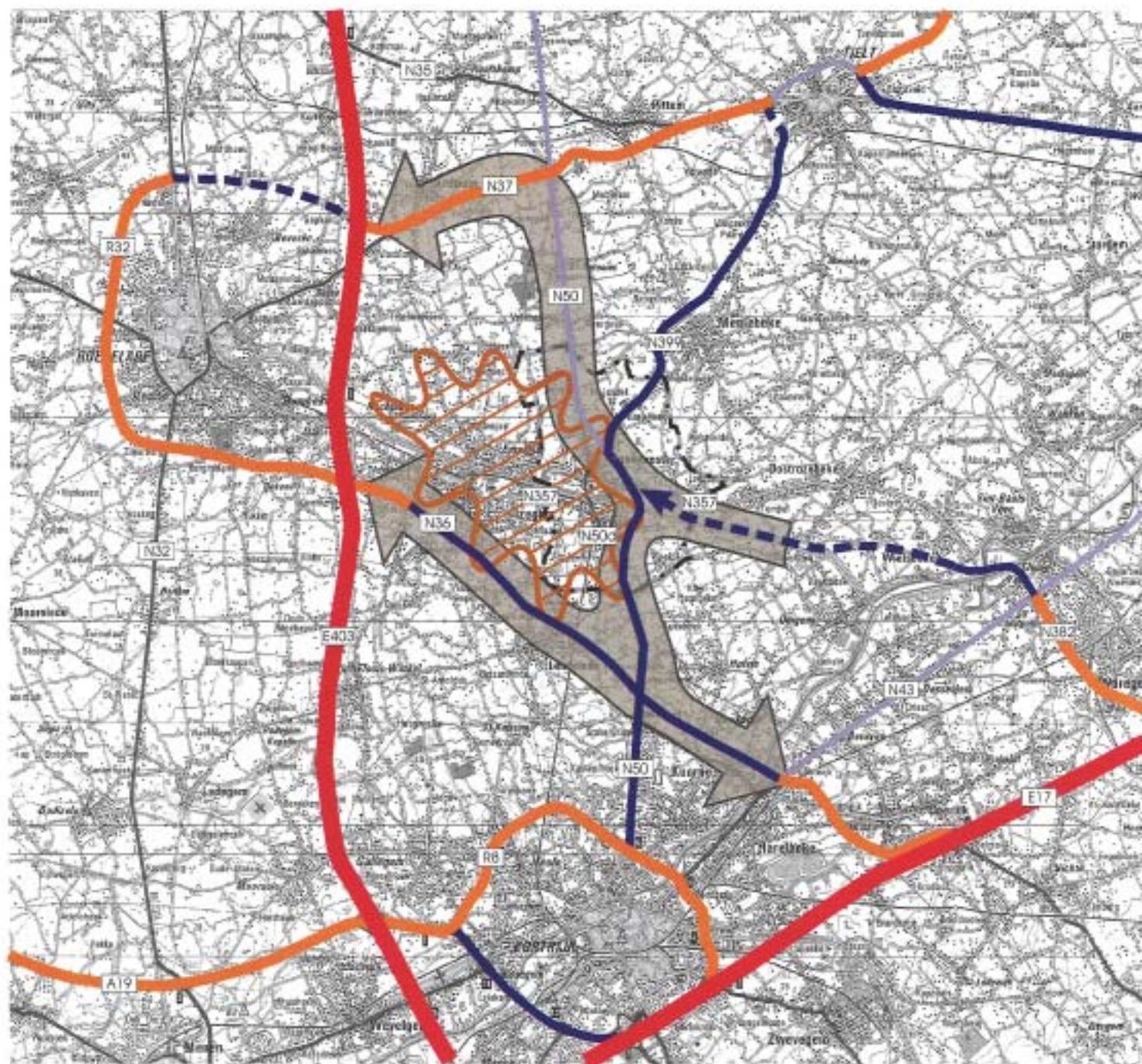
Kaart 4 (p. 20):

**AFWIKKELING
GOEDERENVERVOER**

September 2003



1756



Legende

-  Hoofdwegen
-  Primaire wegen
-  Secundaire weg I
-  Te realiseren secundaire weg I
-  Secundaire weg II
-  Afwikkeling regionaal verkeer via het hoofd-, primaire en secundaire wegennet
-  Enkel toegankelijk voor lokaal verkeer

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeenteraad Ingelmunster

Kaart 5 (p. 21):

**AFWIKKELING REGIONAAL
VERKEER**



2.2.3.2. Maatregelen goederenvervoer

- * Signalisatieplan (1)

Om het vrachtverkeer zo snel mogelijk naar het hogerliggende wegennet te sturen dient de signalisatie hiervoor aangepast te zijn. Uit de signalisatie moet het gebruik van de wegen afgeleid kunnen worden.

De signalisatie dient eveneens te zorgen voor het aanduiden van de verschillende bedrijvenzones. Door een goede signalisatie van de bedrijven wordt het vrachtverkeer immers onmiddellijk via de gewenste wegen naar het bedrijf doorverwezen.

- * Tonnagebeperking (2)

Momenteel is er op de invalswegen naar het centrum van Ingelmünster sinds half 2002 een tonnagebeperking van 7,5 ton opgelegd. In principe kan al het doorgaand verkeer volledig rond het centrum afgewikkeld worden via het secundaire wegennet naar de hoofd- en primaire wegen. De ervaring toont nu reeds aan dat dit een gunstige invloed gehad heeft op de doorgang van zwaar verkeer door het centrum.

2.2.4. OPENBAAR VERVOER

2.2.4.1. Gewenst openbaarvervoersnetwerk

* Spoor

De gemeente Ingelmunster wordt doorkruist door de spoorlijn Brugge - Kortrijk. Het station van Ingelmunster bevindt zich in het deel van het woongebied ten zuiden van het kanaal Roeselare - Leie. Per richting houdt er om het uur een trein halt.

Momenteel stopt er in het weekend slecht om de twee uur een trein per richting. Vanaf december 2002 wordt een nieuwe dienstregeling van de treinen ingevoerd en zal er ook in het weekend terug een uurfrequentie verzekerd worden.

* Bus

Het busnetwerk dient uit te gaan van een behoud van de bestaande buslijnen. De gemeente Ingelmunster beschikt over buslijnen naar zijn verschillende buurgemeenten.

Er dienen wel maatregelen genomen te worden opdat het aanbod aan openbaar vervoer in de gemeente zou voldoen aan de voorwaarden gesteld in het decreet omtrent de basismobiliteit. De bedieningsfrequentie t.h.v. de verschillende haltes voldoet op de meeste plaatsen niet aan de voorwaarden die in het decreet vooropgesteld worden. Bepaalde delen van het woongebied (volgens het gewestplan) vallen ook buiten het ruimtelijk bedieningsniveau van de verschillende bestaande haltes.

Om het gebruik van de bus verder te gaan stimuleren, zullen er een aantal maatregelen voorgesteld worden bovenop het voldoen aan de voorwaarden gesteld in het decreet omtrent de basismobiliteit. Het onderzoek toont immers aan dat er een aanzienlijk potentieel aan extra busreizigers aanwezig is. Deze bijkomende maatregelen kaderen vooral in het versterken van het openbaar vervoer op een aantal stedelijke assen die de kern van Ingelmunster doorkruisen. De hoogfrequente busverbindingen op deze assen moeten meer automobilisten aansporen tot het gebruik van de bus i.p.v. de wagen.

Op de volgende kaart wordt de gewenste structuur voor het openbaar vervoer schematisch afgebeeld.

2.2.4.2. Maatregelen openbaar vervoer

- * Uurverbinding spoor in het weekend (1)

De gemeente is vragende partij om ook in het weekend terug een uurverbinding te krijgen op de spoorverbinding Brugge - Kortrijk. Op vraag van de gemeente is de uurverbinding terug ingevoerd sinds december 2002.

- * Herinrichting stationsomgeving (2)

De herinrichting van de stationsomgeving tot een volwaardig OV-knooppunt vormt een bijkomende stimulans voor het gebruik van het openbaar vervoer. De stationsomgeving dient zo aangepakt te worden dat er voldoende ruimte gecreëerd wordt voor de overstapvoorzieningen. De overstap van bus naar trein en omgekeerd dient in een aangename en veilige omgeving te gebeuren waardoor dit al een stuk aantrekkelijker wordt. Verder dient er in de stationsomgeving ook voldoende ruimte voorzien te worden voor het parkeren van de wagen en de fiets.

- * Invoering belbus (3)

Om te voldoen aan de voorwaarden gesteld in het decreet rond de basismobiliteit werd er reeds in april 2003 een belbus ingevoerd. Deze vorm van vraagafhankelijk vervoer zorgt ervoor dat alle woongebieden (volgens het gewestplan) binnen de vooropgestelde loopafstand van een bushalte vallen. Via de belbus wordt er voldaan aan de voorwaarden gesteld omtrent de basismobiliteit, waardoor er een frequentere verbinding ontstaat en er dan ook meer mensen aangesproken kunnen worden.

- * Gebruik 11-Julisingel i.p.v. de Weststraat (4)

Omwille van een vlottere afwikkeling van het verkeer, stelt de gemeente Ingelmunster voor om de bussen van de Lijn die gebruik maken van de Weststraat (uitbreiding lijn 66a) via de 11-Julisingel te laten rijden. Dit houdt in dat er een aantal nieuwe haltes gecreëerd moeten worden langs de 11-Julisingel. Het gebruik van de 11-Julisingel i.p.v. de Weststraat past binnen de visie van de gemeente om de functie van de Weststraat te gaan afbouwen.

De haltes die zich langs de Weststraat bevinden zullen verder bediend blijven worden door de belbus.

Ondertussen rijden de bussen reeds via de 11-Julisingel waar een aantal nieuwe haltes ingeplant zijn. De haltes langs de Weststraat worden nog bediend door de belbus. Langs die 11-Julisingel dienen nog een aantal maatregelen genomen te worden

om de doorstroming en het comfort voor de bussen van De Lijn te verhogen, o.a. wegnemen plateaus en wijzigen van de voorrangssituatie t.h.v. de Bruggestraat.

- * Versterken openbaar vervoer op de as Roeselare - Waregem langs de N357 (5)

Om het aanbod aan openbaar vervoer op de sterk verstedelijkte as Roeselare - Waregem te verhogen, zal er een hoogfrequente buslijn langs de N357 uitgebouwd worden. Op deze as dient een hoge frequentie van de bus aangeboden worden en tevens dient er voor gezorgd te worden dat de doorstroming van het openbaar vervoer op deze verbinding verzekerd kan worden. De N357 doorkruist verschillende steden en gemeenten tussen Roeselare en Waregem waardoor er een aanzienlijk potentieel op deze as aanwezig is.

- * Versterken openbaar vervoer op de as Kortrijk - Tielt (6)

Ook de bestaande lijn Kortrijk - Tielt dient verder versterkt te worden. Deze buslijn verbindt immers stedelijke gebieden Tielt en Kortrijk met elkaar en met de tussenliggende gemeenten. Ook op deze as bevindt zich een grote bevolkingsconcentratie waardoor een hoogfrequente verbinding op deze as een grote groep mensen zal aanspreken.

- * Uitbouw stedelijke verbinding Roeselare - Izegem - Ingelmunster (7)

De uitbreiding van lijn 66a bedient op het grondgebied van Ingelmunster het gebied rond de Weststraat en zorgt op die manier voor een verbinding via het openbaar vervoer tussen Roeselare en het woongebied ten noorden van het kanaal in Ingelmunster. In het kader van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare zal deze uitbreiding uitgebouwd worden tot een stedelijke aslijn of voorstadsbediening naar Roeselare. Zowel in Ingelmunster als in Izegem bevinden zich grote woonconcentraties ten noorden van het kanaal die op die manier een verbinding krijgen met het openbaar vervoer. Er is dan ook een groot potentieel aanwezig voor dergelijke verbinding.

* Halte-accommodatie (8)

Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, dient er de nodige aandacht besteed te worden aan de halte-accommodatie. Op het grondgebied van Ingelmunster dienen de verschillende bushaltes uitgerust te worden met een bushokje¹. De fiets vormt een belangrijk voor- en natransportmiddel voor het openbaar vervoer. T.h.v. de verschillende bushaltes dienen er dan ook voldoende fietsenstallingen voorzien te worden.

Het stationsplein van Ingelmunster zal een belangrijke halte zijn voor de bus. Momenteel houden de drie bestaande buslijnen er halt. Ook de belbus zal er een halte toegewezen krijgen. Niet enkel voor de overstap van bus naar trein of omgekeerd, maar ook voor de overstap van de ene buslijn op de andere, zal het stationsplein een belangrijk punt vormen. Hier dient dan ook bijzondere aandacht te gaan naar de halte-accommodatie. Ook de halte op de Markt vormt een belangrijke stopplaats voor de bussen omwille van zijn centrale ligging in het centrum van de gemeente. Het is dus belangrijk dat er zeker op deze plaatsen regelmatig controle uitgevoerd wordt op de halte-accommodatie. Zo dient men bv. na te zien of de aanwezige fietsenstalling voldoet aan de behoefte, ...

De nieuwe bushaltes langs de 11-Julisingel dienen meteen uitgerust te worden met de nodige, comfortabele halte-accommodatie.

Het is nu de taak van de gemeente om de bestaande halte-accommodatie te onderhouden en om de haltes verder uit te rusten met o.a. bushokjes en fietsenstallingen.

¹ Ondertussen zijn de bushokjes aan de bestaande haltes vernieuwd (in de Meulebekestraat zijn ze voorzien)

2.2.5. FIETSVRKEER

2.2.5.1. Fietsroutenetwerk

Het fietsroutenetwerk vormt een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid in de gemeente. Een goed uitgebouwd netwerk moet ervoor zorgen dat meer mensen aangesproken worden om voor hun verplaatsingen de fiets te nemen. Een veilig en comfortabel ingericht fietsroutenetwerk kadert binnen de doelstellingen van het mobiliteitsplan. Het versterkt de plaats van de fiets als alternatief voor het autoverkeer, het stimuleert het fietsverkeer waardoor het autogebruik zal afnemen. Uiteraard zal een netwerk op zich niet volstaan om meer mensen op de fiets te krijgen. Het netwerk zal waar nodig uitgerust moeten worden met veilige en comfortabele voorzieningen.

Het fietsroutenetwerk gaat uit van verbindingen tussen de gemeente en de naburige gemeenten en verbindingen binnen de gemeente zelf. Het netwerk van de gemeente Ingelmunster is gebaseerd op het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk. In het provinciaal fietsroutenetwerk wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdroutes en bovenlokale routes. In het mobiliteitsplan wordt dit netwerk verder verfijnd met lokale routes.

De hoofdroutes bestaan meestal uit oude spoorwegbeddingen of jaagpaden langs rivieren of kanalen, waar de fietser absolute voorrang krijgt. De hoofdroutes zullen hoogwaardige snelle routes voor langeafstandsfietsen vormen en dienen zoveel mogelijk conflictvrij te zijn. Hun inrichting dient van een hoge kwaliteit te zijn. De bovenlokale routes vormen de voornaamste verbindingen tussen de gemeenten op provinciaal niveau en zijn eerder gericht op de dagelijkse functionele verplaatsingen. De lokale routes die op gemeentelijk niveau aangeduid worden, zijn dikwijls een alternatief voor een bovenlokale route (bv. langs een rustige landelijke weg) of maken een verbinding binnen de gemeente naar een verkeersaantrekkende pool (zoals bv. scholen, sportcentra, diensten, ...).

In het fietsroutenetwerk voor de gemeente Ingelmunster zijn volgende verbindingen geselecteerd :

Hoofdroute

- de fietsweg aan de zuidkant van het kanaal Roeselare-Leie

Bovenlokale route

- de as N50 - N50d (Bruggestraat - Stationsstraat - Stationsplein - Kortrijkstraat);
- de N399 (Meulebekerstraat tot aan de Bruggestraat)
- de Gentstraat vanaf de Kortrijkstraat tot aan de N357 (Oostrozebekestraat) en zo via de N357 naar Oostrozebeke;
- de Roeselaarsestraat

Lokale route

- de N50 (Ringlaan)
- de as Weststraat - Gravinnestraat - Oostrozebekestraat (die overgaat in een bovenlokale route naar Oostrozebeke);
- de 11-Julisingel
- de Doelstraat
- de Gistelstraat
- de Naaipanderstraat
- de verbinding Klaprozenstraat - Oliekouterstraat - Beukendreef
- de N357 (Izegemstraat tussen grens Izegem en de Kortrijkstraat)
- de Rozestraat - Spoorwegstraat
- Heirweg Zuid
- de Keirselaarstraat - Kweekstraat
- de Kanaalstraat - Nijverheidsstraat (via fiets- en voetgangersbrug over kanaal)

Naast deze routes wordt er ook nog een fiets- en wandeldoorsteek voorzien in de richting van Izegem. (Op het grondgebied van Ingelmunster bestaat deze doorsteek zo goed als volledig. Ook in het mobiliteitsplan van de gemeente Izegem is dergelijke fiets- en wandeldoorsteek opgenomen.)

Op de volgende kaart wordt het fietsroutenetwerk van de gemeente Ingelmunster afgebeeld.



Legende

Provinciaal functioneel fietsroutenetwerk

- Hoofdroute
- Bovenlokale route

Lokaal fietsroutenetwerk

- Lokale fietsroute
- ↔ Creëren van een fiets- en wandelsteek

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeenbestuur Ingelmunster

Kaart 7 (p. 30):

FIETSROUTENETWERK

September 2003



1754

2.2.5.2. Maatregelen fietsverkeer

2.2.5.2.1. Langsvoorzieningen

* Secundaire wegen (1) (2) (3) (4)

Om de mensen nu effectief aan te sporen om gebruik te maken van de fiets zal een netwerk op zich niet voldoende zijn. De geselecteerde routes uit het fietsroutenetwerk dienen uitgerust te worden met veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. Uiteraard is het niet noodzakelijk om overal fietspaden te gaan aanleggen. Op heel wat wegen in het landelijk gebied ligt de intensiteit aan gemotoriseerd verkeer voldoende laag zodat er geen speciale voorzieningen voor fietsers noodzakelijk zijn.

Een aantal wegen in Ingelmunster zijn reeds uitgerust met veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. Dit is o.a. het geval voor een deel van de N50 dat vanaf de N50d (Bruggestraat) in de richting van Harelbeke (tot aan de Kweekstraat) volledig uitgebouwd is met vrijliggende fietspaden. Ook het grootste deel van de N399 op het grondgebied van Ingelmunster zal binnenkort uitgerust zijn met vrijliggende fietspaden langs beide zijden van de weg (de werkzaamheden hiervoor zijn in het voorjaar van 2002 gestart).

In analogie met het deel van de N50 in de richting van Kortrijk dient nu ook de rest van de N50, vanaf de N50d (Bruggestraat) in de richting van Brugge uitgerust te worden met vrijliggende fietspaden. Ook het fietsverkeer langs de N357 (Oostrozebekestraat) dient beveiligd te worden met vrijliggende fietspaden.

* Lokale wegen

Bij de herinrichting van de N50d (Bruggestraat en Kortrijkstraat) wordt voorgesteld om vanaf de N50 aanliggende fietspaden te voorzien die dan t.h.v. het centrumgebied overgaan in gemengd verkeer. Na herinrichting moet de N50d volledig tot de bebouwde kom behoren. (5) (6)

De overige invalswegen naar het centrum van Ingelmunster vallen allemaal zo goed als volledig binnen de bebouwde kom. Op deze wegen dient er voldoende aandacht te gaan naar het fietsverkeer. Bij herinrichting dient er dan ook voldoende ruimte gecreëerd te worden voor de zwakke weggebruikers om hun veiligheid en comfort te garanderen. Een onderzoek per situatie zal moeten aangeven of er al dan niet fietsvoorzieningen zoals bv. fietssuggestiestroken of aanliggende fietspaden gewenst zijn. Concreet gaat het om de volgende wegen :

- Weststraat (7)
- Oostrozebekestraat (8)

- Stationsstraat-Stationsplein (9)
- Izegemstraat (10)
- Gentstraat (11)
- 11-Julisinge (12)
- Meulebekerstraat (13)

2.2.5.2.2. Oversteekvoorzieningen

* Secundaire wegen

De oversteekbewegingen van de fietsers over de N50 dienen t.h.v. een aantal kruispunten beveiligd te worden. Concreet gaat het om volgende kruisingen van fietsroutes uit het fietsroutenetwerk met de N50 :

- kruispunt N50 - Roeselaarsestraat (kruispunt valt net buiten de grens) (1)
- kruispunt N50 - N50d (Bruggestraat) (2)
- kruispunt N50 - N399 (Meulebekerstraat) (3)
- kruispunt N50 - N357 (Oostrozebekerstraat) (4)
- kruispunt N50 - Gentstraat (-)
- kruispunt N50 - N50d (Kortrijkstraat) (5)

Het kruispunt van de N50 met de Meulebekerstraat en de Oostrozebekerstraat is reeds uitgerust met een rotonde zodat de oversteekbaarheid voor de fietsers op deze plaatsen al relatief veilig kan gebeuren. Ter hoogte van het kruispunt van de N50 met de Gentstraat wordt het verkeer geregeld via verkeerslichten.

Op de kruisingen van de N50 met de N50d (Bruggestraat¹ en Kortrijkstraat) geldt nu de gewone voorrangsregeling. Ter hoogte van deze kruispunten moeten de fietsers (afhankelijk van de richting) een secundaire weg dwarsen. Hier dient dan ook prioritair aandacht besteed te worden aan een beveiliging van de oversteekbewegingen voor de fietsers.

Bij het realiseren van de aansluiting van de N382 (kanaalweg) op de N357 (Oostrozebekerstraat) dient er ook bijzondere aandacht besteed te worden aan de veiligheid en het comfort voor de fietsers. De fietsers zullen de weg op die plaats immers op een veilige en comfortabele manier moeten kunnen dwarsen. (6)

¹ Het kruispunt N50 - N50d (Bruggestraat) zou ingericht worden als rotonde.

- Lokale wegen

Naast de belangrijke kruisingen van fietsroutes met de N50 (secundaire weg) vinden we ook enkele kruisingen van fietsroutes in het centrum terug. Deze kruisingen vallen allemaal binnen de bebouwde kom waar een maximale snelheid van 50 km/u vooropgesteld wordt. Tevens vallen deze kruisingen hoofdzakelijk op de invalswegen naar het centrum. Deze wegen zullen omwille van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid voor de verschillende weggebruikers heringericht worden. Bij de herinrichting van deze wegen kunnen de oversteekbewegingen er benadrukt worden bv. d.m.v. een plateau of een wegversmalling,

Belangrijke kruisingen voor het fietsverkeer in het centrum waar bij de herinrichting rekening gehouden moet worden met een veilige en comfortabele oversteek voor fietsers :

- Kruispunt N50d (Bruggestraat) - 11-Julisingel (7)
- Kruispunt N50d (Bruggestraat) - N399 (Meulebekerstraat) (8)
- Kruispunt N50d (Bruggestraat) - Weststraat - N357 (Oostrozebekerstraat) (9)
- Kruispunt N50d (Kortrijkstraat) - N357 (Izegemstraat) - Gentstraat (10)
- Kruispunt Weststraat - 11-Julisingel (11)

2.2.5.2.3. *Singuliere elementen*

- Centrumbrug over het kanaal Roeselare - Leie (1)

Naar aanleiding van de modernisering van het kanaal Roeselare - Leie dient de centrumbrug herbouwd te worden om de vrije hoogte gelijk te brengen aan de andere bruggen op het kanaal. Bij een vaste brugconstructie dient de brug dan ook verhoogd te worden waardoor de hindernis voor het fietsverkeer t.o.v. de bestaande constructie nog groter wordt. De te overbruggen hoogte wordt immers groter. Bij de aanpassing van de brug dient er zeker rekening gehouden te worden met de hellingsgraden¹ voor het fietsverkeer.

Een mogelijke oplossing om de helling voor het fietsverkeer een stuk te beperken is om het deel van de brug dat bestemd is voor het fietsverkeer en de voetgangers een stuk lager naast de brug voor het gemotoriseerd te hangen omdat de constructiedikte voor het deel van fietsers en voetgangers een stuk dunner is. Een andere mogelijkheid bestaat er in om voor de fietsers en voetgangers

¹ In het vademecum Fietsvoorzieningen worden richtlijnen voor fietshellingen aangegeven.

naast de vaste brug voor het autoverkeer een ophaalbrug¹ te voorzien. Wanneer die brug opgehaald is, kunnen de fietsers en voetgangers dan gebruik maken van de vaste brug en in de andere situatie kan er gebruik gemaakt worden van de ophaalbrug. In het geval van de ophaalbrug is de extra inspanning voor de fietsers beperkt.

* Fiets- en voetgangersdoorsteken (2)

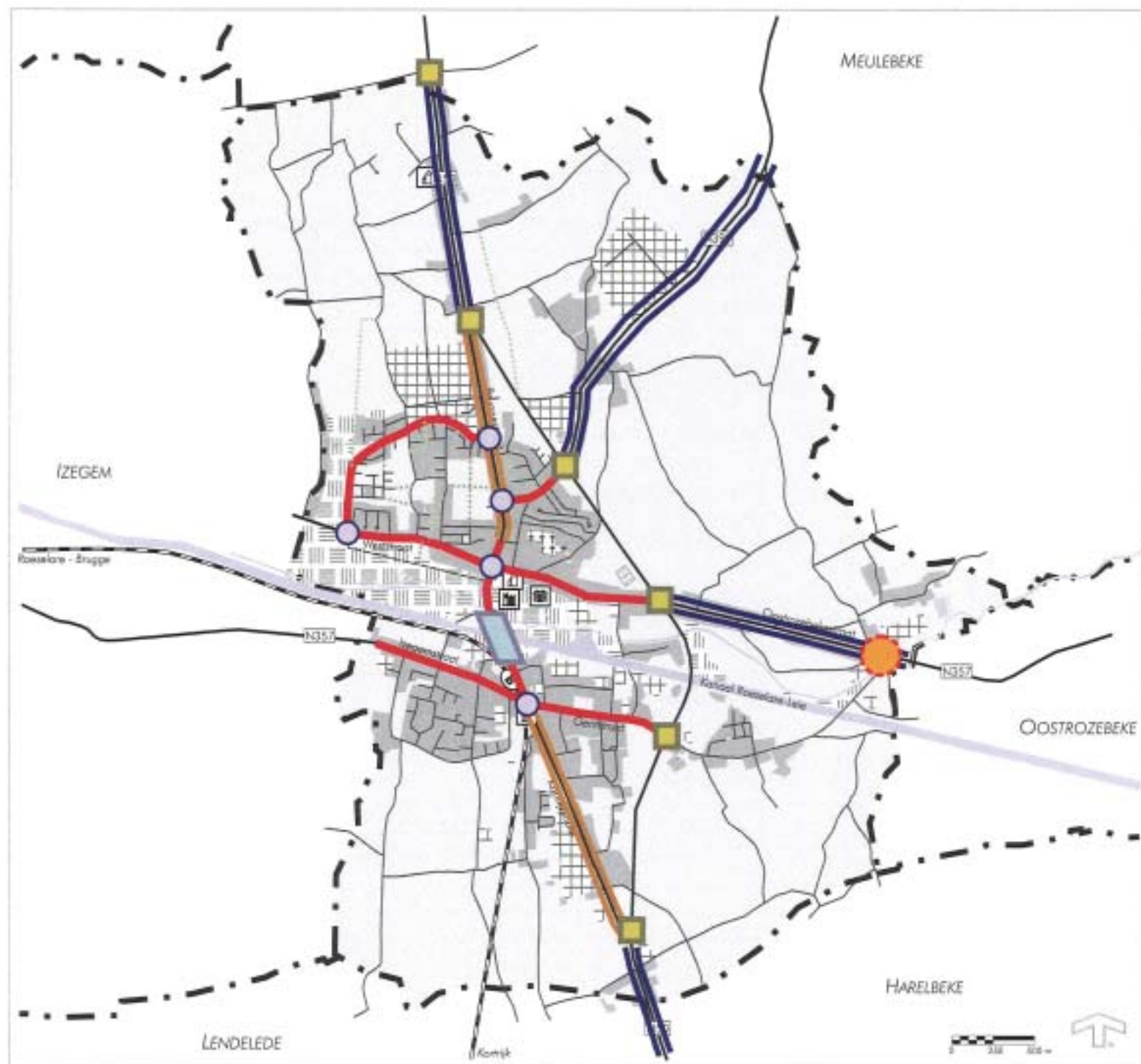
In de verschillende bestaande woonwijken, maar ook in de nog te ontwikkelen woonwijken, zal ernaar gestreefd worden om de doorgaande bewegingen voor het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te verhinderen. Om voor de fietsers en voetgangers rechtstreekse, korte verbindingen aan te bieden, zullen er in die woonwijken fiets- en voetgangersdoorsteken gerealiseerd worden. In de wijk tussen de 11-Julisingel en de Weststraat bestaan er reeds een aantal doorsteken.

* Inventaris trage wegen (3)

De gemeente is van plan om een inventaris op te maken van alle trage wegen op haar grondgebied. Dit zijn de vroegere voetwegen. Deze wegen zullen nagezien worden en in de mate van het mogelijke functioneel ingericht worden voor de fietsers.

Op de volgende kaart worden de te nemen maatregelen voor het fietsverkeer aangegeven.

¹ Onderhandelingen met AWZ wijzen uit dat een ophaalbrug echter geen optie meer is.



Legende

-  Voorzien van vrijliggende fietspaden langs beide zijden van de weg
-  Inrichting van de Bruggestraat en de Kortrijkstraat (N50d) met vrijliggende fietspaden vanaf de N50 met een overgang naar aanliggende fietspaden t.h.v. de bebouwde kom en gemengd verkeer in het centrum
-  Aandacht voor het fietsverkeer langs de invals wegen naar het centrum o.a. door het creëren van voldoende ruimte voor de fietsers, indien nodig aanleg van aanliggende fietspaden of fiets-suggestiestroken, ...
-  Beveiligen van de fietsoversteek langs de N50
-  Aandacht voor de oversteekbeweging van fietsers t.h.v. de aansluiting van de N382 op de N357 (rotonde)
-  Kruispunt waar bij herinrichting bijzondere aandacht besteed wordt aan een veilige en comfortabele oversteek voor fietsers
-  Aandacht voor het comfort en de veiligheid van de fietsers bij het realiseren van een nieuwe brug
-  Bestaande fiets- en wandeloversteek
-  Te realiseren fiets- en wandeloversteek

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeenteraad Ingelmunster

Kaart B (p. 35):

MAATREGELEN FIETSVRKEER



September 2003

1758

2.2.6. VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID

2.2.6.1. Wensstructuur verkeersleefbaarheid en voetgangersgebieden

* Aandacht voor de verblijfsgebieden

In Ingelmunster kan één groot verblijfsgebied aangeduid worden, nl. de kern zelf. Een verblijfsgebied kan gedefinieerd worden als een gebied waar zich naast woningen ook dagelijkse voorzieningen als scholen en winkels bevinden. In een verblijfsgebied zal de verblijfsfunctie van de weg primeren bovenop de verkeersfunctie.

In de verblijfsgebieden dienen maatregelen voorgesteld te worden die het overbodige verkeer weren en de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verhogen. Dit gebeurt niet door losstaande ingrepen maar door een structurele aanpak. Er moet een integrale oplossing geboden worden door een combinatie van zone-30 maatregelen en circulatiemaatregelen.

De kerngebieden van de verschillende verblijfsgebieden zullen omgevormd worden tot voetgangersgebieden. Dit zal betekenen dat er veel aandacht besteed wordt aan de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van het gebied voor de zwakke weggebruikers.

* Aandacht voor de verkeersleefbaarheid langs de woonlinten van de secundaire wegen

De secundaire wegen vormen een belangrijk onderdeel in de verkeersstructuur. Ze zorgen ervoor dat het lokale verkeer naar het hoofd- en primaire wegennet geleid wordt. Deze wegen dienen dan ook aanzienlijke hoeveelheden verkeer te verwerken. Ter hoogte van bebouwing langs dergelijke wegen dient er dan ook bijzondere aandacht te gaan naar een verkeersleefbare en -veilige inrichting. Op het grondgebied van Ingelmunster is dit o.a. het geval langs de N357 (Oostrozebekestraat) en de N50 (Bruggestraat).

* Aanpak invalswegen naar de kern

De verschillende invalswegen naar de kernen dienen zo aangepakt te worden dat de vooropgestelde snelheid (uit het snelheidsbeleid) afgedwongen kan worden. Een aangepast rijgedrag zal de verkeersleefbaarheid en zeker de verkeersveiligheid al een stuk ten goede komen. Verder dient er op deze invalswegen voldoende aandacht te gaan naar de veiligheid van de zwakke weggebruikers en het realiseren van veilige oversteekplaatsen t.h.v. de kruispunten.

- Schoolomgevingen

Het realiseren van verkeersveilige en -leefbare schoolomgeving vormt eveneens een onderdeel van het verkeersveiligheids- en leefbaarheidsbeleid van de gemeente.

2.2.6.2. Maatregelen verkeersleefbaarheid en -veiligheid

- Inrichting N50

De N50 is op het grondgebied van Ingelmuunster deels aangeduid als secundaire weg I en deels als secundaire weg II. Een groot deel van die N50 vormt een omleiding rond de kern van Ingelmuunster, waar zich weinig of geen bebouwing langs bevindt. Op dit deel dienen er dan ook geen bijzondere verkeersleefbaarheidsmaatregelen genomen te worden.

Het noordelijke deel van de N50 (tussen de grens met Meulebeke en de N50d Bruggestraat) is geselecteerd als secundaire weg II. Langs dit deel van de weg bevindt zich heel wat bebouwing (bijna een volledig, ononderbroken woonlint), tevens is er een school langs deze weg gesitueerd. Omwille van de verkeersleefbaarheid dient dit wegvak dan ook heringericht te worden zodat een snelheid van 70 km/u afgedwongen wordt en de weggebruikers er op gewezen worden dat deze weg ook een verblijfsfunctie heeft. (1)

Hetzelfde geldt ook voor het zuidelijke deel van de N50 (deel tussen de N50d Kortrijkstraat en de grens met Harelbeke). Ook hier heeft zich langs de weg een woonlint ontwikkeld en dient er aandacht besteed te worden aan een verkeersleefbare en -veilige inrichting. (2)

Het kruispunt waar de N50d (Bruggestraat) aansluit op de N50 Ringlaan dient heringericht te worden. De aansluiting van de N50d (Kortrijksestraat) op N50 zal aangepast worden. Er dient een goede en veilige oversteekbaarheid van de weg gegarandeerd te worden en dit zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor de zwakke weggebruikers. Tevens vormen deze kruispunten eigenlijk poorten waar er een overgang gecreëerd wordt naar een ander snelheidsregime en een ander ruimtelijk uitzicht (van weg met lintbebouwing naar weg zonder bebouwing). (3)

- * Inrichting N357 (Oostrozebekestraat vanaf de N50 in de richting van Oostrozebeke) (4)

Het deel van de N357 (Oostrozebekestraat) tussen de N50 en de aansluiting met de N382 wordt gecategoriseerd als een secundaire weg I. Het andere deel tussen de aansluiting van de N382 en Oostrozebeke wordt geselecteerd als een lokale weg II. De categorisering van de weg zal voor een stuk een invloed hebben op de inrichting van het wegvak. In elk geval vormt de N357

(Oostrozebekestraat) een straat die gekenmerkt wordt door lintbebouwing. Tevens is er een school aanwezig. Er dient dan ook bijzondere aandacht te gaan naar de verkeersleefbare en -veilige inrichting van het wegvak. Er dient over gewaakt te worden dat er voldoende ruimte gecreëerd wordt voor fietsers en voetgangers en dat de gewenste snelheid van het gemotoriseerd verkeer afgedwongen wordt.

* Inrichting N399 (Meulebekestraat) (5)

De N399 is in het PRS-WV geselecteerd als een secundaire weg I. Langs deze weg situeert zich in Ingelmunster een woonlint en een industriezone. Bij de inrichting van deze weg werd er rekening gehouden met de verkeersleefbaarheid en -veiligheid voor het deel waar zich bebouwing bevindt.

De vrijliggende fietspaden langs de N399 zijn momenteel in uitvoering.

* Inrichting noord-zuid-as (6) (7)

De as Bruggestraat - Kortrijkstraat (N50d) door het centrum van Ingelmunster is door de voltooiing van de Ringlaan rond de kern van Ingelmunster al voor een groot stuk ontlast van het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Ingelmunster). Toch worden er nog steeds serieuze intensiteiten op deze weg waargenomen. De weg wordt eveneens gekenmerkt door een breed wegprofiel, waardoor de gemiddelde snelheid van het gemotoriseerd verkeer de maximaal toegelaten snelheid overschrijdt.

Deze weg dient heringericht te worden waarbij met volgende elementen rekening gehouden wordt :

- Er moet voldoende ruimte gecreëerd worden voor de zwakke weggebruikers.
- De inrichting dient zo te gebeuren dat de gewenste snelheid van het gemotoriseerd verkeer afgedwongen wordt.
- Het doorgaande verkeer moet verder ontmoedigd worden.

* Inrichting oost-west-assen (8) (9) (10) (11) (12)

De oost-west-assen Weststraat - Oostrozebekestraat en Izegemstraat - Gentstraat en Meulebekestraat dienen omgevormd te worden tot verkeersleefbare en -veilige invalswegen naar het centrum van Ingelmunster. Bij de herinrichting van deze wegvakken dient er rekening gehouden te worden met o.a. :

- Er moet voldoende ruimte gecreëerd worden voor de zwakke weggebruikers.
- De snelheid van het gemotoriseerd verkeer dient afgeremd te worden door snelheidsremmende maatregelen (bv. asverschuivingen, wegversmallingen, eventueel plateaus t.h.v. de kruispunten, ...).
- De doorgaande oost-westrelatie (richting Izegem - Oostrozebeke met verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Ingelmunster) dient zoveel mogelijk ontmoedigd te worden. De snelheidsremmende maatregelen kunnen hierbij al een stuk helpen.
- De doorstroming van de bussen van De Lijn moet verzekerd worden.

* Poorteffecten

Een poort heeft als doel de automobilist attent te maken op het feit dat hij een bepaald gebied binnenkomt, nl. de bebouwde kom. Een poort duidt aan dat vanaf daar andere gedragsregels gelden. Eén van deze gedragsregels is een ander snelheidsregime. De toegangspoort moet de automobilist erop wijzen dat hij zich moet aanpassen aan de andere weggebruikers en aan de verblijfsfunctie in het algemeen. De uitgangspunten van een poorteffect zijn gericht op een verandering van het ruimtelijk beeld en aansluitend, het invoeren van fysieke maatregelen voor snelheidsbeheersing.

Een poorteffect kan bv. gecreëerd worden door ter hoogte van de komgrens een verhoogde berm, waarin bomen en struiken geplant kunnen worden, aan te leggen. Dit zorgt dan vanop een afstand voor een visuele vernauwing van de weg waardoor de aandacht van de bestuurder verhoogd wordt. Een ander voorbeeld om een poorteffect te creëren is het plaatsen van een vaste middenberm ter hoogte van de grens van de bebouwde kom. Op die manier ontstaat er een asverspringing in de rijbaan en wordt de aandacht van de automobilist verhoogd.

Op de verschillende invalswegen naar de kern van Ingelmunster dienen er poorteffecten gerealiseerd te worden bij de overgang naar de bebouwde kom. De maatregelen daar moeten er de automobilist op attent maken dat hij zo'n verblijfsgebied nadert, en dat hij zich vanaf de toegangspoort moet aanpassen aan de andere weggebruikers en aan de verblijfsfunctie in het algemeen. Om ook hier éénvormigheid en duidelijkheid te creëren, zal er gepoogd worden om overal hetzelfde soort poorteffect toe te passen.

Ter hoogte van de bebouwde kom langs volgende wegen is een poorteffect aangewezen :

- de N50d (Bruggestraat) (13)
- de N50d (Kortrijkstraat) (14)
- de Weststraat (15)
- de N357 (Izegemstraat) (16)

De grens van de bebouwde kom langs de Meulebekerstraat, de Oostrozebekerstraat en de Gentstraat situeert zich t.h.v. de aansluiting met de N50, zodat de kruispunten (respectievelijk rotondes en verkeerslichten) daar als poort beschouwd kunnen worden.

Het creëren van poorten langs de invalswegen vormt een onderdeel van de inrichting van de invalswegen.

* Verkeersleefbare en -veilige herinrichting van de centrumbrug (17)

De centrumbrug over het kanaal Roeselare-Leie moet omwille van de modernisering 1,4 meter verhoogd worden. Bij de aanpassing van de brug dient er in elk geval rekening gehouden te worden met de verkeersleefbaarheid en -veiligheid voor de verschillende weggebruikers. Er dient in elk geval veel aandacht besteed te worden aan een aanvaardbaar hellingspercentage voor fietsers en voetgangers. Ook de aansluiting van de brug naar langs de ene kant de omgeving van de Markt en langs de andere kant de omgeving van het station vormt een belangrijk aandachtspunt.

* Zone 30 in de omgeving van de Markt (18)

De omgeving van de Markt en de aanpalende straten zullen omgevormd worden tot zone 30 gebied. Het gebied zal hiervoor een aangepaste inrichting krijgen en er zullen verkeerscirculatieve maatregelen genomen worden (zie punt hierna). De omgeving van de Markt dient heringericht te worden tot een gebied waar veel ruimte is voor fietsers en voetgangers en waar het autoverkeer zoveel mogelijk geweerd wordt. Door het creëren van een zone 30 gebied dient er een samenhangende zone gerealiseerd te worden tussen de omgeving van de Markt en de aanpalende straten. Deze maatregel moet het aangenamer maken om in het centrum van Ingelmunster te vertoeven en meer gebruik te maken van de fiets of te voet te gaan voor interne verplaatsingen. Tevens moeten er op die manier meer mensen aangespoord kunnen worden om de wagen iets verder te zetten en een groter stuk te voet af te leggen.

* Circulatieve maatregelen in het centrum (19) (20) (21) (22)

Naast het opstellen van een verkeerssignalisatieplan en de invoering van een tonnagebeperking, zal er in het centrum van Ingelmunster een verkeerscirculatie ingevoerd worden om de doorgaande oost-west en noord-zuid beweging te doorbreken.

In het centrum wordt de functie van de Weststraat als verbindingsweg tussen Izegem en het centrum van Ingelmunster afgebouwd. Deze functie wordt nu eigenlijk overgedragen aan de 11-Julisingel. De Weststraat heeft immers een smal profiel, terwijl de inrichting van de 11-Julisingel meer aangepast is voor het gebruik als verbindingsweg. Ook de reguliere lijnen van het openbaar vervoer zullen van die 11-Julisingel gebruik maken. Op die 11-Julisingel zullen een aantal toegangen afgesloten worden, zodat er een beperkt aantal kruisingen overblijven.

In de Weststraat wordt er enkelrichtingsverkeer ingevoerd in de richting van het centrum tussen de Doelstraat en de Bruggestraat (N50d).

Omwillen van een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op die 11-Julisingel en het doorbreken van een aantal doorgaande relaties worden er een aantal hoofdrichtingen gewijzigd. Bij het binnenkomen van Ingelmunster via de Weststraat vanuit Izegem wordt de hoofdrichting nu verlegd naar de 11-Julisingel. Dit zorgt ervoor dat de oost-west relatie via de Weststraat doorbroken wordt. Op het einde van die 11-Julisingel t.h.v. het kruispunt van de 11-Julisingel met de Bruggestraat krijgt het verkeer uit de richting 11-Julisingel - Bruggestraat (richting centrum) voorrang. De noord-zuid beweging op de Bruggestraat wordt op die manier afgeremd. Ook t.h.v. het kruispunt van de Bruggestraat met de Meulebekerstraat en het kruispunt van de Bruggestraat met de Nieuwstraat wordt de hoofdrichting op de Bruggestraat doorbroken. Het wijzigen van de hoofdrichting t.h.v. een aantal kruispunten op de Bruggestraat brengt met zich mee dat deze kruispunten ook in die zin ingericht moeten worden. De doorgaande as op de Bruggestraat moet dan ook visueel doorbroken worden.

* Verkeersleefbare inrichting van de stationsomgeving (23)

Ook de stationsomgeving kan een stuk verkeersleefbaarder gemaakt worden. Het station situeert zich net t.h.v. het kruispunt Kortrijkstraat - Izegemstraat - Gentstraat. Bij herinrichting van dit kruispunt dient ook het stationsplein mee aangepakt te worden.

* Inrichting woonwijken tot zone 30 gebieden (24)

In de verschillende woonwijken zal er gefaseerd zone 30 ingevoerd worden. In een aantal wijken zal het volstaan om enkel nog verkeersborden te plaatsen om er effectief een zone 30 van te maken. Voor een aantal wijken zullen er bijkomende infrastructurele maatregelen (snelheidsremmers, asverschuivingen, ...) noodzakelijk zijn.

Het realiseren van zone 30 in de woonwijken moet de verkeersleefbaarheid en -veiligheid op deze plaatsen gaan verhogen.

In Ingelmuister gaat het om volgende woonwijken :

- woonwijk tussen de 11-Julisingel - Weststraat - Bruggestraat
- woonwijk ten noorden van de 11-Julisingel
- woonwijk tussen de Bruggestraat - Meulebekerstraat - Ringlaan
- woonwijk tussen de Schoolstraat - Bollewerpstraat - Ringlaan - Meulebekerstraat
- woonwijk tussen de Rozestraat - Spoorwegstraat - Izegemstraat
- woonwijk tussen de Heirweg Zuid - Kortrijkstraat
- woonwijk tussen het Stationsplein - Gentstraat - Kanaalstraat
- 2 woonwijken tussen de Kortrijkstraat - Ringlaan - Gentstraat
- woonwijk tussen de Ringlaan - Gentstraat en het kanaal

Bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken dienen deze onmiddellijk als zone 30 ingericht te worden.

* Schoolomgevingen (25) (26)

In de schoolomgeving wordt men geconfronteerd met een overaanbod aan auto's. Als voornaamste gevolgen kan men het verkeerd parkeren, het belemmeren van de zichtbaarheid voor overstekende leerlingen en soms agressie aangeven. De schoolomgeving moet kindvriendelijk gemaakt worden, d.w.z. de schoolomgeving moet een verblijfsfunctie i.p.v. een verkeersfunctie krijgen.

Hier moet dus aan gewerkt worden via mobiliteitsbeheersing, infrastructurele maatregelen (bv. snelheidsremmers), de aanleg van VOWA's (een VOWA of voetgangerswad is een verbreding van het voetpad ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers aan scholen), een parkeerverbod voor de schoolpoort (wat de aanleg van ophaalzones impliceert) en schoolerven. Het ministerieel rondschrijven van 14 mei 2002 omtrent de zone 30 in schoolomgevingen laat ook enkele bijkomende maatregelen open om in de schoolomgeving bv. enkel tijdens de begin- en einduren van de school zone 30 toe te passen.

Om de schoolomgevingen op het grondgebied van Ingelmuister duidelijk herkenbaar te maken, wordt er bij de inrichting naar gestreefd om overal zoveel mogelijk hetzelfde principe toe te passen. Op die manier wordt het voor het gemotoriseerd verkeer duidelijk dat hij een schoolomgeving nadert en dat hij zijn rijgedrag dient aan te passen.

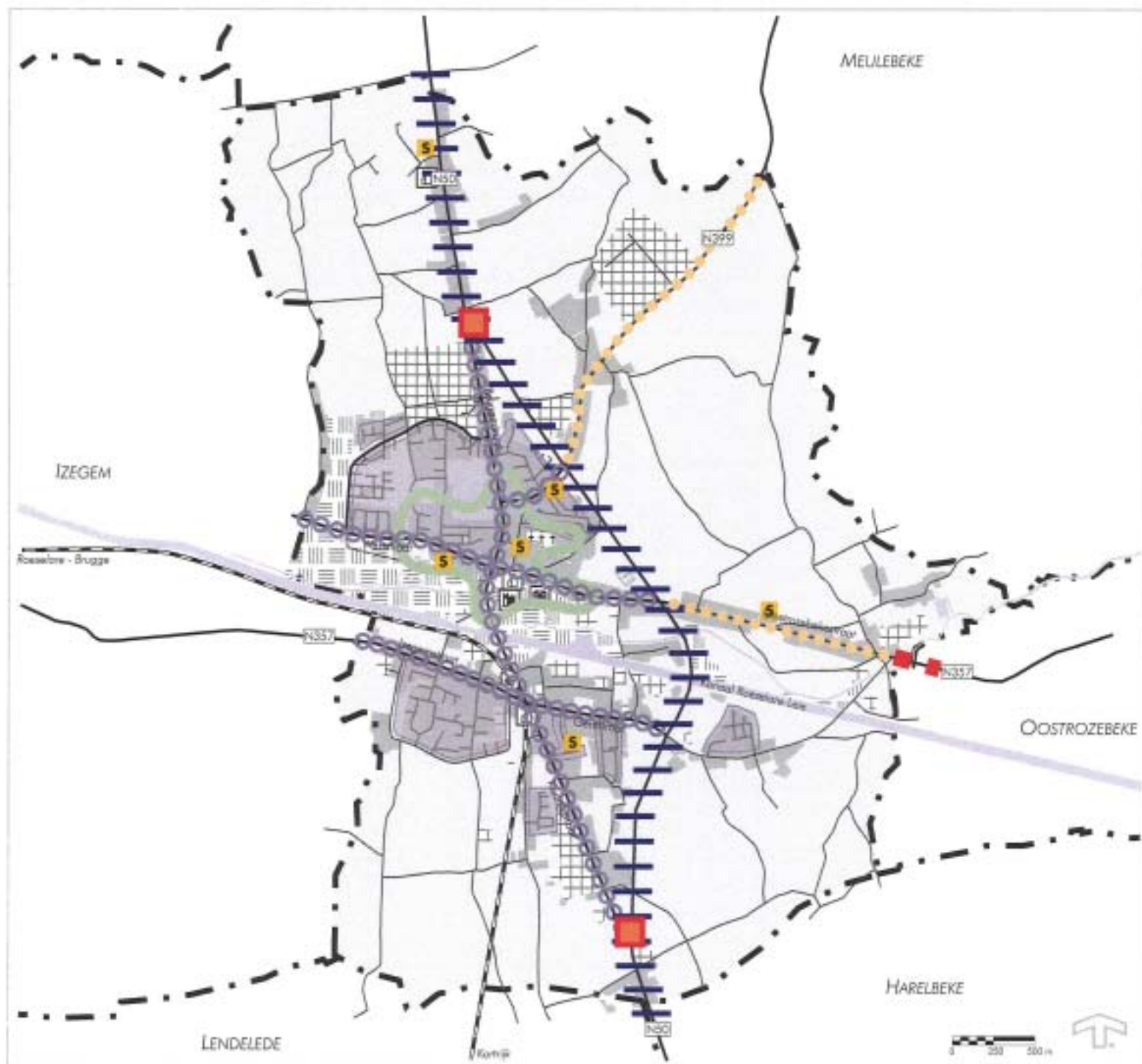
In Ingelmuister bevinden de meeste scholen zich in het centrum van de gemeente. Bovenstaande maatregelen en het eventueel omvormen van de schoolomgeving tot zone 30 gebied vormen hier dan ook geen probleem. Twee wijk scholen bevinden zich

echter buiten de kern langs een secundaire weg, respectievelijk langs de N50 en de N357. Bij de verkeersveilige en -leefbare inrichting van deze secundaire wegen dient er bijzondere aandacht te gaan naar beide schoolomgevingen.

- * Doorknippen aansluitwegen in de wijken (27)

In de verschillende woonwijken zal gepoogd worden om de doorgaande relatie voor het autoverkeer te doorbreken. Concreet zullen een aantal aansluitingen vanuit de wijken op het omliggende wegennet gesupprimeerd worden.

De verschillende opties en maatregelen worden op de volgende kaarten afgebeeld.



Legende



Verkeerscirculatie ingrepen om zo de noord-zuid en de oost-west assen te doorbreken + herinrichting Markt en aanpalende straten tot zone 30



Herinrichting van de woonwijken tot zone 30 gebied



Herinrichting met de nadruk op het creëren van verkeersleefbare en -veilige invalswegen



Aandacht voor de oversteekbaarheid (vooral t.h.v. de kruispunten en de bebouwde zones)



Inrichting N399 en N357 als secundaire weg I



Aandacht voor een verkeersleefbare inrichting van de N357



Realiseren van veilige oversteekbewegingen



Beveiligen van de schoolomgeving

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 9 (p. 44):

VERKEERSLEEFBAARHEIDSMATREGELEN

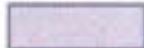
September 2003



1754



Legende

-  Zone 30 in de verschillende woonwijken
-  Herinrichting van de omgeving van de Markt en omvorming tot zone 30
-  Inrichting van de N50d (Bruggestraat - Kortrijkstraat) tot een verkeersleefbare en -veilige as o.a. met
 - snelheidsremmende maatregelen
 - het creëren van voldoende ruimte voor de zwakke weggebruikers
-  Inrichting van de oost-west-assen tot verkeersleefbare en -veilige invalswegen in het centrum
-  Beveiligen van de schoolomgeving
-  Poort-effect t.h.v. de bebouwde kom
-  Inrichting stationsomgeving
-  Wijziging hoofdrichting voor het verkeer en de daarbijhorende inrichting van het kruispunt
-  Enkelrichtingsverkeer
-  Afsluiten toegang woonwijk of doorknippen weg in woonwijk

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 10 (p. 45):

VERKEERSLEEFBAARHEIDSMaatregelen in het centrum

September 2003



1794

2.3. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

Vervoersmanagement is een beleidsoptie waarin gepoogd wordt om de groei van de automobilititeit te beperken en andere vervoerswijzen te promoten. In het algemeen kan gesteld worden dat de inkomensgroei, de groei van het aantal gezinnen, de werkgelegenheidsontwikkelingen verantwoordelijk zijn voor de groei van het aantal autokilometers. Ook de aanleg van infrastructuur heeft een groei tot gevolg.

In dit hoofdstuk wordt nagegaan welke maatregelen de gemeente Ingelmunster zou kunnen nemen om deze trend om te buigen.

Er moet echter mee rekening gehouden worden dat in gebieden waar weinig congestie aanwezig is, het moeilijker is om instrumenten in te zetten die een selectiever autogebruik bevorderen.

De ondersteunende en flankerende maatregelen worden onderverdeeld in 6 categorieën.

2.3.1. VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN, ...

* Schoolvervoersplannen (1)

De gemeente wenst het woon-schoolverkeer een stuk efficiënter te gaan organiseren d.m.v. schoolvervoersplannen. De gemeente heeft in het schooljaar 2002-2003 een enquête georganiseerd in de verschillende scholen om na te gaan hoe het woon-schoolverkeer in de gemeente in de huidige situatie verloopt. Het ligt nu in de bedoeling om met deze informatie verder te gaan werken en te gebruiken voor het opmaken van een schoolvervoersplan.

* Fietsvergoeding (2)

De gemeente geeft sinds 1 januari 2003 een fietsvergoeding aan zijn personeel. Op die manier wordt het fietsgebruik gestimuleerd bij het personeel dat op een kleine afstand van het werk woont en met de wagen komt werken.

Hetzelfde kan eveneens toegepast worden in de verschillende bedrijven in Ingelmunster. De gemeente zal de bedrijven aansporen om een fietsvergoeding te geven aan hun personeel dat met de fiets naar het werk komt. In vele gevallen zal de fietsvergoeding een onderdeel vormen van een bedrijfsvervoersplan.

- * Fietsen voor het personeel (3)

De gemeente zal fietsen ter beschikking stellen van zijn personeel voor verplaatsingen in functie van het werk.

- * Halte-accommodatie (4)

Om het openbaar vervoer een stuk aantrekkelijker te maken en dan vooral het wachten op de bus een stuk aangenamer te maken zal het plaatsen van halte-accommodatie al een stap in de goede richting zijn. Uiteraard is het ook van belang dat de haltes en zijn voorzieningen in propere staat gehouden worden door deze regelmatig te reinigen en de vuilbakken regelmatig te ledigen. De gemeente Ingelmunster zal verder blijven instaan voor het onderhouden en opwaarderen van de halte-accommodatie (verlichting, afvalbakken, informatieborden, ...).

Om het gebruik van de fiets als voor- en natransportmiddel aan te moedigen, dienen er aan de bushaltes voldoende, veilige en comfortabele fietsenstallingen aangeboden worden. Ideaal zijn overdekte fietsenstallingen. Op regelmatige tijdstippen dient gecontroleerd te worden of de aanwezige fietsenstalling nog voldoet aan de behoefte (of er geen bijkomende stallingsmogelijkheden nodig zullen zijn).

- * Fietsenstallingen (5)

Nabij instellingen die veel fietsverkeer aantrekken dienen stallingen voor fietsen voorzien te worden. Afhankelijk van de functie moeten de stallingen op eigen terrein gerealiseerd worden (onderwijs, kantoren, ziekenhuizen, ...) of bij meer publiek gerichte functies (postkantoor, winkels, station, ...) op publiek toegankelijke terreinen.

Bij het sportcentrum, de scholen zal er voorrang gegeven worden aan het realiseren of eventueel uitbreiden van de bestaande fietsenstalling. Hetzelfde geldt ook voor o.a. het gemeentehuis, de bibliotheek, ...

- * Overeenkomst tussen de gemeenten en de bedrijven (6)

Om de vrachtwagen effectief gebruik te laten maken van de wegen die als vrachtroute geselecteerd worden, zal de gemeente een overeenkomst afsluiten met de verschillende bedrijven. Daarbij kunnen de bedrijven erin toestemmen dat ze deze wegen zullen gebruiken voor hun transport. De bedrijven verbinden er zich dan eveneens toe dat ze hun leveranciers en klanten ertoe zullen aanzetten om eveneens van deze vrachtroutes gebruik te maken. Daarbij zal de gemeente instaan voor de signalisatie van de verschillende bedrijventerreinen.

* Signalisatieplan (7)

Een goede bewegwijzering is belangrijk om het verkeer via een goede route naar een bepaalde plaats te leiden. Door een goede signalisatie kan men het doorgaand autoverkeer immers uit het centrum weren en rond de kern omleiden. Met een aangepaste signalisatie kan het verkeer naar de gewenste wegen gestuurd worden. Signalisatie kan ook in het parkeerbeleid een belangrijke rol spelen.

Signalisatie is niet enkel van belang voor het gemotoriseerd verkeer, maar ook voor de fietsers is dit noodzakelijk. Zo kan men de fietsers de kortste route wijzen naar een bepaald attractiepunt. Met signalisatie die speciaal voorzien is voor fietsverkeer kan de route naar bv. het cultureel centrum, de bibliotheek of het sportcentrum aangeduid worden.

De gemeente Ingelmunster zal een verkeerssignalisatieplan opstellen voor de verschillende verkeersdeelnemers. Zo komt er signalisatie voor het gemotoriseerd verkeer, maar ook een aanduiding van de parkings, via signalisatie de fietsroutes en -doorsteken duidelijk maken aan de fietsers, ...

* Gemachtigde opzichters (8)

Gemachtigde opzichters begeleiden de kinderen op de schoolroutes. Gemachtigde opzichters worden door de gemeente aangesteld (bv. PWA'ers) en/of zijn de leerkrachten van de school. Er is een bijkomende sensibiliseringsactie, waarbij de ouders ingelicht worden en gevraagd worden om de kinderen langs deze routes te voet of met de fiets naar school te sturen. De ouders kunnen steeds beroep doen op de gemeentepolitie om voor hun kind een veilige route naar school uit te stippelen.

In Ingelmunster zijn er reeds gemachtigde opzichters t.h.v. de verschillende scholen aangesteld en actief.

* Fietspool (9)

Fietspolen houdt in dat de leerlingen met de fiets naar school begeleid worden door een volwassene. De oudervereniging kan hier bv. het initiatief nemen om dit met enkele ouders verspreid over de gemeente te organiseren. Ook de leerkrachten van de school kunnen daaraan meewerken. Dit zal een onderdeel uitmaken van het op te stellen schoolvervoersplan.

* Fietsregistratie (10)

In de fiets kan men het rijksregisternummer van de eigenaar laten graveren. Door deze maatregel zal de dief afgeschrikt worden. Fietsdiefstallen zijn immers een belangrijke rem op het gebruik van de fiets.

2.3.2. TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN, ...

De gemeente Ingelmunster heeft voorlopig geen flankerende of ondersteunende maatregelen voorzien die onder dit thema vallen. (Tijdens de maanden mei, juni en juli deed de gemeente wel een promotieactie voor de belbus, waarbij alle ritten ten laste genomen werden van de gemeente.)

2.3.3. ALGEMENE SENSIBILISERING DOOR CAMPAGNES

* Informatieverschaffing bevolking (1)

Als onderdeel van het mobiliteitsplan wordt een sensibiliseringscampagne opgezet. Bij het opstarten van een sensibiliseringscampagne moet rekening worden gehouden met volgende uitgangspunten :

- + Sensibilisering is een langdurig proces dat slechts op langere termijn vruchten afwerpt. Het uiteindelijk doel van de sensibiliseringscampagne is immers een gedragsverandering teweeg te brengen.
- + Eenmalige initiatieven hebben dan ook doorgaans weinig effect. De kans op succes vergroot wanneer de campagne is ingebed in een mix van andere beleidsinitiatieven.
- + Bij een sensibiliseringscampagne moet een plan op langere termijn uitgewerkt worden waarbij rekening wordt gehouden met timing en financiële middelen. Een goed uitgewerkte en doorgevoerde sensibiliseringscampagne kost geld : ontwikkeling, coördinatie, multimedia, ...

De boodschap die wordt overgedragen moet duidelijk en consequent zijn en de ontvanger moet werkelijk wijzigingen kunnen vaststellen in het beleid en in de feitelijke situatie. Zo niet zal de ontvanger van de boodschap deze als ongeloofwaardig ervaren en zijn gedrag niet aanpassen.

Voor de sensibiliseringscampagne wordt een eigen stijl ontworpen, die de herkenbaarheid van de boodschap zal schragen. Een campagnestijl is een vormgevingsconcept dat wordt toegepast op alle producten die gedurende de campagne zullen worden gebruikt.

De campagnestijl zal ook toekomstgericht zijn. Telkens er nieuwe realisaties worden bekend gemaakt wordt dezelfde stijl gehanteerd, met een korte, krachtige en steeds opnieuw terugkerende slogan.

Na de goedkeuring van het mobiliteitsplan zal de gemeente haar inwoners inlichten over de belangrijkste conclusies en maatregelen die in het mobiliteitsplan vermeld worden. Dit kan gebeuren in een informatievergadering of door het uitgeven van

een samenvattende folder. Wanneer er bepaalde maatregelen uit het mobiliteitsplan uitgevoerd worden of toegepast zullen worden in de gemeente, moeten de inwoners daarover ten gepaste tijde ingelicht worden.

* Verkeerscampagne (2)

De lokale politie en gemeente zullen samen een verkeerscampagne opstarten. Zo kunnen ze bv. een campagne starten rond het dragen van de gordel, rond het fietsgebruik voor de kleine inkopen, ...

* Informatie over het openbaar vervoer (3)

De gemeente dient samen met De Lijn een campagne te starten ter promotie van het openbaar vervoer. Daarnaast moeten ook wijzigingen in het openbaar vervoersaanbod of de dienstregeling duidelijk kenbaar gemaakt worden aan de bevolking. Dit kan door middel van affiches, folders, ... Dit mag uiteraard geen eenmalige actie zijn. De mensen moeten continu geïnformeerd worden over de mogelijkheden van openbaar vervoer in hun gemeente. De informatie kan bv. weergegeven worden in het gemeentelijk infoblad.

2.3.4. SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

* Met belgerinkel naar de winkel (1)

Dit is een actie van de Bond Beter Leefmilieu en Unizo en ging van start in voor geheel Vlaanderen in het kader van 'de week van de zwakke weggebruiker'. Deze mobiliteitscampagne wil het woon-winkelverkeer per fiets stimuleren. De campagne loopt over de maand mei en juni en keert jaarlijks terug. Tijdens de twee maand durende campagne krijgen klanten stempels op een spaarkaart, iedere keer ze met de fiets hun inkopen doen in een deelnemende winkel. De volle spaarkaarten worden ingediend en geven na afloop van de campagne kans op een prachtige prijs.

De campagne wil vooral voor korte ritten mensen op de fiets krijgen. Ze moet eigenlijk gezien worden als een proefperiode om de mensen de mogelijkheden van de fiets als verplaatsingsmiddel te leren kennen.

Dit jaar is ook Ingelmuunster mee op de kar gesprongen. De gemeente heeft hierbij als opdracht om de winkeliers aan te sporen om deel te nemen aan deze actie en staat in voor het verspreiden van informatie omtrent deze actie, o.m. via affiches, gemeentelijk infoblad,

* Veilig naar school (2)

De gemeente zal in samenwerking met de verkeersdienst, de schooldirectie en het oudercomité een actie opzetten omtrent de veiligheid van en naar school. De actie zal aan het begin van ieder schooljaar georganiseerd worden. In de scholen zal er gesproken worden over verkeersveiligheid en hoe de leerlingen zich veilig in het verkeer kunnen gedragen.

* Verkeerseducatie (3)

Het thema 'mobiliteit' zal aan bod komen in het lessenpakket in de verschillende scholen en jaargangen in Ingelmunster. Het zal hierbij niet enkel gaan over verkeersveiligheid, maar men zal de leerlingen op school al bewust maken van de mobiliteitsproblematiek. De leerlingen moeten aangemoedigd worden om gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen. Ze moeten er op een speelse manier op gewezen worden dat er nog andere vervoersmiddelen bestaan dan de wagen. Deze actie zal een onderdeel vormen van het schoolvervoersplan.

* Verkeerswandeling (4)

Dit is een actie die ingericht wordt door de verkeersdienst in het kader van de verkeerseducatie aan de schoolgaande jeugd.

* Promoten van het fietsgebruik (5)

Het geven van een fietsvergoeding aan het gemeentepersoneel kan reeds een vorm van promotie betekenen voor de fiets. Ook de bedrijven dienen het fietsgebruik onder hun personeel aan te moedigen. De werknemers kunnen bv. gewezen worden op de vele voordelen die het fietsen biedt (milieuvriendelijk, goed voor de conditie, het is gezond, ...).

Ook in de scholen moet er promotie gemaakt worden voor het fietsgebruik. Een grote groep leerlingen wordt immers met de wagen aan de schoolpoort afgezet.

* Verkeersveiligheid (6)

De gemeente zal haar steentje bijdragen tot het verhogen van de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd. Zo kan de gemeente aan de schoolgaanden uit zijn gemeenten bv. reflecterende strips geven die de scholieren op hun kledij, boekentas, ... kunnen bevestigen. Op die manier helpt de gemeente mee aan het verhogen van de verkeersveiligheid van de jongeren. Die strips zullen de leerlingen in het donker immers van op afstand duidelijk zichtbaar maken voor het aankomend verkeer.

2.3.5. HANDHAVING VAN BIJV. SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGIMES, ...

- * Handhaving parkeerbeleid en snelheidsbeleid (1)

De effectiviteit van het gemeentelijk parkeerbeleid is sterk afhankelijk van de mate waarin de maatregelen die tot doel hebben het parkeren te reguleren, worden nageleefd. Handhaving en controle zijn dan ook te beschouwen als sluitstuk van het gemeentelijk parkeerbeleid. Hetzelfde geldt trouwens voor het snelheidsbeleid.

- * Fietscontrole (2)

In het begin van het schooljaar zal de politie controleren of de fietsen en bromfietsen van de leerlingen in orde zijn. Deze actie kunnen ze ook uitbreiden tot alle fietsers. Op die manier wordt een bijdrage geleverd aan de veiligheid van deze weggebruikers.

2.3.6. BELEIDSONDERSTEUNING

- * Verkeerscommissie (1)

Om het verkeersbeleid in de gemeente te bepalen zal er een verkeerscommissie opgericht worden. De commissie kan samengesteld worden uit deskundigen (lokale politie, ...) en maatschappelijke actoren (scholen, verenigingen, ...).

Daarnaast kan er eventueel ook nog gekozen worden voor de oprichting van een verkeersveiligheidscel die samengesteld zou zijn uit leden van de lokale politie en technische dienst (afdeling infrastructuur). Indien nodig kan deze groep uitgebreid worden met een extern expert.

- * Mobiliteitsambtenaar (zie verkeersveiligheidscel) (2)

In de gemeente is er een ambtenaar aangesteld die zich zal bezighouden met de mobiliteitsproblematiek in de gemeente en met de uitvoering van het mobiliteitsplan. Die persoon zal nauw samenwerken met de technische dienst, de politie en externen.

2.4. SAMENHANG TUSSEN DE VERSCHILLENDE BELEIDSDOMEINEN

De verschillende werkdomeinen (ruimtelijke opties, opties verkeers- en vervoersnetwerken en ondersteunende en flankerende maatregelen) vormen samen het mobiliteitsplan. Enkel wanneer de opties uit de verschillende domeinen gecombineerd ingevoerd worden, zal dit een duidelijke invloed hebben op het mobiliteitsgedrag in de gemeente.

Opdat het uitbreiden van het aanbod aan openbaar vervoer het gewenste effect zou hebben (meer mensen die overstappen van de auto naar bus of trein) dient dit via een goede campagne aan iedereen bekend gemaakt te worden. Ook de herinrichting van de stationsomgeving en het voorzien van de nodige halte-accommodatie zal hierop een gunstige invloed hebben.

Opdat meer mensen de fiets zouden nemen, volstaat het niet om de voornaamste fietsroutes uit te bouwen met veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. Er dienen aan deze infrastructurele maatregelen ook ondersteunende maatregelen, zoals bv. fietsvergoeding, verkeerseducatie, campagnes, gekoppeld te worden.

Het verdichten van de kern biedt meer mogelijkheden voor de bediening van meer mensen met het openbaar vervoer. Tevens is ook de afstand naar de verschillende functies een stuk korter zodat hiervoor zo veel mogelijk de fiets gebruikt kan worden of dat men te voet gaat.

Het opwaarderen van het centrum en de centrumfuncties, het ruimtelijk aantrekkelijker maken van de omgeving van de Markt, samen met de invoering van zone 30 in de omgeving van die Markt en de nieuwe verkeerscirculatie zal ervoor zorgen dat er minder verkeer door het centrum rijdt, waardoor er terug meer mensen aangesproken zullen worden om te voet te gaan of de fiets te nemen. Deze maatregelen komen in elk geval de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de gemeente ten goede.

De categorisering van het wegennet, met als doel het doorgaand verkeer zoveel mogelijk via het hoofd- en primaire wegennet af te wikkelen, hangt samen met het opstellen van een signalisatieplan.

3. ACTIEPLAN EN FINANCIËLE RAMING

In het volgend overzicht worden de verschillende acties aangegeven, samen met de haalbare realisatietermijn en een raming. De haalbare termijnen werden zo ingevuld dat ze ook de volgorde van de prioriteit aangeven.

De haalbare termijn wordt aangegeven in :

- KT = korte termijn : periode tussen 2003 en 2006;
- MT = middellange termijn : periode tussen 2006 en 2010;
- LT = lange termijn : periode na 2010.

REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
RUIMTELIJKE OPTIES							
2.1.2. (1)	Albakeningsstudie Regionaalstedelijk gebied Roeselare	x			A.R.O.H.M.	/	Opgestart
2.1.2. (2)	Opmaak GRS	x			Gemeente	€ 75.000,00	
2.1.2. (3)	Studie centrumbrug	x			A.W.Z.	/	Opgestart, zie ook actie 2.2.5.2.3. (1) en 2.2.6.2. (17)
2.1.2. (4)	Opleggen verplichtingen bij ontwikkeling van nieuwe woonwijken	x	x	x	Gemeente	/	
2.1.2. (5)	Opleggen verplichtingen bij ontwikkeling van nieuwe bedrijvenszones	x	x	x	Gemeente	/	



REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
VERKEERS- EN VERVOERSNETWERKEN							
AUTOVERKEER							
2.2.1.2.1. (1)	Aanpassen borden aan de invoering van het gewenste snelheidsbeleid	x	x	x	A.W.V.; Provincie; gemeente	€ 2.000,00 p.m. p.m.	
2.2.1.2.2. (1)	Opmaak PRUP aansluiting N382 op de N357	x			Provincie	/	In uitvoering, zie ook actie 2.2.5.1. (1) en 2.2.6.2. (4)
2.2.1.2.2. (2)	Opmaak streefbeeld N50		x		A.W.V.	€ 12.500,00	
2.2.1.2.2. (3)	Opmaak streefbeeld N399		x		A.W.V.	€ 12.500,00	
2.2.1.2.2. (4)	Opmaak streefbeeld verbinding N382-N357				A.W.V.	/	is verwerkt in PRUP, actie 2.2.1.2.2. (1)
2.2.1.2.2. (5)	Aanpassing verkeerssignalisatie - bewegwijzering	x			A.W.V.; Provincie; gemeente	€ 2.500,00 p.m. p.m.	
PARKEREN							
2.2.2.2. (1)	Uitsippelen parkeersignalisatie	x			Gemeente	€ 2.500,00	
2.2.2.2. (2)	Invoering gedifferentieerd parkeerbeleid			x	Gemeente	€ 1.000,00	
GOEDERENVERVOER							
2.2.3.2. (1)	Verkeerssignalisatie	x			Gemeente	€ 15.000,00	
2.2.3.2. (2)	Instellen tonnagebeperving in het centrum	x			Gemeente	gerealiseerd	



REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
OPENBAAR VERVOER							
2.2.4.2. (1)	Terug invoering uurverbinding treinverbinding in het weekend	x			N.M.B.S.	gerealiseerd	
2.2.4.2. (2)	Herinrichting stationsomgeving			x	N.M.B.S.; gemeente	€ 500.000,00	
2.2.4.2. (3)	Invoering belbus	x			De Lijn	Ingevoerd op 1 april 2003	
2.2.4.2. (4)	Gebruik 11-Julisingel i.p.v. de Weststraat + realiseren nieuwe bushaltes langs deze weg	x			De Lijn; gemeente	€ 12.500,00 (gerealiseerd)	
2.2.4.2. (5)	Versterken openbaar vervoer op de as Roeselare - Waregem langs de N357		x		De Lijn	p.m.	
2.2.4.2. (6)	Versterken openbaar vervoer op de as Kortrijk - Tielt		x		De Lijn	p.m.	
2.2.4.2. (7)	Uitbouw stedelijke verbinding Roeselare - Izegem - Ingelmunster		x		De Lijn	p.m.	
2.2.4.2. (8)	Halte-accommodatie	x			Gemeente	€ 15.000,00	
FIETSVERKEER							
2.2.5.1. (1)	Voorstel tot aanpassing tracé bovenlokale fietsroute naar N357 i.p.v. via Wantestraat	x			Provincie	/	onderdeel van PRUP N382, actie 2.2.1.2.2. (1)
2.2.5.2.1. (1)	N399 (Meulebekerstraat) : aanleg vrijliggende fietspaden	x			Provincie	In uitvoering	Onderdeel actie 2.2.6.2. (5)



REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
2.2.5.2.1. (2)	N50 (Bruggestraat) : aanleg vrijliggende fietspaden (tussen N50d en grens Meulebeke)		x		A.W.V.	€ 500.000,00	Zie ook actie 2.2.6.2. (1) en (2) via infrastructureel onderhoud worden fietspaden mee vernieuwd en ontdebeld, aanleg van vrijliggende fietspaden wordt naar middellange termijn verschoven
2.2.5.2.1. (3)	N50 (Kortrijkstraat) : aanleg vrijliggende fietspaden (tussen N50d en grens Harelbeke)		x		A.W.V.	€ 500.000,00	
2.2.5.2.1. (4)	N357 (Oostrozebekestraat) : aanleg vrijliggende fietspaden tussen N50 en grens Oostrozebeke	x			A.W.V.	/	Onderdeel actie 2.2.6.2. (4)
2.2.5.2.1. (5)	Aanleg aangepaste fietsvoorzieningen langs de N50d (Bruggestraat)	x			gemeente	/	A.W.V. zal geen herinrichting meer uitvoeren op N50d, onderdeel van actie 2.2.6.2. (6)
2.2.5.2.1. (6)	Aanleg aangepaste fietsvoorzieningen langs de N50d (Kortrijkstraat)	x			gemeente	/	A.W.V. zal geen herinrichting meer uitvoeren op N50d, onderdeel van actie 2.2.6.2. (7)
2.2.5.2.1. (7)	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de Weststraat	x			gemeente	/	onderdeel van actie 2.2.6.2. (8)
2.2.5.2.1. (8)	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de N357 Oostrozebekestraat tussen de Markt en de N50		x		A.W.V.	/	onderdeel van actie 2.2.6.2. (9)
2.2.5.2.1. (9)	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de N50d (Stationsstraat-Stationsplein)	x			gemeente	/	A.W.V. zal geen herinrichting meer uitvoeren op N50d, onderdeel van actie 2.2.6.2. (6) en (7)

REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
2.2.5.2.1, (10)	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de N357 (Izegemstraat), ontdubbeling fietspad		x		A.W.V.	/	onderdeel van actie 2.2.6.2. (10)
2.2.5.2.1, (11)	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de Gentstraat		x		gemeente	€ 10.000,00	
2.2.5.2.1, (12)	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de 11-Julisingel	x			gemeente	€ 5.000,00	
2.2.5.2.1, (13)	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de N399 Meulebekastraat (tussen N50d en N50)	x			Provincie, gemeente	/	onderdeel van actie 2.2.6.2. (12)
2.2.5.2.2, (1)	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50 - Roeselaarsestraat	x			A.W.V.	/	grondgebied Meulebeke
2.2.5.2.2, (2)	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50 - N50d (Bruggestraat)	x			A.W.V.	/	onderdeel van actie 2.2.6.2. (3)
2.2.5.2.2, (3)	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50 - N399 (Meulebekastraat)	x			Provincie	/	onderdeel van actie 2.2.6.2. (5)
2.2.5.2.2, (4)	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50 - N357 (Oostrozebekastraat)	x			A.W.V., gemeente	/	onderdeel van actie 2.2.6.2. (4)
2.2.5.2.2, (5)	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50 - N50d (Kortrijkstraat)	x			A.W.V.	€ 12.500,00	aanleg vluchtheuvel
2.2.5.2.2, (6)	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N382 - N357	x			A.W.V.	/	onderdeel van actie 2.2.6.2. (4)
2.2.5.2.2, (7)	Beveiligen oversteek kruispunt N50d - 11-Julisingel	x			gemeente	/	A.W.V. zal geen herinrichting meer uitvoeren op N50d, onderdeel actie 2.2.6.2. (6) en actie 2.2.6.2. (20)

REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
2.2.5.2.2. (8)	Beveiligen oversteek kruispunt N50d - N399 (Meulebekerstraat)	x			gemeente	/	A.W.V. zal geen herinrichting meer uitvoeren op N50d, onderdeel actie 2.2.6.2. (6) en actie 2.2.6.2. (21)
2.2.5.2.2. (9)	Beveiligen oversteek kruispunt N50d - Weststraat	x			gemeente	/	A.W.V. zal geen herinrichting meer uitvoeren op N50d, onderdeel actie 2.2.6.2. (6)
2.2.5.2.2. (10)	Beveiligen oversteek kruispunt N50d - Izegemstraat	x			gemeente	/	A.W.V. zal geen herinrichting meer uitvoeren op N50d, onderdeel actie 2.2.6.2. (7)
2.2.5.2.2. (11)	Beveiligen oversteek kruispunt Weststraat - 11-Julisingel	x			gemeente	€ 65.000,00	
2.2.5.2.3. (1)	Aandacht voor het fietsverkeer bij studie rond centrumbrug	x			A.W.Z.	/	onderdeel van actie 2.1.2. (3)
2.2.5.2.3. (2)	Uitbouw fiets- en voetgangersdoorsteek in en tussen de woonwijken	x			Gemeente	€ 10.000,00	
2.2.5.2.3. (3)	Inventarisatie trage wegen	x			Gemeente	p.m.	

VERKEERSLEEFBAARHEID EN
VOETGANGERSGEBIEDEN

2.2.6.2. (1)	Inrichting N50 (Bruggestraat) vak kruispunt N50d tot grens Meulebeke	x			A.W.V.	€ 1.350.000,00	structureel onderhoud, zie ook actie 2.2.5.2.1. (2) en 2.2.6.2. (1)
2.2.6.2. (2)	Inrichting N50 (Kortrijkstraat) vak grens Harelbeke tot kruispunt N50d	x			A.W.V.	€ 1.400.000,00	structureel onderhoud, zie ook actie 2.2.5.2.1. (3)



REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
2.2.6.2. (3)	Herinrichten kruispunt N50 met N50d (Brugsesteenweg)	x			A.W.V.	€ 500.000,00	zie ook actie 2.2.5.2.2. (2) en 2.2.6.2. (1)
2.2.6.2. (4)	N382 - N357 aanleg verbinding 3 ^{de} fase, tussen N50 en N382	x			A.W.V.	€ 1.500.000,00	Zie ook actie 2.2.5.2.1. (4), 2.2.5.2.2. (4) en (7) en 2.2.6.2. (26)
2.2.6.2. (5)	Heraanleg N399 tussen N50 en grens Meulebeke	x			Provincie	/	In uitvoering, zie ook actie 2.2.5.2.1. (1) en 2.2.5.2.2. (3)
2.2.6.2. (6)	Inrichting N50d (Bruggestraat)	x			A.W.V., gemeente	€ 1.200.000 (voor deel N50d Station tot Nieuwstraat) p.m.	Infrastructureel onderhoud, in kader van overdracht, zie ook actie 2.2.5.2.1. (5) en (9) en 2.2.6.2. (13) en (25)
2.2.6.2. (7)	Inrichting N50d (Kortrijkstraat)	x			A.W.V., gemeente	€ 1.400.000 p.m.	Infrastructureel onderhoud, in kader van overdracht, zie actie 2.2.5.2.1. (6) en (9) en 2.2.6.2. (14) en (25)
2.2.6.2. (8)	Inrichting Weststraat	x	x		gemeente	p.m.	
2.2.6.2. (9)	Inrichting N357 (Oostrozebekestraat) tussen N50 en N50d			x	A.W.V., gemeente	€ 1.000.000 p.m.	Zie ook actie 2.2.5.2.1 (8) en 2.2.6.2. (25)
2.2.6.2. (10)	Inrichting N357 (Izegemstraat) tussen grens Izegem en N50d		x		A.W.V., gemeente	€ 900.000 (voor deel grens Izegem - Ketenstraat) p.m.	Zie ook actie 2.2.5.2.1. (10) en 2.2.6.2. (16)
2.2.6.2. (11)	Inrichting Gentstraat		x		gemeente	p.m.	
2.2.6.2. (12)	Inrichting N399 (Meulebekestraat) tussen N50 en N50d	x			Provincie, gemeente	p.m.	Zie ook actie 2.2.5.2.1. (13)



REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
2.2.6.2. (13)	Poorteffect N50d Bruggestraat	x			A.W.V., gemeente	/	Onderdeel van actie 2.2.6.2. (6)
2.2.6.2. (14)	Poorteffect N50d Kortrijkstraat	x			A.W.V., gemeente	/	Onderdeel van actie 2.2.6.2. (7)
2.2.6.2. (15)	Poorteffect Weststraat	x			gemeente	/	Onderdeel van actie 2.2.6.2. (8)
2.2.6.2. (16)	Poorteffect N357 Izegemstraat	x			A.W.V., gemeente	/	Onderdeel van actie 2.2.6.2. (10)
2.2.6.2. (17)	Aanpassing centrumbrug		x		A.W.Z.	p.m.	Onderdeel van actie 2.1.2. (3)
2.2.6.2. (18)	(Zone 30) inrichting omgeving markt		x		A.W.V., gemeente	/ € 750.000,00	A.W.V. zal geen herinrichting meer uitvoeren op N50d, onderdeel van actie 2.2.6.2. (6) en (7)
2.2.6.2. (19)	Circulatieve maatregelen centrum	x	x		Gemeente	€ 1.300,00	
2.2.6.2. (20)	Inrichting kruispunt 11-juli-Singel - Bruggestraat i.f.v. voorrangswijziging	x			A.W.V., Gemeente	€ 10.000,00 € 75.000,00	
2.2.6.2. (21)	Inrichting kruispunt Bruggestraat - Meulebekestraat i.f.v. voorrangswijziging	x			A.W.V., Gemeente	€ 10.000,00 € 75.000,00	
2.2.6.2. (22)	Inrichting kruispunt Bruggestraat - Nieuwstraat i.f.v. voorrangswijziging	x			A.W.V., Gemeente	€ 10.000,00 € 50.000,00	
2.2.6.2. (23)	Inrichting stationsomgeving			x	N.M.B.S., gemeente	/	Zie actie 2.2.4.2. (2)
2.2.6.2. (24)	Inrichting woonwijken tot zone 30 gebieden	x			Gemeente	€ 5.000,00	
2.2.6.2. (25)	Inrichting schoolomgevingen	x	x		A.W.V., Gemeente	€ 50.000,00 € 5.000,00	Bijdrage A.W.V. voor schoolomgevingen langs N357 en N50d



REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
2.2.6.2. (26)	Inrichting schoolomgeving buiten de bebouwde kom langs N50 en N357	x			A.W.V.	/	Respectievelijk onderdeel van actie 2.2.6.2. (1) en 2.2.6.2. (4)
2.2.6.2. (27)	Doorknippen toegangswegen woonwijken	x			Gemeente	€ 5.000,00	

ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN,
DIENSTEN, SCHOLEN, ...

2.3.1. (1)	Schoolvervoersplannen	x	x		Gemeente	p.m.	
2.3.1. (2)	Fietsvergoeding	x			Gemeente	Gerealiseerd	
2.3.1. (3)	Fietsen voor personeel	x			Gemeente	€ 1.250,00	
2.3.1. (4)	Halte-accommodatie	x	x	x	Gemeente	Zie 2.2.4.2.	
2.3.1. (5)	Fietsenstallingen	x	x	x	Gemeente	p.m.	
2.3.1. (6)	Overeenkomst gemeente - bedrijven	x			Gemeente	/	
2.3.1. (7)	Signalisatieplan	x			Gemeente	Zie 2.2.3.2.	
2.3.1. (8)	Gemachtigde opzichters	x	x	x	Gemeente	€ 10.000,00/jaar	
2.3.1. (9)	Fietspool	x	x		Gemeente	€ 1.250,00	
2.3.1. (10)	Fietsregistratie	x	x	x	Gemeente	p.m.	



REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
ALGEMENE SENSIBILISERING							
2.3.3. (1)	Informatieverschaffing bevolking	x	x	x	Gemeente	€ 1.250,00/jaar	
2.3.3. (2)	Verkeerscampagne	x	x	x	Gemeente		
2.3.3. (3)	Informatie over openbaar vervoer	x	x	x	Gemeente		
SPECIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN							
2.3.4. (1)	Met belgerinkel naar de winkel	x	x	x	Gemeente	p.m.	
2.3.4. (2)	Veilig naar school	x	x	x	Gemeente	Vaste bijdrage politiezone	
2.3.4. (3)	Verkeerseducatie	x	x	x	Gemeente	Vaste bijdrage politiezone	
2.3.4. (4)	Verkeerswandeling	x	x	x	Gemeente	p.m.	
2.3.4. (5)	Promotie van het fietsgebruik	x	x	x	Gemeente	p.m.	
2.3.4. (6)	Verkeersveiligheid	x	x	x	Gemeente	€ 2.000,00/jaar	
HANDHAVING							
2.3.5. (1)	Handhaving parkeer- en snelheidsbeleid	x	x	x	Gemeente	Vaste bijdrage politiezone	
2.3.5. (2)	Fietscontrole	x	x	x	Gemeente	Vaste bijdrage politiezone	



REFERENTIE	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING	OPMERKING
BELEIDSONDERSTEUNING							
2.3.6. (1)	Verkeerscommissie	x	x	x	Gemeente	€ 1.000,00/jaar	
2.3.6. (2)	Mobiliteitsambtenaar				Gemeente	Gerealiseerd	

De verschillende partners engageren zich er toe de maatregelen uit te voeren binnen de perken van de jaarlijkse begroting. Zo moet A.W.V. zich bv. houden aan het 3-jaren programma.

OVERZICHT FINANCIËLE RAMING VERSCHILLENDE PARTNERS EN TERMIJNEN

	Korte termijn (2003-2006)	Middellange termijn (2006-2010)	Lange termijn (na 2010)
Gemeente	€ 540.550,00	€ 767.550,00 + € 14.750,00/jaar	€ 501.000,00 + € 14.750,00/jaar
A.W.V.	€ 7.447.000,00	€ 2.727.000,00	€ 1.002.000,00
A.W.Z.	/	/	/
Provincie West-Vlaanderen	/	/	/
De Lijn	/	/	/
N.M.B.S.	/	/	/
Totaal	€ 7.987.550,00 + /	€ 3.494.550,00 + € 14.750,00/jaar + /	€ 1.503.000,00 + € 14.750,00/jaar + /

De raming van de maatregelen voor de gemeente Ingelmunster past binnen de begroting en het budget van de gemeente.

4. ORGANISATIE EN METHODE VAN EVALUATIE

4.1. ORGANISATIE ACTIES

Na de conform verklaring van het mobiliteitsplan kan de gemeenten nu projecten realiseren ter uitvoering van het actieprogramma van het mobiliteitsplan.

Specifieke afspraken over de realisatie van projecten worden in een koepelmodule vastgelegd. Uiteraard moeten die concrete projecten passen in de duurzame-mobiliteitsvisie die achter het mobiliteitsplan zit. Ieder project bestaat uit een koepelmodule met enkele algemene bepalingen en één of meerdere modules. Het aantal modules dat binnen het kader van een convenant kan worden afgesloten, wordt niet vooraf bepaald. Dankzij de modulaire opbouw van het convenant is dat ook geen probleem. Nieuwe modules kunnen (onder een koepelmodule) steeds aan het moederconvenant vastgehangen worden.

Voor het Vlaamse Gewest vallen de convenants grotendeels samen met een verbintenis tot het uitvoeren van een investeringsproject. De lokale overheid engageert zich ertoe concrete stappen en acties te ondernemen om de doelmatigheid van het investeringsproject te ondersteunen. In veel projecten zal ook De Lijn betrokken zijn. Het openbaar vervoer moet immers optimaal worden ingeschakeld in de verkeersinfrastructuur.

Voor Ingelmunster zouden o.a. volgende modules afgesloten kunnen worden :

- module 7 : informatieverschaffing over het openbaar vervoer
O.a. in het kader van de invoering van de belbus en mogelijke versterking van het openbaar vervoer op een aantal assen.
- module 9 : verhoging van het aanbod aan openbaarvervoer
Versterken van een aantal lijnen, stedelijke verbinding tussen Roeselare, Izegem en Ingelmunster
- module 10 : subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen
o.a. school langs de Oostrozebekestraat (N357) en school langs de Bruggestraat (N50)
- module 11 of 13 : aanleg of subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen
voor vrijliggende fietspaden langs de N50 (Bruggestraat), fietspaden langs de N357 (Oostrozebekestraat), ...

- module 15 : subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
subsidieëring van een ondersteunende maatregelen die op een duurzame manier het lokale mobiliteitsbeleid moeten ondersteunen, het gaat hierbij om niet-infrastructurele maatregelen, bv. schoolvervoersplan, actie 'met belgerinkel naar de winkel',...
- module 18 : herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom
beveiliging van een aantal kruispunten langs de N50

4.2. EVALUATIE EN BIJSTURING MOBILITEITSPLAN

Na de conform verklaring van het mobiliteitsplan dient dit plan verder geëvalueerd en bijgestuurd te worden. Die bijsturing bestaat uit :

- + een jaarlijkse voortgangsrapportering binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC);
- + en een 5-jaarlijkse bijsturing van het mobiliteitsplan binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie en de provinciale auditcommissie (PAC).

Jaarlijks dient een voortgangsverslag gemaakt te worden. Het doel van die jaarlijkse voortgangsrapportering is

- het opvolgen van de mate waarin men heeft toegewerkt naar de vooropgestelde doelstellingen van het mobiliteitsplan,
- nagaan of de verschillende taken werden uitgevoerd en wat de stand van zaken is van de verschillende acties en projecten
- de samenhang tussen de projecten onderling en tussen het mobiliteitsplan en andere beleidsdomeinen bewaken.

Het doel van de 5-jaarlijkse bijsturing is te komen tot een evaluatie van het bestaande mobiliteitsplan en tot het formuleren van een nieuwe langetermijnvisie aan de hand van een (ver)nieuw(d) duurzaam langetermijnsceario. Bij de 5-jaarlijkse bijsturing kan men de initiatieven, die op korte en middellange termijn uitgevoerd werden, gaan toetsen aan de vooropgestelde doelstellingen uit het mobiliteitsplan.

Het jaarlijks voortgangsverslag wordt opgemaakt door de GBC in samenwerking met alle in de GBC betrokken partijen. Dit verslag dient dan doorgestuurd te worden naar de PAC.

De GBC zal eveneens belast zijn met de opmaak van een aangepast mobiliteitsplan en de opmaak van een 5-jaarlijkse evaluatie.

4.3. EVALUATIEMETHODE

De doelstellingen die vooropgesteld werden bij de uitwerking van de scenario's duurzame mobiliteit, dienen bereikt te worden door het nemen van een aantal acties en maatregelen. Deze acties en maatregelen werden aangegeven in het actieplan (beleidsplan). Na de uitvoering van deze acties moet er een evaluatie gemaakt worden of de maatregel wel het juiste effect heeft. In het volgende overzicht worden een aantal mogelijke evaluatie vooropgesteld.

In het volgend overzicht worden de doelstellingen uit het mobiliteitsplan Ingelmunster aangegeven, samen met een aantal acties en maatregelen die ervoor moeten zorgen dat deze doelstellingen bereikt worden. Daarnaast worden ook een aantal elementen aangegeven hoe de effectiviteit van de actie of maatregel getoetst kan worden.

DOELSTELLING	ACTIE OF MAATREGEL	EVALUATIE
Het beleid gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur	Uitvoeren van acties uit het gemeentelijk structuurplan en de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare	Afhankelijk van de actie controleren of er effectief al stappen ondernomen zijn
	Uitwerking maatregelen uit het PRS-WV	
	Herinrichting stationsomgeving	Aangename omgeving dient meer trein- en busreizigers aan te spreken => reizigerstellingen
Versterking van alternatieven voor het autoverkeer	Terug invoeren van een uurverbinding met het spoor in het weekend	Vergelijking reizigersstatistieken, invloed op de modal split
	Invoering belbus	Reizigerstellingen, evolutie uitgereikte abonnementen
	Uitbreiding aanbod openbaar vervoer door versterken van de bestaande buslijnen Kortrijk-Tielt en Roeselare-Waregem en invoering van een stedelijke verbinding Roeselare-Izegem-Ingelmunster	Reizigerstellingen + evolutie
	Uitbouw van een fietsroutenetwerk met veilige, comfortabele fietsvoorzieningen	Tellingen fietsers, enquête onder inwoners
Een mobiliteitsbeleid gericht op het beheer van het verkeer	Parkeerbeleid	Controle op foutparkeerders, parkeeronderzoek

DOELSTELLING	ACTIE OF MAATREGEL	EVALUATIE
Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid minstens op huidig niveau handhaven	Verkeersleefbaarheidsmaatregelen, aandacht voor schoolomgevingen, ...	Snelheidscontroles, rondvraging bij de bevolking
	Invoering verkeerscirculatie	Snelheidscontroles, tellingen, enquête
De trendmatige daling van de verkeersonveiligheid verderzetten	Verkeersveilige inrichting van wegen en kruispunten	Ongevallenanalyse
Het verbeteren van de noodzakelijke leef- en omgevingskwaliteit voor de bewoners van Ingelmunster	Gedifferentieerd snelheidsbeleid	Snelheidscontroles
	Inrichting omgeving Markt en de verschillende woonwijken tot zone 30 gebieden	Klachten en reacties van de bewoners, enquête onder de bevolking
	Tonnagebeperking in het centrum	Controle op de toepassing van deze beperking
	Afleiden verkeer via de N50 naar de N36 en de N37 en zo naar het hoofd- en primaire wegennet	Gerichte verkeerstellingen
Het in stand houden van de bereikbaarheid van Ingelmunster	Verbetering en uitbreiding aanbod aan openbaar vervoer	Reizigerstellingen + volgen evolutie
	Uitbouw fietsroutenetwerk	Zijn de ontbrekende schakels weggewerkt?
Het bevorderen van de verkeersveiligheid	Herinrichting van de verschillende secundaire wegen, N50, N357, N399 en beveiliging van de kruispunten op die wegen	Ongevallenanalyse, enquête naar de subjectieve onveiligheid
	Herinrichting invalswegen naar het centrum	Ongevallenanalyse, enquête naar de subjectieve onveiligheid, snelheidscontroles
	Nemen van verkeersleefbaarheids- en veiligheidsmaatregelen in de kern en de verschillende woonwijken	Ongevallenanalyse, enquête naar de subjectieve onveiligheid
Het stimuleren van het fietsverkeer	Uitbouw van het fietsnetwerk met veilige, comfortabele fietsvoorzieningen waar nodig	Opvolging van de realisatie van ontbrekende delen, telling van fietsers
	Realiseren van fietsdoorsteken in de woonwijken	Controle op gebruik van die doorsteken

DOELSTELLING	ACTIE OF MAATREGEL	EVALUATIE
	Voorzien van fietsstallingen	Inventarisatie van de bestaande en nieuwe fietsstallingen, evolutie gebruik fietsenstalling
	Toepassing van ondersteunende en flankerende maatregelen (o.a. fietspool, fietsvergoeding, ...)	Bijhouden van aantal mensen die fietsvergoeding aanvragen (en er ook effectief recht op hebben); deelnemers van de fietspool registreren, ...
Het optimaliseren van het openbaar vervoer	Opwaardering verschillende buslijnen	Analyse en evaluatie van het OV-netwerk, reizigerstellingen
	Onderhoud en verdere uitbouw van de bushaltes	Inventarisatie van de halte-accommodatie, kwaliteit van de accommodatie
Het afremmen van de groei van de automobiliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen	Kernbreiding en versterken van de centrumfuncties	Evolutie verhouding nieuwe woningen in de kern / nieuwe woningen buiten het kerngebied, verkeerstellingen in het centrum, evolutie van het fietsgebruik in de gemeente, evolutie geparkeerde wagens in het centrum van inwoners van Ingelmuister
	Gebruik van ondersteunende en flankerende maatregelen (plaatsen halte-accommodatie, fietsenstallingen, promotie alternatieve vervoerswijzen, handhavingsbeleid, ...)	Controle op het effectief gebruik van flankerende maatregelen (maakt de gemeente gebruik van het infokrantje, wordt de halte-accommodatie geplaatst en onderhouden, ...)
	Uitbouw fietsroutenetwerk	Zie hoger
	Verbetering openbaar vervoer	Zie hoger



Opgesteld te Brugge, december 2003

GROEP PLANNING

Vennootschap van stedenbouwkundigen,
verkeerskundigen, architecten en ingenieurs.

U. KEPPLER, dipl. ing. sted.,
P. MAES, geograaf-ruimtelijk planner
vennoten van Groep Planning

Els Depuydt, ing. bouwkunde
Stef Luyckx, geograaf