

GEMEENTE INGELMUNSTER

MOBILITEITSPLAN

ORIËNTATIENOTA, aangepast aan de opmerkingen van de auditcommissie van 12 november 2001

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.	CONTEXT	1
1.2.	MOBILITEITSPLAN INGELMUNSTER	1
1.2.1.	MOBILITEITSCONVENANT	1
1.2.2.	OPBOUW	1
1.2.2.1.	Oriëntatiefase	2
1.2.2.2.	Opbouw plan	2
1.2.2.3.	Beleidsplan	2
1.2.3.	GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE	3
1.3.	SITUERING IN DE REGIONALE VERKEERSSTRUCTUUR	6
1.4.	DE STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR	8
2.	INVENTARISATIE VAN DE BESTAANDE PLANNEN EN STUDIES	12
2.1.	RUIMTELIJKE PLANNEN	12
2.1.1.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	12
2.1.2.	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN	17
2.1.3.	GEWESTPLAN ROESELARE-TIELT	20
2.1.4.	PLANNEN VAN AANLEG	22
2.1.5.	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN INGELMUNSTER	25
2.1.5.1.	Bestaande ruimtelijke structuur	25
2.1.5.1.1.	Structureerende elementen op macroniveau	25



2.1.5.1.2.	<i>Bestaande ruimtelijke structuur van Ingelmunster</i>	25
2.1.5.1.3.	<i>Ruimtelijke structuur van de kern van Ingelmunster</i>	29
2.1.5.2.	Sectorale benadering	29
2.1.5.2.1.	<i>Economische bedrijvigheid</i>	29
2.1.5.2.2.	<i>Ontspanning</i>	29
2.1.5.2.3.	<i>Scholen</i>	30
2.1.5.2.4.	<i>Mobiliteitsstudie</i>	30
2.1.5.3.	Gevoerde ruimtelijk beleid	31
2.1.6.	WOONBEHOEFTESTUDIE INGELMUNSTER	32
2.1.7.	ONBEBOUWDE PERCELEN	33
2.2.	VERKEERSPLANNEN EN -ONDERZOEK	37
2.2.1.	MULTIMODAAAL VERKEERSMODEL WEST- VLAANDEREN	37
2.2.2.	MOBILITEITSPLANNEN BUURGEMEENTEN	37
2.2.3.	PROVINCIALE STUDIES : ONGEVALLEN-GIS, FIETSROUTENETWERK EN AFBAKENING BEBOUWDE KOMMEN	38
2.2.4.	ONDERZOEK IN HET MMM : DOORTREKKING N382 TOT IN INGELMUNSTER	39
2.2.5.	VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN ARRONDISSEMENTEN KORTRIJK - ROESELARE - TIELT	43
2.2.5.1.	Verkeersstromen 1993	43
2.2.5.1.1.	<i>Wegverkeer</i>	43
2.2.5.1.2.	<i>Bus</i>	46
2.2.5.2.	Goederenvervoer	46
2.2.5.3.	Knelpunten in het verkeer	46
2.2.5.4.	Structuurschema verkeer	46
2.2.5.5.	Maatregelen verkeersleefbaarheid	47
2.3.	ANDERE RELEVANTE PLANNEN EN STUDIES	50



2.3.1.	GNOP	50
2.3.2.	BESCHERMDE MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN	51
3.	INZICHT IN DE VISIES VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN	53
3.1.	VISIE VAN DE GEMEENTE INGELMUNSTER	53
3.2.	VISIE VAN AWV WEST-VLAANDEREN	55
3.3.	VISIE VAN AWZ AFDELING BOVENSCHELDE	57
3.4.	VISIE VAN DE PROVINCIE WEST-VLAANDEREN	57
3.5.	VISIE VAN DE NMBS	59
3.6.	VISIE VAN DE LIJN	62
3.7.	VISIE BUURGEMEENTEN	66
4.	PROBLEEMOMSCHRIJVING	67
5.	DEFINIËRING VAN HET VERDER ONDERZOEK	73



FIGUREN

FIGUUR 1	: OPBOUW MOBILITEITSPLANNING	5
FIGUUR 2	: SELECTIE VAN STEDELIJKE GEBIEDEN EN STEDELIJKE NETWERKEN	15
FIGUUR 3	: CATEGORISERING VAN WEGEN	16
FIGUUR 4	: SELECTIE SECUNDAIRE WEGEN	19
FIGUUR 5	: MODEL KORTRIJK-ROESELARE-TIELT - BELAST NETWERK (aantal motorvoertuigen per avondspitsuur)	45
FIGUUR 6	: PROGNOSE DOORTREKKEN N36 KULURNE - BEVEREN - LEIE	48
FIGUUR 7	: PROGNOSE DOORTREKKEN N382 IZEGEM - WAREGEM	49

KAARTEN

KAART 1	: REGIONALE SITUERING	7
KAART 2	: MORFOLOGISCHE KAART	9
KAART 3	: OVERZICHT WIJKEN EN GEHUCHTEN	10
KAART 4	: STRATENPLAN INGELMUNSTER	11
KAART 5	: GEWESTPLAN	21
KAART 6	: LOCALISATIE VAN DE B.P.A.'S	24
KAART 7	: ONBEBOUWDE PERCELEN IN EEN VERKAVELING	35
KAART 8	: ONBEBOUWDE PERCELEN LANGS UITGERUSTE WEG	36
KAART 9	: PROVINCIAAL ONGEVALLEN-GIS PERIODE 1996-1998	40
KAART 10	: PROVINCIAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK	41
KAART 11	: AFBAKENING BEBOUWDE KOMMEN LANGS GEWEST- EN PROVINCIEWEGEN	42
KAART 12	: LOCATIE BESCHERMDE MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN	52
KAART 13	: PROBLEEMSTELLING	72

TABELLEN

TABEL 1	: CATEGORISERING WEGENINFRASTRUCTUUR VOLGENS HET RSV	14
TABEL 2	: OVERZICHT BPA'S	23
TABEL 3	: SCHOOLPENDEL 1991	30
TABEL 4	: WERKPENDEL 1991	30



TABEL 5	: RAMING VAN DE WOONBEHOEFEN	32
TABEL 6	: BESCHIKBAAR AANBOD KAVELS VOOR WONINGBOUW	33
TABEL 7	: REALISATIE PERCELEN VOOR WONINGBOUW	34

1. INLEIDING

1.1. CONTEXT

Door het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Ingelmunster is aan Groep Planning gevraagd om een mobiliteitsplan uit te werken. Het mobiliteitsplan onderzoekt de verschillende knelpunten op het ganse grondgebied van de gemeente en reikt adequate oplossingen aan. Het bevat een samenhangend geheel van maatregelen waarin de verschillende verkeerssoorten op een evenwichtige wijze aan bod komen. Dit is nodig om een beleidsmatig en door de bevolking geaccepteerd resultaat te bereiken. Het mobiliteitsplan betekent een leidraad voor de keuzen i.v.m. de verkeerscirculatie, de voorstellen voor de herinrichting van straten en pleinen, de voorzieningen voor het fietsverkeer, voetgangersverkeer, het openbaar vervoer, het parkeren en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid langs hoofdstraten. Het mobiliteitsplan zal niet enkel een leidraad vormen voor het infrastructuurbeleid maar eveneens voor de ruimtelijke opties en de flankerende maatregelen.

1.2. MOBILITEITSPLAN INGELMUNSTER

1.2.1. MOBILITEITSCONVENANT

Met het introduceren van deze mobiliteitsconvenants heeft verkeersplanning in Vlaanderen een nieuwe dynamiek verkregen. Algemeen zijn mobiliteitsconvenants overeenkomsten tussen het Vlaams Gewest, de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn en de stad of gemeente in kwestie. Uitgangspunt van het mobiliteitsconvenant is een planmatige en multimodale aanpak van de mobiliteitsproblematiek; dat wil zeggen dat losstaande initiatieven en ad-hoc oplossingen voortaan moeten ingepast worden in een geplande aanpak. Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een koepelcontract, het zogenaamde "moederconvenant" en een hele reeks bijakten, de zogenaamde "uitvoeringsconvenants". Elke gemeente die een convenant afsluit, zal een mobiliteitsplan moeten voorleggen aan de auditcommissie.

Het gemeentebestuur van Ingelmunster heeft op de gemeenteraad van 8 juli 1998 de moederconvenant en bijakte 1 (opmaak mobiliteitsplan) goedgekeurd.

1.2.2. OPBOUW

Een mobiliteitsplan is opgebouwd uit drie delen. Iedere studiefase wordt afgesloten met de voorstelling van een nota. Telkens moet de gemeentelijke begeleidingscommissie zich akkoord verklaren met de inhoud vooraleer het licht op groen kan gezet worden voor de volgende fase.

1.2.2.1. Oriëntatiefase

In de oriëntatiefase verkent en duidt de gemeentelijke begeleidingscommissie van het mobiliteitsplan de bestaande studies, problemen en visies van de actoren. Deze verkenning heeft tot doel de opbouw van het mobiliteitsplan in fase 2 te oriënteren en de behoefte aan bijkomend onderzoek te definiëren. Deze fase geeft m.a.w. aan welke weg de betrokken partners nog moeten gaan om hun mobiliteitsbeleid optimaal te onderbouwen.

De oriëntatiefase resulteert in het opstellen van een oriëntatienota.

1.2.2.2. Opbouw plan

De opbouw van het plan is er op gericht, door middel van een onderzoek, scenario's 'duurzame mobiliteit' te ontwikkelen die de gemeentelijke begeleidingscommissie in staat stellen, op een systematische wijze, een beleidskeuze (fase 3) voor te bereiden.

Het document dat deze fase afsluit heet de synthesenota en bestaat uit het onderzoek en de scenario's.

1.2.2.3. Beleidsplan

Uit deze scenario's stelt de gemeentelijke begeleidingscommissie een keuze voor aan het beleid. Deze keuze wordt geconcretiseerd in een beleidsplan met als tijdshorizon 2010, waarin de krachtlijnen van de verschillende actiedomeinen en de verantwoordelijkheden van de verschillende beleidsactoren worden geschetst.

Deze fase is het politiek moment bij uitstek, omdat de keuze van het plan voorwerp uitmaakt van een beslissing door alle partners en voor alle partners een gezamenlijke strategiebepaling inhoudt, waarvan de middelenverbintenissen via de bijakten van het mobiliteitsconvenant worden vastgelegd.

Het mobiliteitsplan wordt afgesloten met het beleidsplan en een beleidsprogramma.

1.2.3. GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSKOMMISSIE

De mobiliteitsstudie wordt door Groep Planning opgemaakt onder begeleiding van de gemeentelijke begeleidingscommissie. De gemeentelijke begeleidingscommissie komt samen wanneer een fase van het mobiliteitsplan afgerond wordt en wanneer cruciale beslissingen genomen moeten worden. Deze begeleidingscommissie bestaat uit :

- * een afvaardiging van de gemeente
 - de Burgemeester, dhr. J.P. De Clercq of zijn afgevaardigde;
 - de schepen bevoegd voor ruimtelijke ordening, dhr. L. Vandekerckhove of zijn afgevaardigde;
 - de schepen bevoegd voor openbare werken, dhr. R. Maelfait of zijn afgevaardigde;
 - de schepen bevoegd voor verkeer en mobiliteit, dhr. Y. Vercruysse of zijn afgevaardigde;
 - schepen mevr. Trees Lapeere of haar afgevaardigde;
 - schepen dhr. M. Maelfait of zijn afgevaardigde;
 - schepen dhr. M. Dendauw of zijn afgevaardigde;
 - gemeenteraadslid, dhr. J. Mistiaen of zijn afgevaardigde (vertegenwoordiger van de SP);
 - gemeenteraadslid, dhr. H. De Witte of zijn afgevaardigde (vertegenwoordiger van 'De Brug');
 - gemeenteraadslid, dhr. L. Pillen of zijn afgevaardigde (vertegenwoordiger van de VLD);
 - gemeenteraadslid, dhr. F. Saelens of zijn afgevaardigde (vertegenwoordiger van de CVP);
 - medewerker van de dienst Stedenbouw, dhr. D. Bourgeois of zijn afgevaardigde;
 - medewerker van de Technische Dienst, dhr. F. Fraeyman of zijn afgevaardigde;
 - de politiecommissaris, dhr. E. Coupe of zijn afgevaardigde;
 - de brandweercommandant, dhr. M. Holvoet of zijn afgevaardigde;
 - de secretaris, dhr. D. Ronse of zijn afgevaardigde;
- * afvaardiging van het Vlaams Gewest, adm. Wegen en Verkeer, afdeling West-Vlaanderen
 - de mobiliteitscoördinator, dhr. J. Hanssen of zijn afgevaardigde;
 - de mobiliteitsbegeleider, dhr. P. Demeyer of zijn afgevaardigde;
 - de districtsingenieur, dhr. W. Lievens of zijn afgevaardigde;
- * afvaardiging van het Vlaams Gewest, adm. Waterwegen en Zeewezen, afdeling Bovenschelde
 - dhr. J. Balduck of zijn afgevaardigde;

- * afvaardiging van het Vlaams Gewest, afdeling AROHM
 - dhr. M. Leonard of zijn afgevaardigde;
- * afvaardiging van De Lijn West-Vlaanderen
 - de regiochef Kortrijk, dhr. J.P. Rottiers of zijn afgevaardigde;
 - het afdelingshoofd exploitatie, dhr. J. Bullynck, of zijn afgevaardigde;
 - het afdelingshoofd marketing en strategie, dhr. Y. Bellaert of zijn afgevaardigde;
- * afvaardiging van de N.M.B.S.
 - de stationschef Izegem, dhr. F. Van Herreweghe of zijn afgevaardigde;
- * afvaardiging van de Provincie West-Vlaanderen
 - de adj. adviseur mobiliteit van de provincie West-Vlaanderen, dhr. E. Depauw of zijn afgevaardigde;
 - de ingenieur-dienstchef, dhr. E. Seynaeve of zijn afgevaardigde;
- * Groep Planning

De gemeentelijke begeleidingscommissie kwam een eerste keer samen voor de bespreking van de oriëntatienota op 26 september 2001.

De nota werd ter conform verklaring voorgelegd aan de auditcommissie op 12 november 2001.

MOBILITEITSPLANNING

A. MOBILITEITSPLAN

DRIE DELEN

1. Oriëntatienota	→	Oriëntatienota
-------------------	---	-----------------------

↓ indien begeleidingscommissie akkoord en auditcommissie conform verklaard

2. Opbouw plan	→	Synthesenota
----------------	---	---------------------

↓ indien begeleidingscommissie akkoord

3. Beleidsplan	→	Beleidsprogramma
----------------	---	-------------------------

↓ indien begeleidingscommissie akkoord en auditcommissie conform verklaard

B. UITVOERING VAN DE VOORGESTELDE MAATREGELEN

C. EVALUATIE EN EVENTUEEL BIJSTURING

FIGUUR 1 : OPBOUW MOBILITEITSPLANNING

1.3. SITUERING IN DE REGIONALE VERKEERSSTRUCTUUR

Ingelmunster ligt in de nabijheid van Kortrijk en Roeselare.

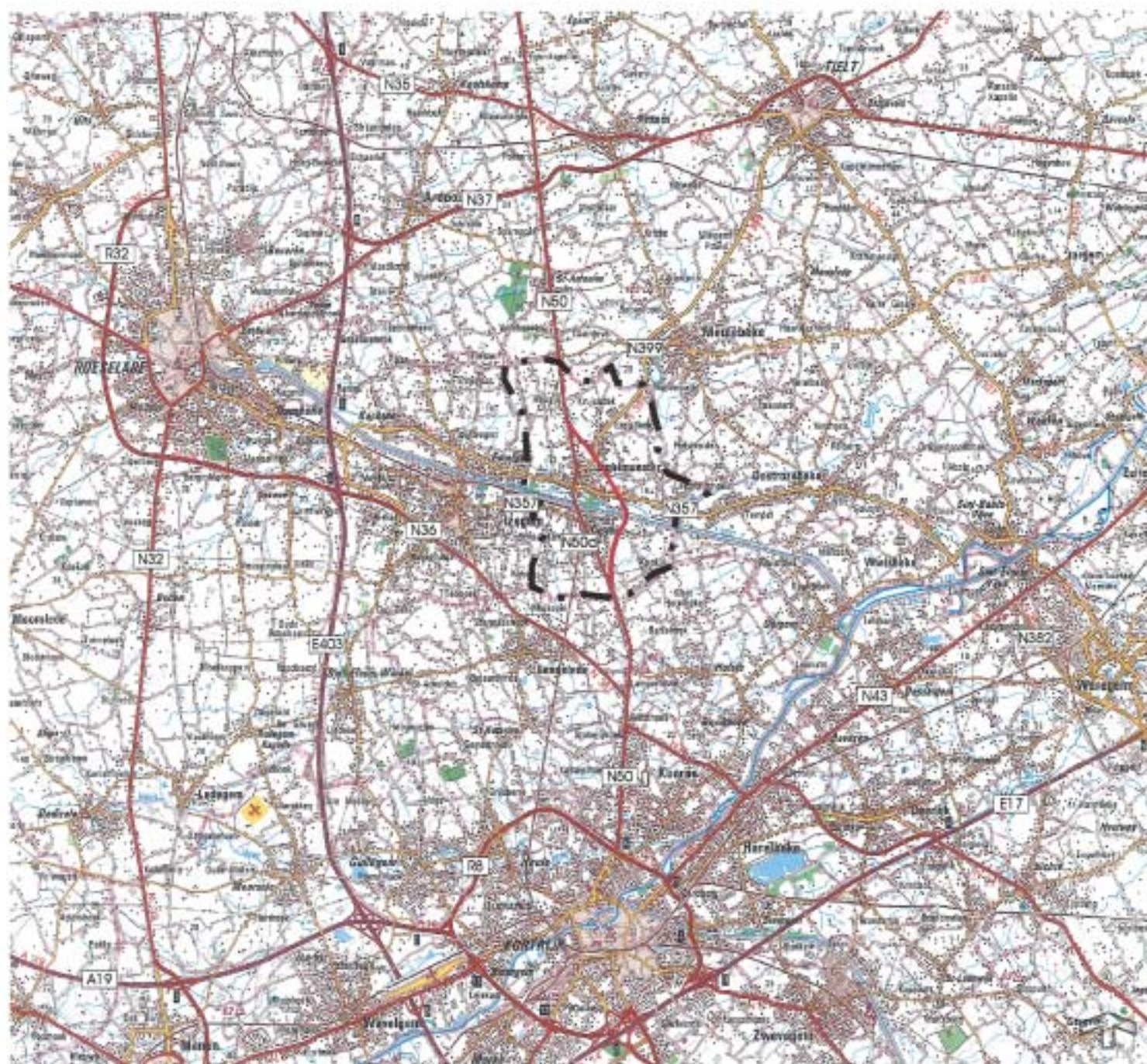
De as Kortrijk - Roeselare - Brugge (noord-zuid as) is opgebouwd uit :

- de E403 (A17) Brugge-Kortrijk;
- de N50 Brugge-Kortrijk (loopt doorheen Ingelmunster);
- de spoorweg Brugge-Kortrijk (loopt doorheen Ingelmunster);

De oost-west as doorheen Ingelmunster bestaat uit :

- de N357 Roeselare-Izegem-Ingelmunster-Oostrozebeke-Wielsbeke-Waregem;
- het kanaal Roeselare-Leie;

De bijhorende figuur geeft een overzicht van de voornaamste verkeersinfrastructuren in de regio. Op de kaart wordt de regionale situering van Ingelmunster voorgesteld, daarop is eveneens het tracé van het kanaal Roeselare-Leie en de spoorweg zichtbaar.



Legende

Bron : Rasterversie Topografische kaart NGI

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 1 :

REGIONALE SITUERING



Oktober 2001

1/96

1.4. DE STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR

Ingelmunster is gegroeid op het kruispunt van de assen Kortrijk-Brugge (N50) en Roeselare-Leie (kanaal en N357).

De bebouwing is grotendeels geconcentreerd in de kern (er zijn geen deelgemeenten). Het centrum van de kern is gelegen ten noorden van het kanaal Roeselare-Leie, maar ook ten zuiden van het kanaal strekt de kern zich verder uit (daar is ook het station gelegen).

Naar Izegem toe loopt de bebouwing van Ingelmunster haast onmerkbaar over in de bebouwing van Izegem. Regionaal beschouwd is er een sterke vergroeiing van de bebouwing langsheen het kanaal en de N357 merkbaar (Roeselare, Izegem en Ingelmunster). Het graven van het kanaal was een stimulans voor de industrie en bijgevolg ook het wonen.

In en rond het centrum zijn enkele groene ruimten aanwezig : park van kasteel de Plothe de Montblanc, groengebied/bosgebied langsheen het kanaal (hoofdzakelijk ten noorden ervan), natuurreservaat Mandelhoek (moerassig gebied).

Op volgende kaart wordt de bestaande regionale morfologische structuur geschetst. Om het verder verloop van de tekst beter te kunnen volgen, is er een kaart toegevoegd met een overzicht van de wijken en gehuchten en een kaart met de straatnamen van de kern van Ingelmunster.



MOBILITEITSPLAN INGELMUNSTER

opdrachtgever: gemeentebestuur van Ingelmunster

Kaart: 2

MORFOLOGISCHE
KAART



Dezine 2001



Legende

- 1 Beelshoek
- 2 De Wante
- 3 De Zandvugge
- 4 Ezelshoek
- 5 Hazekapel
- 6 't Leeuwtje
- 7 't Vlegend Paard
- 8 Hoerwijk
- 9 Hoge Doorn
- 10 Hoogte
- 11 Kriekhoek
- 12 Lampetten
- 13 Lenteakker
- 14 Molleveld
- 15 Nachtegaal
- 16 Sint-Amandawijk
- 17 Tuinwijk
- 18 Westwijk
- 19 Vlaswijk
- 20 Zandberg
- 21 Zwartenhoek
- 22 Naaipander
- 23 Rodenbachwijk
- 24 Bloemenwijk
- 25 Europawijk
- 26 Vierbunder
- 27 Boswijk

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 3 :

**OVERZICHT WIJKEN EN
GEHUCHTEN**





Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 4:

STRATENPLAN INGELMUNSTER



2. INVENTARISATIE VAN DE BESTAANDE PLANNEN EN STUDIES

Doel is om zoveel mogelijk relevante planningsdocumenten en studies te verzamelen die een impact zouden kunnen hebben op het lokale mobiliteitsbeleid. Het is uiteraard zo dat het onmogelijk en ook niet nodig is om alle bestaande documenten te bundelen, rekening houdend met de impact, beschikbaarheid en relevantie werden voor Ingelmunster een aantal studies weerhouden, zowel ruimtelijke plannen als verkeersplannen, gerangschikt van niveau Vlaanderen tot het gemeentelijk niveau.

2.1. RUIMTELIJKE PLANNEN

2.1.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Structuurplanning is voor het Vlaamse Gewest een nieuwe wijze van ruimtelijke planning. Op het niveau Vlaanderen wordt deze methodiek uitgewerkt in een Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het geeft de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen aan als een kader waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, alsook de basis voor het ruimtelijk beleid via verordenende plannen en andere maatregelen (definitieve vaststelling RSV bij besluit Vlaamse Regering 23 september 1997).

Het planningsdecreet, goedgekeurd op 24 juli 1996, bepaalt dat ruimtelijke structuurplannen 3 delen bevatten :

1. de bestaande ruimtelijke structuur en de prognoses : het informatief gedeelte;
2. de gewenste ruimtelijk structuur : het richtinggevend gedeelte;
3. en de bindende bepalingen.

Alhoewel alle onderdelen hun afzonderlijke waarde hebben, vormen ze samen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit samenhangend geheel is het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen tot 2007.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen. Deze zijn :

1. de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen;
2. het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en de bundeling van wonen en werken in de kernen;
3. het concentreren van economische activiteiten op de locaties die deel uitmaken van de bestaande economische structuur;

4. het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op locaties die ontsloten worden door het openbaar vervoer.

Stedelijke gebieden en stedelijke netwerken worden geselecteerd op basis van hun functioneel belang, hun rol en plaats in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen (en in Europese context). Delen van de gemeenten Ingelmunster, Izegem en Roeselare worden geselecteerd als regionaalstedelijk gebied Roeselare¹ (zie ook verder de figuur). Die delen van Ingelmunster die niet behoren tot het stedelijk gebied (afbakening moet nog gebeuren) worden beschouwd als buitengebied².

De belangrijkste uitgangspunten om duurzame mobiliteit in stedelijke gebieden te bewerkstelligen, zijn de volgende :

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid;
- het garanderen van de beoogde leefbaarheid;
- het vergroten van de verkeersveiligheid;
- het verminderen van de automobiliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit);
- het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

Belangrijk is dat, op selectieve wijze, delen van kleinstedelijke, regionaalstedelijke en grootstedelijke gebieden autoarm worden gemaakt. Dit vereist o.a. :

- een specifiek locatiebeleid;
- een gericht vergunningenbeleid t.a.v. nieuwe stallings- en parkeervoorzieningen;
- betere uitwisseling tussen de verschillende vervoersmodi;
- kwaliteitsverbetering en capaciteitsuitbreiding van het stads- en streekvervoer;
- het stimuleren van de zachte vormen van verkeer (fiets, te voet).

In het RSV worden ook de economische knooppunten geselecteerd. Een economisch knooppunt is een gebied met een hoog aandeel tewerkstelling. De geselecteerde stedelijke gebieden zijn economische knooppunten². Daar Ingelmunster deel uitmaakt van het stedelijk gebied Roeselare, is het dus ook geselecteerd als economisch knooppunt.

¹ Element uit het richtinggevend gedeelte van het RSV.

² Element uit de bindende bepalingen van het RSV.

Het RSV beoogt een optimalisering van het wegennet door categorisering. Er wordt in het RSV uitgegaan van de gewenste functie van de weg. Het wegennet wordt onderverdeeld in de categorieën hoofdwegen, primaire wegen (categorie I en II), secundaire wegen en lokale wegen al naar gelang de functie van de wegen (zie tabel)¹.

CATEGORIE	HOOFDFUNCTIE	AANVULLENDE FUNCTIE	INRICHTING	SELECTIE VOOR INGELMUNSTER
HOOFDWEG	verbinden op internationaal niveau	verbinden op Vlaams niveau	autosnelweg, naar Europese normen	geen hoofdwegen in het studiegebied
PRIMAIRE WEG I	verbinden op Vlaams niveau	verzamelen op Vlaams niveau	(stedelijke) autosnelweg, autoweg (2x2, 2x1) en weg (2x2, 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling	geen primaire wegen, categorie I in het studiegebied
PRIMAIRE WEG II	verzamelen op Vlaams niveau	verbinden op Vlaams niveau	autoweg (2x2, 2x1) en weg (2x2, 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling	geen primaire wegen, categorie II in het studiegebied
SECUNDAIRE WEG	verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau	toegang geven	weg (2x2, 2x1) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling en doortochten in de bebouwde kom	deze wegen worden in de provinciale ruimtelijke structuurplannen geselecteerd
LOKALE WEG	toegang geven		weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling	Deze wegen worden in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen geselecteerd

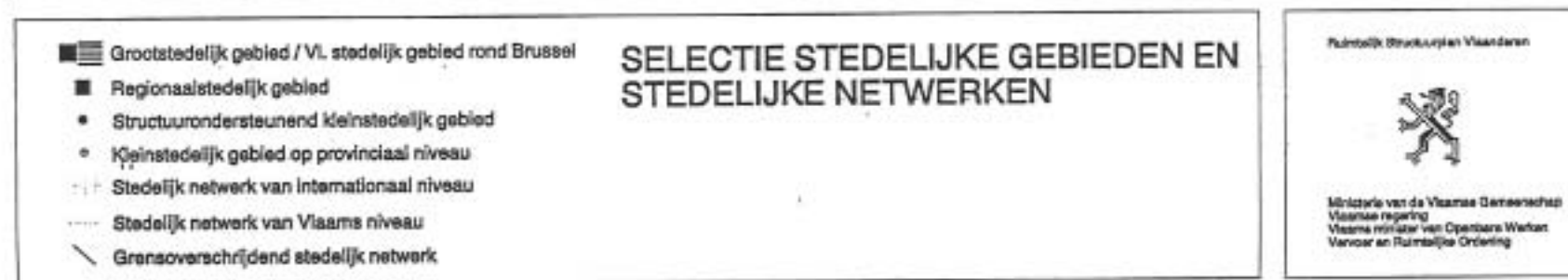
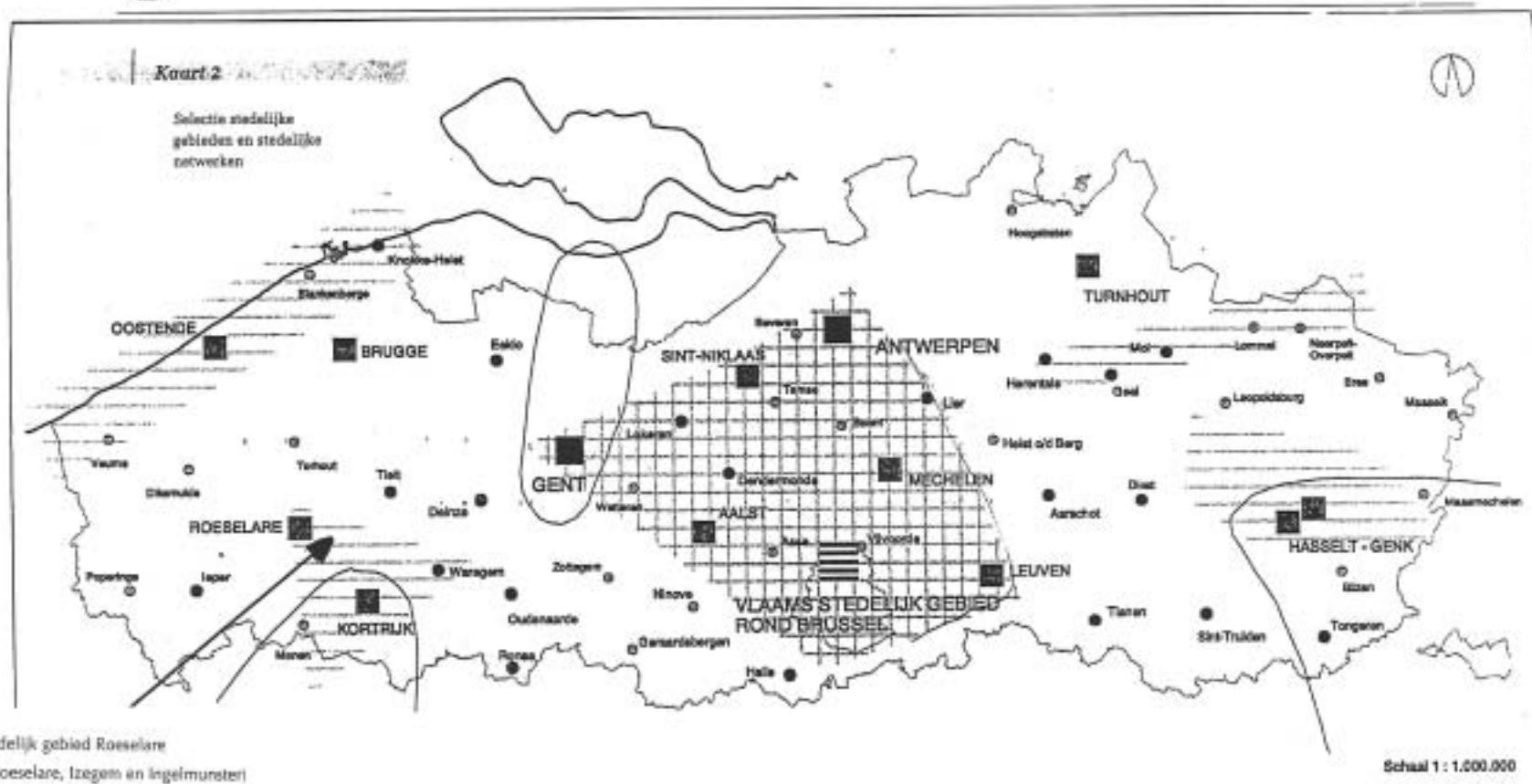
TABEL 1 : CATEGORISERING WEGENINFRASTRUCTUUR VOLGENS HET RSV

Te Ingelmunster zijn dus in het RSV geen wegen geselecteerd¹, een overzicht van de wegen die wel geselecteerd zijn in de regio is terug te vinden op de figuur categorisering van wegen.

De spoorinfrastructuur lijn Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel behoort tot het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer (niet voor goederenvervoer)¹.

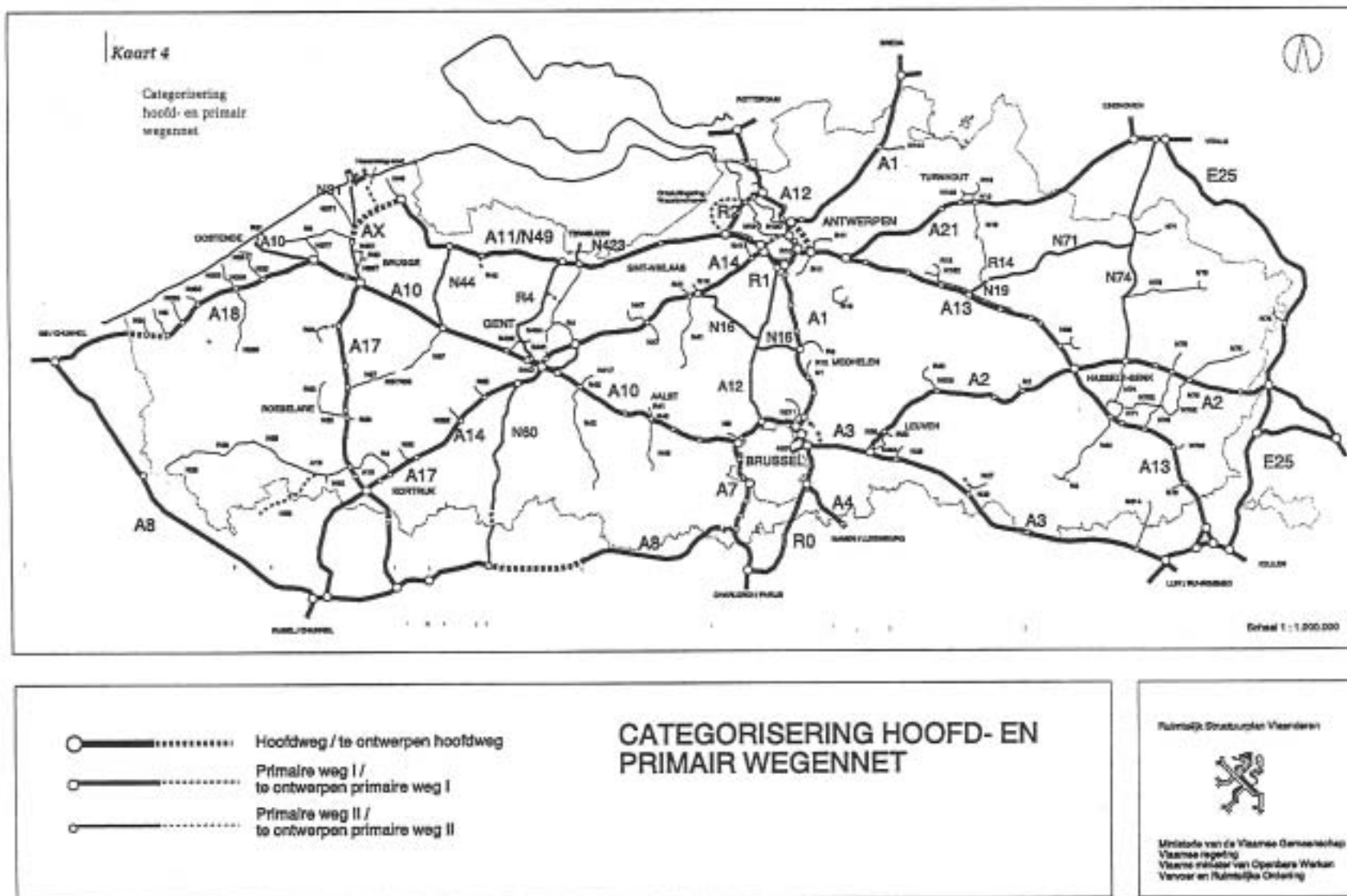
Het kanaal Roeselare-Leie behoort tot het secundair waterwegennet. De vervoersfunctie is op dit net richtinggevend t.o.v. de recreatieve, de landschappelijke en de waterwinningsfunctie, maar toch moet er gestreefd worden naar een maximale integratie van alle functies.

¹ Element uit de bindende bepalingen van het RSV.



FIGUUR 2 : SELECTIE VAN STEDELIJKE GEBIEDEN EN STEDELIJKE NETWERKEN

Bron : RSV



FIGUUR 3 : CATEGORISERING VAN WEGEN

Bron : RSV

2.1.2. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen is op 6 maart 2002 goedgekeurd bij ministerieel besluit.

Op 24 juli 1996 is het decreet houdende de ruimtelijke planning door de Vlaamse Regering bekrachtigd en afgekondigd. Dit decreet is momenteel geïntegreerd in het nieuw decreet van 18 mei 1999, houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, gewijzigd bij decreten van 28 september 1999, 22 december 1999 en 26 april 2000. Het decreet geeft een juridische basis aan het ruimtelijk structuurplan op provinciaal niveau naast de plannen op gewestelijk en gemeentelijk niveau. Het Ruimtelijk Structuurplan Provincie West - Vlaanderen is het uitwerken en verfijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het Ruimtelijk Structuurplan West - Vlaanderen is reeds in een vergevorderde opmaak. De West-Vlaamse Provincieraad heeft op 29 juni 2000 het ontwerp voor een provinciaal ruimtelijk structuurplan voorlopig vastgesteld. Ondertussen is het openbaar onderzoek reeds afgelopen en is het plan definitief goedgekeurd door de provincieraad. Het PRS-WV is op 6 maart goedgekeurd bij ministerieel besluit. Dit is in het Belgisch Staatsblad van 11.04.2002 verschenen.

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen situeert Ingelmunster zich binnen de invloedssfeer van de deelruimte 'Middenruimte'. Deze deelruimte omvat de steden Roeselare, Tielt en Torhout en wordt gekenmerkt door een sterk geïndustrialiseerde landbouw en een concentratie van intensieve veeteelt. Deze sterke economische dynamiek van het gebied heeft geleid tot een groot aandeel van verspreide (zonevreemde) bedrijvigheid en een vrij ongestructureerd landschap.

Het kanaal Roeselare-Ooigem, gelegen in de vallei van de Mandel, kende eveneens een sterke economische ontwikkeling. Hier ontwikkelde zich ook een verstedelijkte band tot in Ingelmunster.

* Gewenste ruimtelijke structuur van de Middenruimte¹

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende ruimtelijke beleid :

- Stedelijke gebieden en een gelijkmatig gespreid rasterpatroon van kernen als bundeling van activiteiten;
- Concentraties van bestaande bedrijvigheid in specifieke economische knooppunten voor clustering en endogene economische ontwikkeling;
- Kanaal Roeselare-Ooigem als drager van watergebonden industrie en ecologische potenties;
- A17 (E403) als belangrijke noordzuidverbinding tussen Brugge en Kortrijk;
- Beekvalleien, heuvelruggen, bosgebieden en openruimteverbindingen als natuurlijke bouwstenen van het industriële landschap.

¹ Element uit het richtinggevend gedeelte van het PRS-WV.

- Andere elementen van belang voor Ingelmunster
- Als de kern van Ingelmunster niet behoort tot het regionaalstedelijk gebied Roeselare wordt de kern aangeduid als een structuurondersteunend hoofddorp¹.

	ROL	MOGELIJKHEID BIJKOMENDE WONINGEN	MOGELIJKHEID LOKALE BEDRIJFVIGHEID
Structuurondersteunend hoofddorp	Structuurondersteunend voor wonen en werken in het buitengebied en een bovenlokale verzorgende rol	– Opvang van de eigen groei huishoudens op niveau van de kern – Aangroei huishoudens die niet kerngebonden zijn – Mogelijkheid eigen groei huishoudens van andere geselecteerde kernen in het buitengebied	In verwevenheid met het wonen en de mogelijkheid voor een lokaal bedrijventerrein van 5 ha; met mogelijkheid tot uitbreiding tijdens de planperiode

De nood aan bijkomende woongelegenheden en de grootte van een lokaal bedrijventerrein voor een structuurondersteunend hoofddorp dienen gestaafd te worden met gemeentelijke behoeftestudies.

- Selectie secundaire wegen¹ :
 - Secundaire wegen categorie I
 - N50, van de N399 (Ingelmunster) tot de R8 Kortrijk;
 - N399, van de Holdestraat (Tielt) tot de N50 (Ingelmunster);
 - N382, van de N43 (Waregem) tot de aansluiting op de N357 (Ingelmunster/Oostrozebeke) (nader te bepalen);
 - N357, van de N50 (Ingelmunster) tot de aansluiting met de N382 (Oostrozebeke/Ingelmunster) (nader te bepalen);
 - Secundaire wegen categorie II
 - N50, van de N50f Siemenslaan (Oostkamp) tot de N399 (Ingelmunster).

¹ Element uit het bindend gedeelte van het PRS-WV.

PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

ontwerp

RD figuur 20

SELECTIE SECUNDAIRE WEGEN



- hoofdweg
- primaire weg
- secundaire weg 1
- secundaire weg 2
- secundaire weg 3
- in studie
- op/ afrittencomplex op een hoofdweg



WEST-VLAANDEREN

FIGUUR 4 : SELECTIE SECUNDAIRE WEGEN

Bron : Prov. Ruimt. Structuurplan West-Vlaanderen (definitief goedgekeurd door de provincieraad op 12 juni 2001)

2.1.3. GEWESTPLAN ROESELARE-TIELT

Ingelmunster valt onder het gewestplan Roeselare-Tielt (KB. 17/12/1979).

Kenmerkend voor Ingelmunster is het grote, ietwat langgerekte woongebied, met enkele uitlopers van lintbebouwing langsheen N50 en N357. Het Kanaal Roeselare-Leie snijdt dit woongebied dwars doormidden. Woonuitbreidingsgebied is in beperkte mate voorzien, en is nog niet ingevuld (er zijn nog grote delen woongebied die pas recent zijn aangesneden).

Wat betreft de bedrijvigheid zijn op vele plaatsen op het gewestplan gebieden voor ambachtelijke bedrijven of KMO ingekleurd. Een strook zuidelijk van het kanaal is gemengde zone voor wonen en industrie. De twee industriegebieden zijn het gebied langsheen de N399 (Meulebekastraat) en het gebied omsloten door Mandel, Kanaal en omleiding op de N50 (dit gebied is nu geschrapt, zie verder).

De omleiding op de N50 is reeds uitgevoerd.

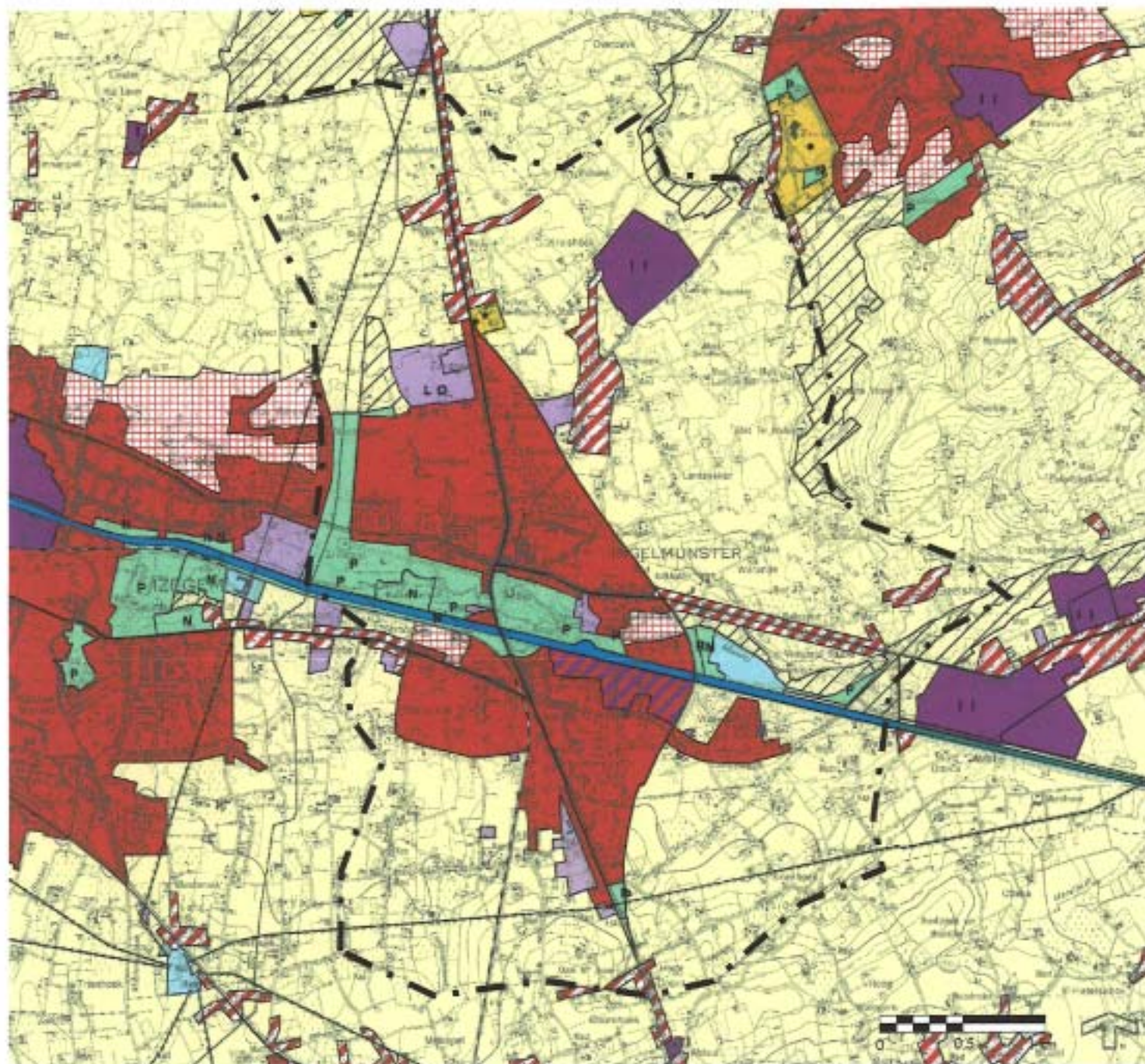
Ten noorden van het kanaal en langsheen de volle lengte van het kanaal Roeselare-Leie is er een tracé voorzien voor een verkeersweg, enerzijds aansluitend op de doortrekking van de N382 (Expressweg naar E17) te Waregem en anderzijds aansluitend te Roeselare op de E403 (A17). Ter hoogte van Izegem ligt die weg er (van de centrale brug tot aan de op- en afrit met E403 (A17). Te Ingelmunster niet, het gereserveerde tracé loopt ter hoogte van Ingelmunster doorheen park- en natuurgebied.

Ondertussen werd bij gewestplanwijziging (wijziging van 1999) dit tracé geschrapt, de betreffende reservatiestrook werd ingekleurd overeenkomstig de aanliggende gebieden¹.

Eveneens zijn wijzigingen aangebracht wat betreft bedrijvigheid : het industriegebied tussen Mandel, Kanaal en omleiding op de N50 is gewijzigd tot deels natuurgebied, deels gebied voor gemeenschapsvoorzieningen (containerpark, depot en waterzuiveringsstation), en het terrein voor ambachtelijk bedrijven en KMO langsheen de noordelijke oude tak van de N50 "Industriepark Zandberg" is uitgebreid, maar blijft wel een lokaal karakter behouden.

Tot slot werd de bestemming van de oever ten zuiden van het kanaal gewijzigd van groengebied naar natuurgebied.

¹ In de bijlage wordt de argumentatie voor het schrappen van de reservatiestrook voor de aan te leggen N382 vermeld.



Legende

Bron : Digitale rasterversie van het gewestplan
ARCHIV, afdeling Ruimtelijke Planning

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 5 :

GEWESTPLAN

Oktober 2001



1756

2.1.4. PLANNEN VAN AANLEG

In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van de BPA's die geheel of gedeeltelijk opgenomen zijn in het plannenregister van de gemeente Ingelmunster.

NAAM	DATUM GOEDKEURING	OPNAME IN PLANREGISTER	BESTEMMING	REALISATIEGRAAD
BPA Nieuwstraat - wijziging A	MB 28/11/1972	Rooilijn van de Weststraat	Hoofdbestemming wonen	Voor 90 % gerealiseerd, nog uitbreiding voorzien van 10-tal bejaardenwoningen
BPA Nieuwstraat - wijziging B	MB 10/04/1986		Hoofdbestemming wonen	100 % gerealiseerd
BPA Centrum - wijziging B	MB 16/06/1989		Hoofdbestemming wonen, openbare gebouwen	100 % gerealiseerd
BPA Deefakker	MB 27/07/1993		Hoofdbestemming bedrijven	100 % gerealiseerd
BPA Gentstraat - wijziging A	KB 06/02/1976 In herziening gesteld MB 15/09/1998	Volledig, met uitzondering van delen van zone 6 bestemd voor ambachtelijke bedrijfsgebouwen	Hoofdbestemming wonen, ambachtelijke zone	60 % gerealiseerd, nog uitbreiding voorzien van 60-tal woningen in nabije toekomst
BPA Sportcentrum	KB 15/04/1971 In herziening gesteld MB 18/07/1994	Volledig	Hoofdbestemming sportzone, wonen	100 % gerealiseerd
BPA Ketenstraat - wijziging A	KB 31/01/1983		Hoofdbestemming wonen, ambachtelijke zone	100 % gerealiseerd
BPA Ketenstraat - wijziging B	MB 30/04/1992		Hoofdbestemming wonen, ambachtelijke zone	100 % gerealiseerd
BPA Doelstraat	KB 26/09/1972	De ambachtelijke zones langs de Bruggestraat, langs de 11-juli Singel en gelegen tussen de Oliekouter, Weststraat en Westwijk	Hoofdbestemming wonen	Ondanks het vervallen van dit BPA, nog uitbreiding voorzien van ongeveer 110-tal woningen



NAAM	DATUM GOEDKEURING	OPNAME IN PLANREGISTER	BESTEMMING	REALISATIEGRAAD
BPA Ringlaan-Bruggestraat - wijziging A	MB 17/02/1981	Het deel dat getroffen werd door de gewestplanwijziging van 15/12/1998, nl. de bufferzone langs de ring	Hoofdbestemming wonen, ambachtelijke zone	Woongebied voor 60 % gerealiseerd, de ambachtelijke zone moet nog ontwikkeld worden
BPA Mandel-Oost	MB 17/06/1985	Het deel dat getroffen werd door de gewestplanwijziging van 15/12/1998, nl. de reservatiestrook langs de ring of de oprit van de ringbrug over het kanaal	Hoofdbestemming wonen	10 % gerealiseerd
BPA Heirweg-Zuid	MB 22/07/1987		Hoofdbestemming wonen	Nog een 3-tal woningen te realiseren
BPA Zandberg	In opmaak		Hoofdbestemming ambachtelijke zone (± 14 ha)	Nog volledig te realiseren

TABEL 2 : OVERZICHT BPA'S

Bron : Gemeente Ingelmuunster

Op de volgende kaart wordt de locatie van de verschillende BPA's die in het plannenregister opgenomen zijn aangegeven.



Legende

- Bestaande BPA
- BPA in opmaak

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 6 :

LOCALISATIE VAN DE BPA's

Oktober 2001



1756

2.1.5. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN INGELMUNSTER

Het GRS Ingelmunster wordt opgesteld door het W.V.I.. Het is de bedoeling om eind september 2001 de startnota naar Brussel te sturen voor overleg.¹

2.1.5.1. Bestaande ruimtelijke structuur

2.1.5.1.1. Structurerende elementen op macroniveau

De onmiddellijke nabijheid van de regionale steden Izegem, Roeselare en Kortrijk zijn voor de inwoners van Ingelmunster zowel sociaal, cultureel als economisch van groot belang. Alle drie zijn ze belangrijk i.v.m. hun scholen (Kortrijk in het bijzonder voor zijn hoge scholen en universiteiten), winkel- en dienstencentrum (Kortrijk-Kuurne voor zijn shoppingcentrum), ziekenhuizen (Izegem, Roeselare en daarna Kortrijk), uitgaansleven (vooral te Kortrijk). Daarnaast is Roeselare voor de land- en tuinbouw heel belangrijk door zijn veiling. Ingelmunster neigt in het algemeen het meest naar Izegem, Roeselare.

2.1.5.1.2. Bestaande ruimtelijke structuur van Ingelmunster

1. Bebouwde ruimte

Ingelmunster wordt door het Kanaal gesplitst in twee afzonderlijke gehuchten. De parochie ten noorden van het Kanaal de St. Amandsparochie en ten zuiden van het Kanaal de O.L.Vrouwparochie.

Daarnaast bestaat Ingelmunster uit vele kleine gehuchten² : Beelshoek, De Wante, De Zandvlugge, Ezelshoek, Hazekapel, 't Leestje, 't Vliegend Paard, Hoevewijk, Hoge Doorn, Hoogte, Kriekhoek, Lampetten, Lenteakker, Molleveld, Nachtegaal, Sint-Amandswijk, Tuinwijk, Westwijk, Vlaswijk, Zandberg, Zwartenhoek, Naaipander, Rodenbachwijk, Bloemenwijk, Europawijk, Vierbunder, Boswijk.

Trends en problemen met betrekking tot de bebouwde ruimte : de leefkwaliteit van de kern van de gemeente wordt bedreigd, vooral op het vlak van de verkeersveiligheid. De kern van Ingelmunster is gegroeid op een kruispunt van belangrijke verbindingswegen en deze zorgen door het toenemend auto- en vrachtverkeer voor stank, lawaai en trillingen, ook de veiligheid komt in gedrang. Dit probleem is enigszins opgelost door de aanleg van de Ringlaan rond Ingelmunster. Hierdoor wordt de kern

¹ Bij de uitwerking van de synthesesnota zal rekening gehouden worden met de opties uit het GRS.

² Een overzicht van de lokalisatie van de verschillende wijken en gehuchten is weergegeven op kaart 3 (pagina 10).

ontlast in de noord-zuidelijke richting. Daarentegen wordt het centrum van Ingelmunster nog zwaar belast in de west-oostelijke richting (Izegemstraat - Stationsplein - Stationsstraat - Gravinnestraat - Oostrozebekestraat).

2. Open-ruimtestructuur

Naast de kleine KMO's, zijn er in de gemeente Ingelmunster een aantal belangrijke bedrijven die de ruimte in sterke mate structureren. Functioneel overstijgen ze het louter lokaal belang, bijvoorbeeld op het vlak van tewerkstelling, aanvoer van grondstoffen en uitvoer van afgewerkte producten. Maar ook in hun relatie tot de landbouw en/of kleinere KMO's zijn ze van cruciaal sociaal en economisch belang in de regio.

De meeste van deze bedrijven liggen langs de belangrijkste invalswegen van Ingelmunster (Bruggestraat, Kortrijkstraat, Oostrozebekestraat) op het industrieterrein aan de Meulebekestraat en langs het Kanaal (watergebonden bedrijven).

3. De Lijninfrastructuur

– Wegeninfrastructuur :

Wegen van regionaal belang doorkruisen de gemeente Ingelmunster.

De N357 ten noorden van het Kanaal Roeselare - Leie (Gravinnestraat, Oostrozebekestraat) vormt de verbinding van Ingelmunster over Oostrozebeke met Waregem. De N357 ten zuiden van het Kanaal Roeselare - Leie (Izegemstraat) vormt de verbinding van Ingelmunster over Izegem met Roeselare. Heel wat zwaar verkeer (hoofdzakelijk afkomstig van de verschillende industriezones langs het kanaal) zorgt voor een zware belasting van deze weg.

De N50 (Bruggestraat, Ringlaan, Kortrijkstraat) vormt de oude verbindingsweg Brugge - Mons¹. Sinds 14 mei 1997 is de Ringlaan definitief gerealiseerd. Hierdoor werd de kern van Ingelmunster in de noord - zuidelijke richting (de as N50d, Bruggestraat, Stationsstraat, Stationsplein, Kortrijkstraat) ontlast van zwaar en doorgaand verkeer. Slechts één stuk van deze weg wordt nog geteisterd door zwaar verkeer, nl. Stationsstraat, Stationsplein, daar dit stuk weg het noordelijke en zuidelijke deel van de N357 verbindt. De Bruggestraat en Kortrijkstraat wordt ontlast van doorgaand verkeer door de aangelegde Ringlaan.

De N399 (Meulebekestraat) heeft vooral een verbindingfunctie met Meulebeke en Tielt.

¹ De hoofdweg E403 (A17) neemt nu de functie van verbindingsweg op zich.

De belangrijkste intergemeentelijke verbindingroutes via gemeentewegen zijn : De Weststraat, deze weg wordt vaak gebruikt als snelle route naar Roeselare en als verbindingsweg naar de A17. De Roeselarestraat loopt op de gemeentegrens in het noorden van de gemeente en is de verbindingsweg tussen Meulebeke en Roeselare. De Gentstraat verbindt het centrum van Ingelmunster (station, N50d) met de gewestweg N357 (Ingelmunster - Oostrozebeke), halverwege snijdt hij de Ringlaan. Deze weg is verboden voor doorgaand zwaar vrachtverkeer van meer dan 7,5 ton.

– **Busverbindingen :**

Er zijn drie bustrajecten door Ingelmunster : buslijn 66a Roeselare - Lendelede - Kortrijk, buslijn 68a Roeselare - Izegem - Ingelmunster - Anzegem, en buslijn 68b Kortrijk - Tielt

– **Fietsinfrastructuur :**

Langsheen een aantal drukke wegen zijn fietspaden voorzien (al of niet over de volledige weglengte) : Weststraat, Izegemstraat, Meulebekestraat, Ringlaan, Bruggestraat - Stationsstraat - Stationsplein - Kortrijkstraat.

Er zijn geen fietspaden langs de volgende belangrijke rijbanen : Oostrozebekestraat (vanaf het centrum tot aan de Ringlaan), Gentstraat, Weststraat (vanaf het centrum tot aan het Rustoord), Meulebekestraat (vanaf Bruggestraat, de eerste halve kilometer van de Meulebekestraat), Izegemstraat (vanaf het station tot aan de Ketenstraat), Bruggestraat (vanaf het centrum tot aan de Nieuwstraat).

– **Spoorweg :**

Het station van Ingelmunster is op een kleine honderd meter van het centrum gelegen. Van daaruit heeft men meerdere verbindingen richting Kortrijk en Brugge (lijn 66).

Naast het reizigersverkeer wordt deze spoorlijn ook druk gebruikt voor goederenverkeer van omliggende industrie (grotendeels uit Izegem).

Voor de oorlog waren er drie spoorlijnen, die Ingelmunster met vier andere steden of gemeenten verbonden, nl.

- Kortrijk - Brugge
- Ingelmunster - Anzegem : na de oorlog werd deze lijn alleen nog gebruikt voor goederentransport en was slechts gedeeltelijk in gebruik wegens het ontbreken van een brug over de Leie. Meestal verliep het traject naar Oostrozebeke of Wielsbeke, voor

het vervoer van hout naar de houtvezelbedrijven. Dit vervoer ging volledig verloren door het verdwijnen van de ijzerwegbrug over het Kanaal en de verbredingswerken in de jaren zeventig.

- Ingelmunster - Tielt : deze lijn verbond de gemeente Ingelmunster met Meulebeke via Tielt met Deinze en Gent. In het begin van de oorlog (1944) werd de spoorwegbrug en de brug voor ander verkeer vernietigd. Sindsdien werd de spoorweg niet herbouwd, zodat in 1944 het gebruik van deze spoorweg onmogelijk werd.

- **Waterwegennet :**

In 1871 werd het Kanaal Roeselare - Leie voltooid. Het Kanaal heeft zeker bijgedragen tot een gunstige economische ontwikkeling van de streek rond Roeselare, Izegem en Ingelmunster. Daar de Leieoevers wegens dreigend overstromingsgevaar minder geschikt waren als vestigingsplaats voor de opkomende industrie, heeft het grootste gedeelte van de nijverheid, dat zich via de Leie wilde bevoorraden, zich gevestigd op de veilige oevers van het Kanaal.

Het Kanaal Roeselare - Leie doorkruist het grondgebied en de bebouwde ruimte van Ingelmunster. Het Kanaal heeft nu een capaciteit van 1.350 ton. Dit Kanaal heeft een rechtstreekse ruimtelijke impact op de gemeente, niet alleen door zijn ligging en zijn breedte, doch ook voor de talrijke watergebonden activiteiten, die zich in de loop der jaren aan dit Kanaal ontwikkeld hebben : industrie, natuur, ontspanning en dergelijke.

De kanaalweg, die het Kanaal volgt langs de noordelijke zijde, wordt onderbroken ter hoogte van Ingelmunster. Daardoor is de verbinding Roeselare - Leie enkel aanzien als verbinding over water en heeft de kanaalweg zijn functie als verbinding tussen Roeselare en Waregem verloren.

- **Trends en problemen met betrekking tot de lijninfrastructuur :**

Van oudsher was de gemeente Ingelmunster een cruciaal **verkeersknooppunt**.

De **intensiteit** van het auto- en vrachtverkeer is zeker niet afgenomen de laatste jaren. Wel is er minder verkeer in de noord-zuidelijke richting door het centrum, sinds de openstelling van de Ringlaan in 1997.

Op vlak van de verkeersveiligheid wordt naar de schoolgaande jeugd toe beroep gedaan op de politie in de omgeving van de scholen bij de aanvang en het einde van de lessen. Tevens wordt tijdens de week op de piekuren van het verkeer verkeersregeling verricht en dit op de drukste punten, zoals het centrum, kruispunt Schoolstraat - Oostrozebekestraat, en kruispunt Bruggestraat - Meulebekestraat.

Het **fietspadennetwerk** is onvolledig en onveilig. Langs de Gentstraat is helemaal geen voorziening, hoewel deze weg door de gewone auto en licht vrachtverkeer (minder dan 7.5 ton) gebruikt wordt als verbindingsweg van het station (komende van de Izegemstraat) naar de Oostrozebekestraat. Langs de Weststraat, Meulebekestraat, Izegemstraat en Bruggestraat stopt het fietspad op de onveiligste plaatsen, telkens een eind voor het kruispunt. Drie oversteekplaatsen zijn heel onveilig voor de fietser, nl. de oversteekplaats Ringlaan - Kortrijkstraat, de oversteekplaats Ringlaan - Bruggestraat, en het kruispunt aan het station (Kortrijkstraat - Gentstraat - Izegemstraat). De enige veilige fietspaden in Ingelmunster zijn de vrijliggend en éénrichtingsfietspaden (Ringlaan).

2.1.5.1.3. Ruimtelijke structuur van de kern van Ingelmunster

Het centrale hart is de markt, omgeven door handelszaken. Vanuit dit centrale punt vertrekken de handelsassen langsheen de invalswegen.

Ingelmunster beschikt naast een uitgebreid winkelaanbod, over 5 basisscholen, 1 middelbaar onderwijs (ASO en TSO), een rusthuis, een bibliotheek, en verschillende sportterreinen met sporthal. Een containerpark is er nog niet, maar is voorzien samen met een waterzuiveringsstation tussen Ringlaan, Oostrozebekestraat en het Kanaal.

Er werden aan de rand van de kern ambachtelijke zones aangelegd, één uit overheidsinitiatief (tussen Ringlaan en de Meulebekestraat) en de rest, 10 zones, uit privaatininitiatief. Langs de Meulebekestraat is er een industrieterrein gevestigd.

2.1.5.2. Sectorale benadering

2.1.5.2.1. Economische bedrijvigheid

Werkende Ingelmunsterenaars naar plaats van tewerkstelling : in de gemeente zelf 1.447, in Izegem 672, in Oostrozebeke 183, in Meulebeke 105, in Harelbeke 60, in Ardooie 51, in Lendelede 44, en in andere werkgemeenten.

In 1998 waren er 299 bedrijven te Ingelmunster : 27 landbouwbedrijven, 70 bedrijven in de industriële / ambachtelijke sector, 60 in de bouwsector, en 142 in de handel-/dienstensector. Waarvan 291 KMO's, 7 middelgrote bedrijven en 1 bedrijf met meer dan 100 werknemers.

2.1.5.2.2. Ontspanning

Aan het kanaal vissen, kajakken en waterskiën. Verder is er het kasteelpark, het Aviflora pretpark, het natuureservaat Mandelhoek, het Brigandswandelpad (7km), ...

2.1.5.2.3. Scholen

De scholen te Ingelmunster zijn :

- de Gemeentelijke Lagere School, Schoolstraat 4
- de Gemeentelijke BLO-school "DE ZON", Oostrozebekestraat 15
- het Instituut Edelweiss, Schoolstraat 8 (ASO 1ste graad, TSO 1ste en 2de graad)
- de Vrije Lagere Kleuter- en Meisjesschool Centrum, Schoolstraat 8 + bijafdelingen H. Hart en St.-Jozef
- de Gesubsidieerde Vrije Basisschool, Brigandsstraat 15 + bijafdeling Kleuterschool Weststraat
- de Basisschool Regenboog, Meulebekestraat 38

2.1.5.2.4. Mobiliteitsstudie

Vertrekpunt	aankomst	aantal scholieren	
Ingelmunster	Ingelmunster	843	43.7%
buiten de gemeente	Ingelmunster	125	6.5%
Ingelmunster	buiten de gemeente	963	49.8%
Totaal		1931	100%

TABEL 3 : SCHOOLPENDEL 1991

Vertrekpunt	aankomst	aantal werkende beroepsbevolking	
Ingelmunster	Ingelmunster	1447	26.9%
buiten de gemeente	Ingelmunster	1736	32.2%
Ingelmunster	buiten de gemeente	2201	40.9%
Totaal		5384	100%

TABEL 4 : WERKPENDEL 1991

2.1.5.3. Gevoerde ruimtelijk beleid

Specifiek beleid ten opzichte van de bedrijven :

De verspreiding en ontwikkeling van de bestaande industriezone en ambachtelijke zone's zijn tevens een belangrijk element in het beheersen van de mobiliteit en de kostprijs ervan.

Nieuwe bedrijven (nieuwe activiteiten) moeten zich vestigen op de daartoe voorziene zones. Met nieuwe activiteiten worden kleine en middelgrote ondernemingen bedoeld. Er mogen geen nieuwe geïsoleerde en niet-agrarische bedrijven meer ontwikkelen in een open gebied.

Om een evenwicht te bereiken tussen het behoud van de open ruimte en het localiseren en inrichten van nieuwe ambachtelijke zones worden deze het best voorzien :

- bij een ontsluitingsweg
- aansluitend bij bestaande zones
- technisch gemakkelijk realiseerbaar
- bij voorkeur op minder geschikte landbouwgronden gegroepeerd, zonder de open ruimte te schenden
- lintbebouwing van bedrijven wordt uitgesloten

2.1.6. WOONBEHOEFTESTUDIE INGELMUNSTER

De gemeente Ingelmunster beschikt niet over een goedgekeurde woonbehoeftestudie. In het kader van het GRS is er een uitgebreid onderzoek gebeurd naar de woon- en leefstructuur door het W.V.L.

In dit onderzoek kwam men aan de hand van de gezinsprognose tot volgende behoefteaming voor de gemeente Ingelmunster :

	1999	2002	2007	2012
a (geraamd) aantal gezinnen	4.055	4.128	4.202	4.242
b frictieleegstand	101	103	105	106
geraamde woonbehoefte (a + b)	4.156	4.231	4.307	4.348
bijkomende behoefte t.o.v. 1999		73	147	187
bijkomende behoefte per periode		+ 73	+ 74	+ 40

TABEL 5 : RAMING VAN DE WOONBEHOEFTE

Bron : Startnota GRS Ingelmunster, WVI

De gegevens omtrent bouwmogelijkheden in Ingelmunster is terug te vinden in het volgende hoofdstuk (onbebouwde percelen).

2.1.7. ONBEBOUWDE PERCELEN

In de volgende tabel wordt per bestemming volgens het gewestplan het beschikbare aanbod aan kavels weergegeven. Daarbij wordt het aanbod opgesplitst in percelen in een goedgekeurde verkaveling, langs uitgeruste wegen en langs niet uitgeruste wegen.

Bestemming gewestplan	Goedgekeurde verkaveling	Langs uitgeruste weg	Langs niet uitgeruste weg
Woongebied	143	122	361
Woongebied met landelijk karakter	25	50	34
Woonuitbreidingsgebied	29	10	52
Industriegebied, nabest. wonen	0	0	63
Algemeen totaal	197	182	510

TABEL 6 : BESCHIKBAAR AANBOD KAVELS VOOR WONINGBOUW

Bron : Startnota GRS Ingelmuister, WVI

Van de onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen en lang uitgeruste wegen, wordt gesteld dat er respectievelijk 80% en 30% in een periode van 10 jaar zal gerealiseerd worden zonder specifieke stimulerende maatregelen van de gemeente. Dit betekent voor Ingelmuister dat er respectievelijk 126 en 44 percelen in rekening gebracht mogen worden als bijkomend aanbod binnen de eerste acht jaar (1999-2007) en 71 en 27 binnen de volgende 5 jaar. Dit wordt in de volgende tabel weergegeven.



Aanbod	Totaal (01/01/99)	Realisatie	1999-2007	2007-2012
Onbebouwde percelen				
In goedgekeurde verkavelingen	197	64% op 8 jaar (80% op 10 jaar)	126	71
Langs uitgeruste wegen	182	24% op 8 jaar (30% op 10 jaar)	44	27
Totaal	328		170	98

TABEL 7 : REALISATIE PERCELEN VOOR WONINGBOUW

Bron : Startnota GRS Ingelmuister, WVI

Op de volgende kaarten zijn respectievelijk het aantal onbebouwde percelen in verkavelingen en het aantal onbebouwde percelen langs goed uitgeruste weg gesitueerd.



Legende

-  Woongebied
-  Woongebied met landelijk karakter
-  Woonuitbreidingsgebied
-  Industriegebied, nabest. Wonen
-  Aantal percelen in het gebied

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 7 :

ONBEOUWDE PERCELEN IN EEN
GOEDGEKEURDE VERKEVELING

Oktober 2001



1756



Legende

-  Woongebied
-  Woongebied met landelijk karakter
-  Woonuitbreidingsgebied
-  Industriegebied, nabest. Wonen
-  Aantal percelen in het gebied

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart B :

ONBEOUWDE PERCELEN LANGS
EEN UITGERUSTE WEG



Oktober 2001

1/754

2.2. VERKEERSPLANNEN EN -ONDERZOEK

2.2.1. MULTIMODAAL VERKEERSMODEL WEST- VLAANDEREN¹

In opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap is het mobiliteitsplan van West-Vlaanderen opgemaakt door Groep Planning en het W.E.S. Dit gebeurde in de periode 1997-1998. Er zijn multimodale verkeersmodellen opgesteld teneinde te komen tot een consistent Vlaams verkeersbeleid. Deze modellen laten enerzijds toe om op een gestructureerde wijze basisgegevens inzake verkeer en vervoer te verzamelen en weer te geven. Anderzijds bieden zij ook een mogelijkheid om de invloed van het verkeer op een aantal keuzen inzake ruimtelijke ordening, verkeersinfrastructuur, openbaar vervoer, regelgevende en financiële maatregelen te organiseren.

2.2.2. MOBILITEITSPLANNEN BUURGEMEENTEN

Zowel de gemeente Izegem als Oostrozebeke beschikken over een conform verklaard mobiliteitsplan. De gemeente Harelbeke beschikt over een conform verklaarde oriëntatienota en is bezig met de uitwerking van een synthesenota en beleidsplan. De gemeenten Meulebeke en Lendeledede zijn nog niet gestart met opmaak van een mobiliteitsplan.

Enkele krachtlijnen van het mobiliteitsplan Izegem

- Verweving van activiteiten in het gebied tussen de N36 en het kanaal Roeselare-Leie. De regionale bedrijvigheid richten op de E403 en het kanaal en de lokale bedrijvigheid op de N36.
- Een gedifferentieerd snelheidsbeleid
- Behoud en eventuele uitbreiding van het gedifferentieerd parkeerbeleid.
- Weren van het vrachtverkeer uit de verschillende kernen door de invoering van een vrachtverbod in de centra en het uitbouwen en aanduiden van enkele vrachtroutes.
- Verhogen van het aanbod aan openbaar vervoer door het versterken en het verhogen van de frequenties van de bestaande lijnen en de invoering van een belbus Izegem-Ingelmunster.
- Uitbouw van een samenhangend fietsroutenetwerk om het fietsen in de gemeente te gaan stimuleren.
- Uitbouw van de N36 als een stedelijke ontsluitingsweg, uitbouw van de kernen tot zone 30 gebieden met speciale aandacht voor de doortochten en de schoolomgevingen.
- Uitbouw van een flankerend beleid.

¹ De gegevens van dit plan die betrekking hebben tot Ingelmunster zullen in de synthesenota van het mobiliteitsplan verwerkt worden.

Enkele krachtlijnen van het mobiliteitsplan Oostrozebeke

- Het concentreren van de voorzieningen in de kern, het bundelen van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in de kern van Oostrozebeke.
- Het drastisch afbouwen van het doorgaand verkeer in het centrum (zowel voor de oost-west als de noord-zuid richting). Hiervoor wordt geopteerd voor de realisatie van de kanaalweg voor de afwikkeling van het doorgaand verkeer en het vrachtverkeer.
- Weren van het vrachtverkeer uit het centrum door het opleggen van een beperkt aantal vastgestelde routes voor het vrachtverkeer.
- Invoering van zone 30 in de woonkernen.
- Uitbouw van een samenhangend fietsroutenetwerk.
- Het volwaardig uitbouwen van het openbaar vervoer, o.a. d.m.v. een belbus en het realiseren van een stamlijn Roeselare-Waregem.
- Uitbreiding van het aanbod aan ondersteunende en flankerende middelen.

Bij de uitwerking van de synthesenota en het beleidsplan voor de gemeente Ingelmunster zal er gestreefd worden naar een afstemming op deze reeds conform verklaarde studies.

2.2.3. PROVINCIALE STUDIES : ONGEVALLEN-GIS, FIETSROUTENETWERK EN AFBAKENING BEBOUWDE KOMMEN

Het Vlaams Gewest heeft met de vijf Vlaamse provincies een overeenkomst afgesloten met betrekking tot de opmaak van 3 studies. Concreet gaat het over het provinciale ongevallen-gis, het provinciaal fietsroutenetwerk en de afbakening van bebouwde kommen. Het is de bedoeling om met deze plannen te komen tot een uniforme werkwijze en een afstemming tussen de verschillende provincies.

+ Ongevallen-gis

In het ongevallen-gis worden de ongevallengegevens van de NIS-statistieken verwerkt voor de gewest- en provinciewegen. Deze verwerking levert een lijst op met geaggregeerde ongevallen (alle ongevallen die in een straal van 50 m liggen worden op 1 (kruis)punt geplaatst). Uit deze lijst met geaggregeerde ongevallen wordt dan een selectie gemaakt van de gevaarlijke punten.

Kaart 9 vormt een weergave van het provinciale ongevallen-gis voor de gemeente Ingelmunster.

- Fietsroutenetwerk

Het provinciale fietsroutenetwerk is gericht op de functionele verplaatsingen (woon-werk, woon-school, woon-winkel). Het netwerk is opgebouwd uit hoofdroutes en bovenlokale routes.

Op kaart 10 wordt het provinciale fietsroutenetwerk voorgesteld.

- Afbakening bebouwde kommen

Het doel van de afbakening is het aangeven op welke wegvakken van gewest- en provinciewegen een doortochtinrichting met een maximaal snelheidsregime van 50 km/u gewenst is.

Kaart 11 toont de afbakening van de bebouwde kommen langs gewest- en provinciewegen op het grondgebied van Ingelmunster.

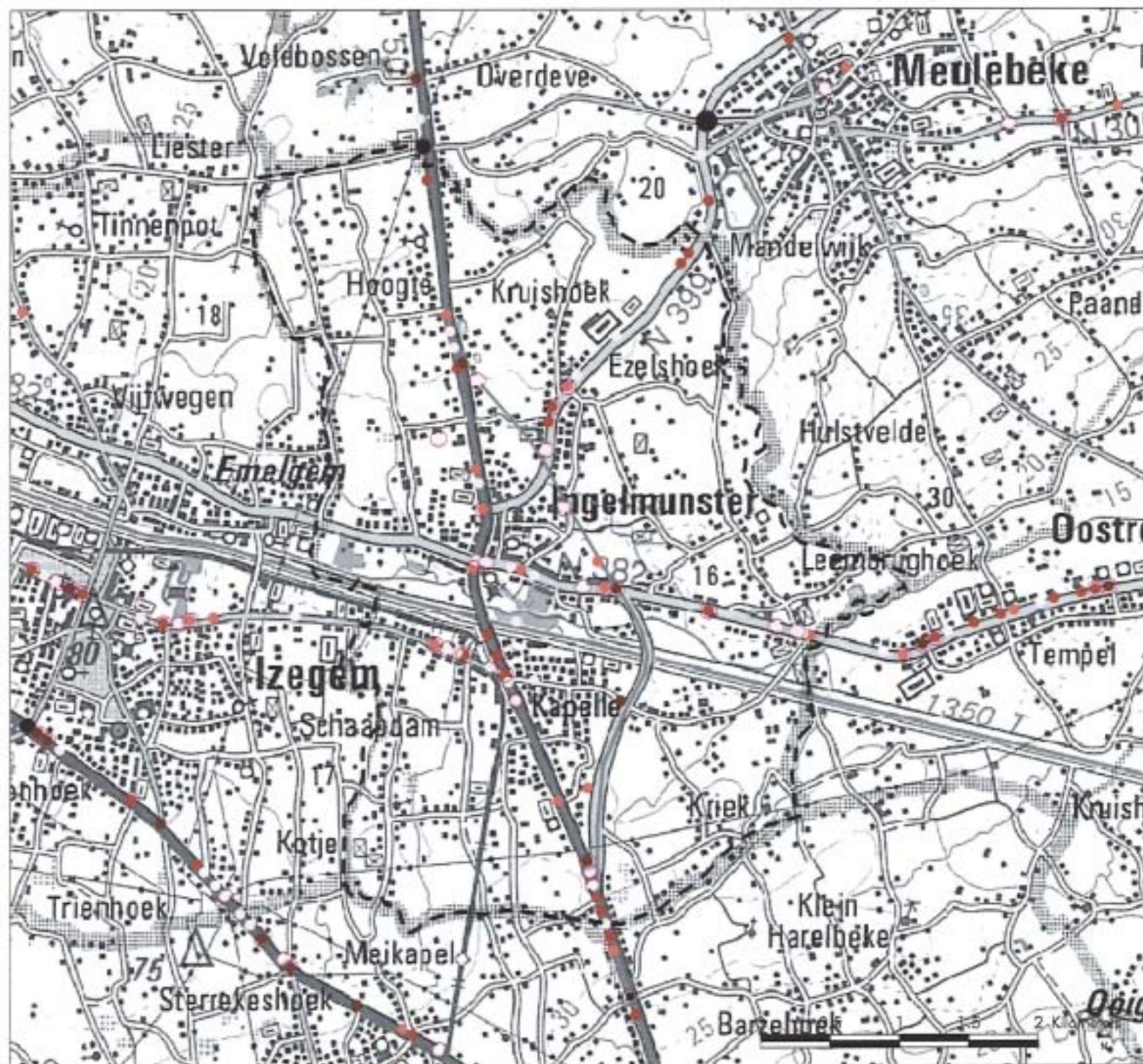
De gegevens van deze studies zullen in de synthesesnota meer in detail gebruikt worden.

2.2.4. ONDERZOEK IN HET MMM : DOORTREKKING N382 TOT IN INGELMUNSTER

Naar aanleiding van de doortrekking van de N382 tot in Ingelmunster heeft de afdeling Wegen en Verkeer van de provincie West-Vlaanderen een onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek bestaat uit enkele doorrekeningen van het multimodaal verkeersmodel West-Vlaanderen voor het basisjaar 1998 en voor een prognose in 2010.

Uit dit onderzoek kunnen volgende conclusies gemaakt worden :

- De aanleg van de N382, zonder bijkomende maatregelen in de doortochten van Wielsbeke en Oostrozebeke, zal de intensiteiten op de N357 slechts in geringe mate verlagen (met 6 % buiten de doortochten en met 9 % in de doortochten).
- Bij het niet doortrekken van de N382 zou het verkeer in de kernen van Wielsbeke, Oostrozebeke en Ingelmunster op de N357 in 2010 met ongeveer 56 % toenemen t.o.v. van het basisuitgangspunt 1998.
- Bij de doortrekking van de N382 zou het verkeer op de N357 in de kernen van Wielsbeke, Oostrozebeke en Ingelmunster ongeveer constant (+ 4 %) blijven t.o.v. het basisuitgangspunt 1998, indien er verkeersafremmende maatregelen genomen worden in de bebouwde zones van Wielsbeke (snelheidsbeperking en capaciteitsbeperking). Ook buiten de kernen zou het verkeer op de N357 ongeveer constant blijven t.o.v. het basisjaar 1998 indien er verkeersafremmende maatregelen genomen worden.
- De invloed van verkeersafremmende maatregelen in de bebouwde zones van Wielsbeke en Oostrozebeke leidt tot een belangrijk toename van het verkeer op de N382 en een afname van het verkeer op de N357.



Legende

- Aggregatie ongevalgegevens : fietsers
- Aggregatie ongevalgegevens : prioriteit
 - 1 - 2
 - 3
 - 4 - 6
 - 7 - 14
- Gevaarlijke punten : prioriteit
 - 15 - 16
 - 17 - 18
 - 19 - 22
 - 23 - 30
 - 31 - 100

Bron : Provinciaal ongevallen-gis,
Provincie West-Vlaanderen

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 9 :

PROVINCIAAL ONGEVALLLEN-GIS
PERIODE 1996-1998



Januari 2002

1756

2.2.5. VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN ARRONDISSEMENTEN KORTRIJK - ROESELARE - TIELT

In het kader van het structuurplan Zone Zuidoost werd door het W.E.S. in 1993 aan Groep Planning de opdracht gegeven om een verkeersleefbaarheidsplan voor de arrondissementen Kortrijk, Roeselare en Tielt te ontwikkelen.

Het onderzoek geeft aan hoe belangrijk de verschillende vervoersrelaties zijn doorheen en binnen het studiegebied. Het plan levert de basiselementen op voor het vastleggen van de structurerende elementen op het vlak van de bereikbaarheid op het niveau van de Zone Zuidoost.

Uit het lijvige document worden alleen de punten met betrekking tot Ingelmunster weerhouden.

2.2.5.1. Verkeersstromen 1993

2.2.5.1.1. Wegverkeer

De wegen in de regio worden hieronder in het kort beschreven, aan de hand van hun gemiddelde intensiteiten tijdens het avondpiek uur uit het verkeersmodel (zie figuur) :

- De E403 (A17) verbindt Brugge over Roeselare met Kortrijk en sluit aan op de E17. Intensiteiten zijn overal ongeveer gelijklopend, nl. tussen 2.000 en 2.200 mvt/uur. In de omgeving van Roeselare is de E403 (A17) iets drukker, nl. 2.500 mvt/uur.
- De N37 Roeselare-Tielt-Aalter is op sommige plaatsen omgelegd (o.a. te Ruiselede) of omgevormd tot expressweg en vervult hierdoor een regionale functie. De intensiteiten bedragen 800 à 1.000 mvt/uur, met een piek van 1.200 mvt/uur tussen Pittem en Tielt, waar de N37 samenvalt met de N35 Diksmuide-Lichtervelde-Tielt-Deinze. De N37 richting Aalter is belangrijker voor het regionaal verkeer dan de N35 richting Deinze.
- Op de N50 liggen de intensiteiten vrij laag tussen Brugge en Ingelmunster (500 mvt/uur) omdat de A17 de vroegere regionale verbindingsfunctie overgenomen heeft en omdat er geen woonkernen langs dit wegvak liggen. Tussen Ingelmunster en Kortrijk is de toestand anders : het aantal motorvoertuigen loopt op tot 1.200 à 1.500 mvt/uur met een piek te Kuurne van 2.400 mvt/uur (tussen de kruispunten met de N36). In dit gedeelte gaat het vooral om de relaties tussen Izegem en Ingelmunster met Kortrijk...

- De N357 Ingelmunster- Waregem (samen met de Izegemse en Ingelmunsterse gemeentewegen Rumbeeksestraat - Kachtemstraat - Baronstraat - Ingelmunsterstraat - Weststraat) is de weg die de verschillende geïndustrialiseerde kernen in de Mandelvallei met elkaar verbindt (Kachtem, Emelgem, Ingelmunster, Oostrozebeke, Wielsbeke, St.-Baafs-Vijve). De intensiteiten schommelen tussen 600 en 1.000 mvt/uur, met een piek van 1.500 mvt/uur tussen St.-Baafs-Vijve en Sint-Eloois-Vijve. Het gaat vooral om lokaal intergemeentelijk verkeer.
- De N36 Diksmuide - Roeselare - Izegem - Harelbeke - Deerlijk - Ronse is enerzijds tussen Izegem en de N50 te Kuurne als drievaksweg, en anderzijds tussen Roeselare en Izegem, en tussen de N43 te Beveren/Leie en de E17 te Deerlijk als 2x2-weg omgebouwd tot een regionale expressweg, maar vervult deze functie slechts half. Het aantal motorvoertuigen bedraagt tussen Diksmuide en Roeselare 600 à 1.200 mvt/uur, tussen Roeselare en Deerlijk 1.000 à 1.500 mvt/uur, tussen Deerlijk en Ronse is dit tussen 400 à 800 mvt/uur.



FIGUUR 5 : MODEL KORTRIJK-ROESELARE-TIELT - BELAST NETWERK (aantal motorvoertuigen per avondspitsuur)

Bron : Verkeersleefbaarheidsplan arr. Kortrijk-Roeselare-Tielt, Groep Planning, 1993

2.2.5.1.2. Bus

De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn verzorgt in de regio Kortrijk - Roeselare - Tielt, aanvullend op de N.M.B.S., de exploitatie van regionale buslijnen en tevens een aantal stadslijnen in Kortrijk. De Lijn staat vooral sterk op grote regionale verbindingen zoals Ieper - Roeselare, Kortrijk - Deinze, Kortrijk - Tielt (rijdt langs Ingelmunster), Roeselare - Izegem - Waregem - Anzegem (rijdt langs Ingelmunster).

2.2.5.2. Goederenvervoer

In de regio Kortrijk - Roeselare - Tielt is het overwicht van het wegvervoer overweldigend.

De grootste bedrijvigheid van de binnenscheepvaart situeert zich langs het kanaal Roeselare-Leie (ook te Ingelmunster, maar in beperkte mate, en enkel lossingen).

Voor goederenvervoer per spoor bestaat te Ingelmunster geen infrastructuur (goederenkoer of aparte lijn naar bedrijven).

2.2.5.3. Knelpunten in het verkeer

Er is het gebrek aan een rechtstreekse en vlotte verbinding van regio Roeselare-Tielt met de E17¹.

De verkeersonveiligheid langs de wegen in deze regio is heel groot.

In de regio tekenen er zich ook duidelijk enkele dichtslibbingstendenzen af, nl.

- tussen en langsheen de as E17-N43 Kortrijk-Waregem-Gent;
- tussen en langsheen de as A17-N32-N50, m.i.v. de driehoek Roeselare-Ingelmunster-Kortrijk;
- langsheen de N35, N36, N37 en de N357.

2.2.5.4. Structuurschema verkeer

Het structuurschema verkeer gaat o.a. uit van bundeling van infrastructuur, ontwikkeling langs hoofdassen met knooppunten langsheen de E17 en het kanaal Roeselare-Leie, verknoping van verkeersinfrastructuur.

¹ Deze uitspraak uit deze studie van 1993 klopt eigenlijk niet meer. Door de aanwezigheid van de E403 (A17) beschikt Roeselare eigenlijk over een vlotte verbinding naar de E17.

De studie opteert voor de uitbouw van de N36 als verbinding tussen de A17 en de E17¹.

Door te kiezen voor de N36 Roeselare-Harelbeke-Deerlijk als verbinding tussen de regio Roeselare en de E17, zou het belang verminderen van de aanleg/doortrekking van de N382 Waregem-Wielsbeke-Ingelmunster-Izegem. Wel is het deel tussen de N43 en de Stationsstraat te Wielsbeke aangewezen als onderdeel van de dwarsverbinding binnen het corridorknooppunt Waregem-Wielsbeke. Hierdoor zal ook het probleem van de bochtige doortochten van St.-Eloois-Vijve en St.Baafs-Vijve weggewerkt zijn.

Verder zal er door het afwerken van de ring rond Ingelmunster (ondertussen gerealiseerd)² aansluiting zijn van de bedrijvigheid langsheen het kanaal Roeselare-Leie met de N36 Roeselare-Deerlijk en meteen ook met de E17 en de A17. Het afwerken van deze ring zal vooral verkeer uit de richting Meulebeke (N399) uit de kern van Ingelmunster weren.

Door de uitbouw van het kanaal Roeselare-Leie voor binnenschepen van 1.350 ton³ is er een lineaire ontwikkeling van industrie ontstaan op deze as. Ook hier wordt gekozen voor verknoping van de infrastructuur, nl. te Izegem, Ingelmunster en Wielsbeke. Deze ontwikkeling moet uitsluitend gericht worden op watergebonden activiteiten en hoeft geen ondersteuning door nieuwe weginfrastructuur. Aansluitingswegen op de parallelle N36 Roeselare-Deerlijk moeten hierbij voldoende zijn, zoals de ring rond Ingelmunster.

2.2.5.5. Maatregelen verkeersleefbaarheid

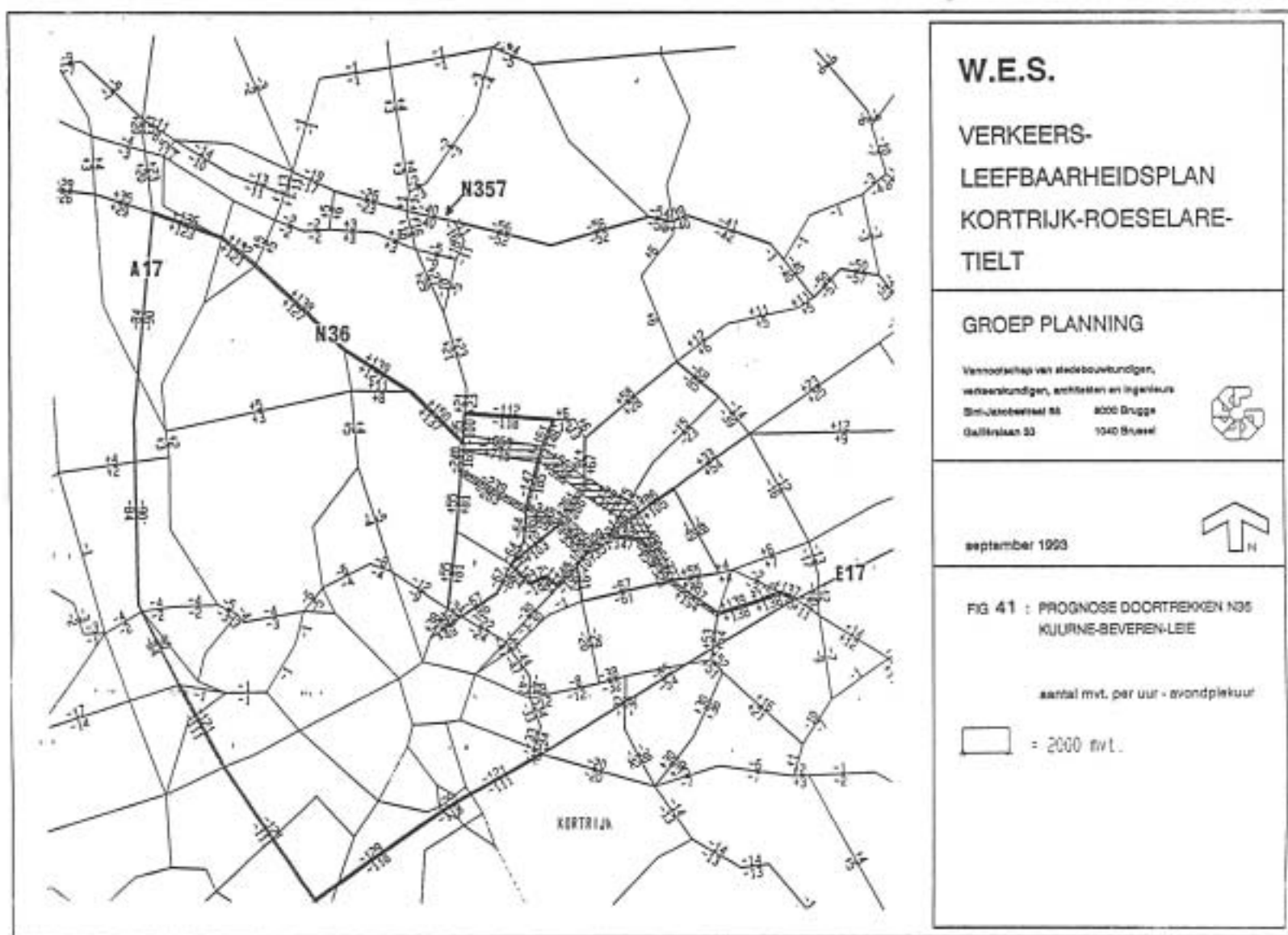
De maatregelen voor het verbeteren van de verkeersleefbaarheid zijn vooral gericht op :

- de afbouw van het secundair wegensysteem parallel aan het autosnelwegennet (N8, N43, N32, N50);
- herinrichting doortochten (o.a. op de N357 en N50);
- wegwerken zwarte punten

¹ Deze keuze is achterhaald door het RSV, die de weg niet als primair selecteerd. De N36 wordt nu wel voltooid als secundaire weg tussen N50 en N43.

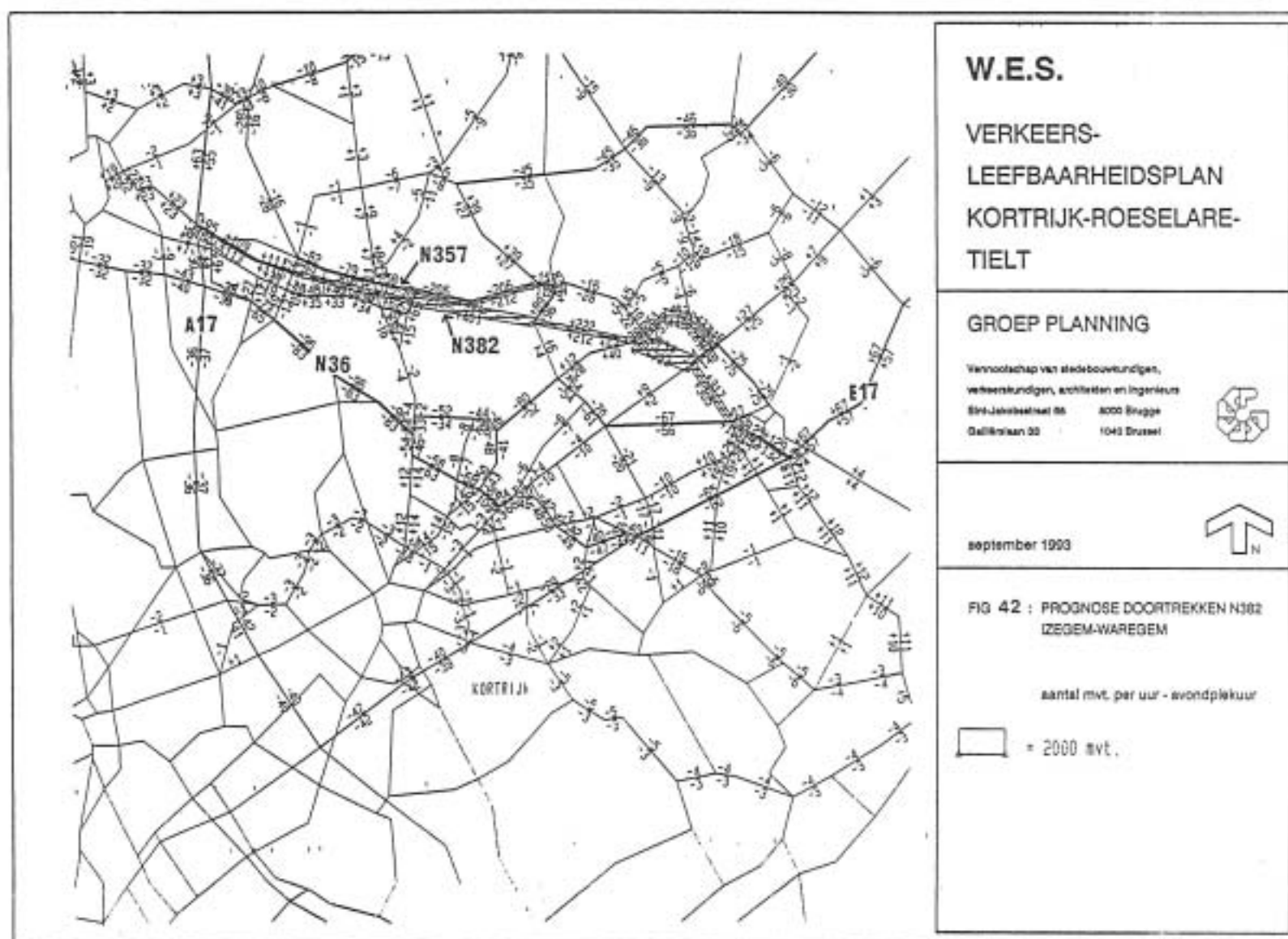
² De ring is reeds volledig uitgevoerd.

³ In principe is het kanaal ook toegankelijk voor schepen met een grotere capaciteit.



FIGUUR 6 : PROGNOSE DOORTREKKEN N36 KUURNE - BEVEREN - LEIE

Bron : Verkeersleefbaarheidsplan arr. Kortrijk-Roeselare-Tielt, Groep Planning, 1993



FIGUUR 7 : PROGNOSE DOORTREKKEN N382 IZEGEM - WAREGEM

Bron : Verkeersleefbaarheidsplan arr. Kortrijk-Roeselare-Tielt, Groep Planning, 1993

2.3. ANDERE RELEVANTE PLANNEN EN STUDIES

2.3.1. GNOP

Het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan van Ingelmunster werd opgesteld door Belconsulting nv., en werd door de gemeenteraad van Ingelmunster goedgekeurd op 17/12/96.

Enkel de elementen uit het actieplan die van invloed kunnen zijn op gebied van mobiliteit worden hier weerhouden. Als actieplan voor het GNOP van Ingelmunster werden enerzijds algemene natuurontwikkelingsmaatregelen voorgesteld en anderzijds werd een specifiek actieplan "Mandel-as" uitgewerkt (gebied rond de Vaart en de Mandel).

Volgende algemene natuurontwikkelingsmaatregelen werden o.a. voorgesteld :

- benutten van mogelijkheden voor het uitbouwen van educatieve en passief-recreatieve functies (natuurleerpaden, fiets/wandelroutes), bvb. op functionele voet- en/of buurtwegen;
- algemeen behoud van open ruimte-kwaliteiten.

Wat betreft het actieplan Mandel-as worden de volgende zaken aangehaald :

- De Mandel-as vormt een brede vallei, waarin het Kanaal Roeselare-Leie is getraceerd (met jaagpaden). Aan deze centrale as is een sterke industriële bedrijvigheid (veevoeding en textiel) toegevoegd, gepaard aan een sterke uitgroei als woon-werkagglomeratie.
- Nagenoeg het ganse plangebied is aangeduid als parkgebied op het Gewestplan. Voor de kanaaloever Noord is een reservatiegebied voorzien voor de zgn. Kanaalweg¹, in oorsprong geprojecteerd als verlengstuk op de geplande N357 ontsluiting Waregem (E17) - Oostrozebeke.
- De omgeving van het natuurreservaat Mandelhoek is als natuurverbindingsgebied afgebakend op de ontwerpkaart van de Groene Hoofdstructuur van Vlaanderen. Het gebied sluit aan op het gebied Ter Wallen-Blauwhuis te Izegem.
- Voor bepaalde wandeltracés (Beukendreef en Kanaaloever) wordt behoud in huidige toestand voorzien, terwijl t.h.v. een vroegere dreef Ermitage - Kanaaloever Noord (her)aanleg van een wandeltracé wordt voorgesteld via de aanleg van een halfverhard pad (met brugje over de Mandel). Een alternatieve locatie kan overwogen worden t.h.v. de vroegere spoorverbinding (naar Meulebeke - Tielt), gebruik makend van het nog aanwezige bruggenhoofd.

¹ Bij de laatste gewestplanwijziging is de reservatiestrook voor 'de Kanaalweg' weggevalen.

2.3.2. BESCHERMDE MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Het Beschermd Cultureel Patrimonium te Ingelmunster ziet er als volgt uit (bron het Beschermd Cultureel Patrimonium in het Vlaamse Gewest, de stand van 31 december 1997, uitgegeven door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, AROHM, Afdeling Monumenten en Landschappen) :

- het landschap gevormd door het park van het kasteel is een beschermd landschap (20/06/47)
- het Kasteel is beschermd als monument (24/04/74)
- de Sint-Amandskerk (toren) is een beschermd monument (14/10/75)
- de Herberg Kapelhof (Kortrijkstraat 1) is een beschermd monument (16/01/87)

Op de kaart wordt de locatie van de beschermde monumenten en landschappen aangeduid.

Op dit ogenblik zit het schip van de Sint-Amandskerk in de classificatiefase.

Door de dienst Monumenten en Landschappen worden een aantal gebouwen of omgevingen in Ingelmunster weerhouden waarvan eventueel een beschermingsdossier opgesteld zal worden. Het gaat om volgende locaties :

- Schoolstraat, begraafplaats van Ingelmunster : de grafkapel de Montblanc als monument
- Schoolstraat, begraafplaats van Ingelmunster : bepaalde graftekens als monument
- Schoolstraat, een gedeelte van de begraafplaats als dorpsgezicht
- Meulebekerstraat nr. 112, hoeve "D' heerlijkhe van Deefakker", de historische bestanddelen als monument
- Doelstraat nrs. 97-99 / Oliekouterstraat, eenheidsbebouwing met aanpalende kapel als monument

Het beschermingsvoorstel van deze locaties zal aan de Minister ter ondertekening voorgelegd worden. Op de kaart zijn de verschillende locaties aangegeven.

3. INZICHT IN DE VISIES VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN

3.1. VISIE VAN DE GEMEENTE INGELMUNSTER

Visie opgesteld door het schepencollege in samenwerking met de fractieleiders

Het gemeentebestuur Ingelmunster wil de komende jaren werk maken van een leefbaar Ingelmunster. Dit zal zijn consequenties hebben op het te voeren mobiliteitsbeleid. De krachtlijnen die het gemeentebestuur wil hanteren in het te ontwerpen mobiliteitsplan zijn de volgende :

- Waar mogelijk prioriteit geven aan de 'zachte weggebruiker'. Dit betekent dat bij toekomstige herinrichtingen van bestaande of bij aanleg van nieuwe infrastructuur de voetgangers, fietsers en mensen met een handicap prioritair hun plaats moeten krijgen in het ontwerp.
- Het zwaar verkeer moet zoveel mogelijk uit het centrum geweerd worden. Door verkeerstechnische ingrepen (bewegwijzering, herinrichting, ...) moet er voor gezorgd worden, dat het zwaar verkeer opteert om alternatieven te gebruiken. Dit brengt met zich mee dat er moet gezocht worden naar haalbare alternatieven, waar nodig in samenwerking met alle omliggende gemeenten. De volledige ontsluiting van de N36 lijkt ons één mogelijkheid om het zwaar verkeer op de oost-west as te kanaliseren. Het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Ingelmunster heeft aan AWW een voorstel gedaan om het zwaar verkeer vanaf het rond punt aan de Oostrozebekestraat via de N50 en de N36 (rotonde te Kuurne) richting Izegem om te leiden om zo de dorpskern van Ingelmunster te vermijden.
- Daarbij aansluitend wil het gemeentebestuur zo snel mogelijk een oplossing vinden voor de Weststraat, die een verbindingsweg tussen Oostrozebeke en Izegem is en die door zwaar verkeer gebruikt wordt terwijl de verkeerstechnische voorzieningen dit eigenlijk niet toelaten. Zeker op die weg moet het zwaar verkeer geweerd worden, rekening houdende met een degelijke signalisatie die ver genoeg op voorhand geplaatst moet worden.
- De noord-zuid verbinding via de Ring heeft ervoor gezorgd dat het centrum van Ingelmunster ontlast werd van een overdaad aan verkeer (vnml. vrachtwagens en auto's). Op langere termijn opteert het gemeentebestuur ervoor, in samenwerking met de bevoegde overheden, beide brede invalswegen (Kortrijksestraat vanaf de oude spoorwegroute, Bruggestraat vanaf de 11-julisingel) in te richten als woonomgeving, daar dit de hoofdfunctie van beide straten is en doordat dit belangrijke verkeersaders voor fiets- en voetgangersverkeer zijn (woon-school verbinding).
- Woonwijken moeten hun woonfunctie kunnen behouden.

- De centrumbrug zal een bepalende factor worden om het verkeer binnen Ingelmunster te organiseren. Het gemeentebestuur is van oordeel dat de brug beide delen van Ingelmunster met elkaar moet blijven verbinden en dat bij het ontwerp of heraanleg van de omgeving de fietser, voetganger en anders-valide zo gemakkelijk mogelijk beide delen van Ingelmunster moet kunnen bereiken. Een vlakke, beweegbare brug is daarbij een alternatief dat onderzocht moet worden.
- Aansluitend daarbij wil het gemeentebestuur ook werk maken van de herinrichting van de dorpskern, wat ook zijn consequenties zal hebben op het te voeren mobiliteitsbeleid.
- Daarnaast moeten de industrie- en ambachtelijke zones bereikbaar blijven voor de daar gesitueerde bedrijven. Dit brengt met zich mee dat er compromissen zullen moeten gezocht worden. Ook bij nieuwe inplantingen zal met de bereikbaarheid rekening moeten gehouden worden.
- De gemeente streeft ernaar om tijdens het weekend terug een uurverbinding met het spoor te verkrijgen.

KNELPUNTEN MOBILITEIT INGELMUNSTER

Gesignaleerde knelpunten :

- As Oostrozebekestraat - Weststraat
- As Gentstraat - Izegemstraat
- Snelheid op as Kortrijkstraat - Bruggestraat
- De 11-Julisingel, al dan niet, als alternatief voor de oost-westverbinding via de Weststraat
- Parkings beter aanduiden
- Meer aandacht in alle situaties voor zwakke weggebruikers
- Centrumbrug. Wat zijn de plannen?
- Betere ontsluiting van parking achter gemeentehuis.
- Situatie kruispunt Wanteburg - Gentstraat

Eventuele oplossingen en manieren om tot oplossingen te komen :

- Bevraging bij de Ingelmunsterse bevolking (per wijk, per situatie)
- Zone 30
- Aan 6 belangrijkste invalswegen van Ingelmunster, duidelijke info plaatsen
- Meer functionele controle en informatie voor het zwaar verkeer (uitwerken van een signalisatieplan)

3.2. VISIE VAN AWV WEST-VLAANDEREN

De visie werd geformuleerd door de heer Ir. H. Decramer, afdelingshoofd van de administratie Wegen en Verkeer, afdeling West-Vlaanderen.

1. Fysisch programma 2001, of in uitvoering

1. Binnen de gemeente: nihil
2. Buiten de gemeente met de mogelijke invloed op de mobiliteit binnen de gemeente
 - N382 vak Stationsstraat - R. De Ghellynckstraat te Wielsbeke: aanvang 2^e helft 1999, openstelling 2^e helft 2001
 - N36 vak Bavikhovestraat - N50 te Harelbeke en Kuurne: aanvang 2^e helft 1999, openstelling 2^e helft 2001

2. Voorstel 3 - jarenprogramma: 2002-2003

- N382 vak R. Ghellynckstraat te Wielsbeke tot Hulstestraat te Oostrozebeke

3. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

De afdeling wenst volgende ontwikkelingen te ondersteunen :

- Het stopzetten van de lintbebouwing langs de gewestwegen en het rechtstreeks toegang verlenen tot de gewestwegen, die tot secundair en primair wegennet gecategoriseerd worden

4. Categorisering gewestwegen

De definitieve categorisering van het wegennet, uitgezonderd primaire- en hoofdwegen, wordt vastgelegd in het provinciaal structuurplan. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, definitief vastgesteld door de provincieraad van West-Vlaanderen op 12/06/2001 omvat voor Ingelmunster en haar omgeving de hierna vermelde wegen. De visie van AWV wijkt niet af van het Provinciaal Structuurplan, voor wat deze wegen betreft.

1. N50 : vak R8 (Kortrijk) - kruispunt N399 te Ingelmunster : secundair I - wegennet
2. N50 : vak kruispunt N399 tot Brugge : secundair II - wegennet

3. N50d : lokaal wegennet
4. N357 : vak N37 (Roeselare) - N50d (Ingelmunster station) : lokaal wegennet
5. N357 : vak N50d (Markt - N50 (Ringlaan)) : lokaal wegennet
6. N357 : vak N50 (Ringlaan) tot aansluiting N382 : secundair I - wegennet
7. N357 : doortocht Wielsbeke en St.Baafs-Vijve en Oostrozebeke : lokaal wegennet
8. N382 : vak N357 - N43 (Waregem) : secundair I - wegennet
9. N399 : vak Ingelmunster (N50) tot Tielt : secundair I - wegennet

5. Verkeersleefbaarheid

De hiernavermelde gewestwegen, dienen als doortochten beschouwd te worden waarbij de leefbaarheid prioritair is en de verkeersfunctie ondergeschikt is:

- N50d
- N357 vak grens Izegem - station
- N357 vak Markt - N50 (Ringlaan)

6. Fietsers

Op de hiernavermelde gewestwegen dient de bestaande fietsinfrastructuur verder uitgebouwd te worden, waarbij de prioriteit afhankelijk is van de opname in het provinciaal fietsroutenet.

- N50: vak kruispunt N50d tot grens Meulebeke
- N50: vak kruispunt N50d tot grens Harelbeke
- N357: vak kruispunt N50d tot grens Oostrozebeke
- N357: vak station - grens Izegem



Legende



Beschermd monument of landschap



Waarhouden gebouw of omgeving voor het eventueel opstellen van een beschermingsdossier

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Gedrahtigver : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 12:

LOCATIE BESCHERME MONUMENTEN EN
LANDSCHAPPEN



7. Verdere uitbouw van het gewestwegennet

1. De afdeling ondersteunt de verdere doortrekking van de N382 vanaf de R. De Ghellynckstraat te Wielsbeke tot aan de aansluiting via de N357 op de N50 in het kader van de verwezenlijken van een betere verbinding tussen Tielt en de E17.
2. De afdeling is geen voorstander van de doortrekking van de N382 tot aan de E403 te Izegem.

8. Overdracht wegen

De wegen die door het provinciebestuur als lokale wegen zullen gecategoriseerd worden, komen in aanmerking voor overdracht aan de gemeente.

3.3. VISIE VAN AWZ AFDELING BOVENSCHELDE

De visie werd verwoord door de heer Ir. Jan Balduck, celhoofd exploitatie, van de Administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Bovenschelde.

In het kader van de modernisering van het kanaal Roeselare-Leie op 1350 ton, moet de bestaande brug in de gewestweg Kortrijk-Brugge nog herbouwd worden om de vrije hoogte aan de andere bruggen op het kanaal gelijk te brengen.

3.4. VISIE VAN DE PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

De visie werd opgemaakt door de heer E. De Pauw, Adj. Adviseur Mobiliteit

1. Situering van Ingelmunster binnen de structuurplanning

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt Ingelmunster deels gesitueerd in het buitengebied, deels in het regionaalstedelijk gebied Roeselare. Over het grondgebied van de gemeente lopen hoofdwegen noch primaire wegen. De gemeente is wel verbonden met het hoofdspoorwegennet via de lijn 66 en met het kanaal Roeselare - Ooigem dat geselecteerd werd als secundaire waterweg.

In het Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan worden op het grondgebied van de gemeente de N399, delen van de N50 en de N382 geselecteerd als secundaire weg type I (hoofd functie verbinden op bovenlokaal niveau). Een deel van de N50 werd ook geselecteerd als secundaire weg II (hoofd functie ontsluiten op bovenlokaal niveau). Meer specifiek is het doel om de relatie N399 - N50 - N382 te laten functioneren 1) als verbinding tussen de kleinstedelijke gebieden Tielt en Waregem en 2) als verzamel- en ontsluitingsweg om de verspreide bedrijvigheid in de regio naar het hogere wegennet te leiden. De N382 heeft ook een functie als omleiding van de kernen van Oostrozebeke en Wielsbeke. De N357 wordt een lokale weg met eventuele uitzondering van wegvakken die worden aangewend in de aansluiting tussen de N382 en de N50.

De N382, de N50 en de N357 worden beheerd door het Vlaams Gewest, de N399 door de Provincie.

2. Huidige verkeersproblematiek

Volgende mobiliteitsproblemen stellen zich op het grondgebied Ingelmunster:

- Aanzienlijke problemen inzake verkeersleefbaarheid langs de N50 (buiten de doortocht) en de N357
- Barrièrewerking door het kanaal Roeselare - Ooigem
- Ontsluiting van de verspreide bedrijvigheid op het grondgebied.

3. Visie van de Provinciale Planologische Dienst (PPD)

De grote dynamiek in deze deelruimte brengt zeer veel verkeer met zich mee. Het hogere wegennet is er dan ook relatief sterk ontwikkeld en gericht op ontsluiting naar de hoofdwegen A14/E17 en A17/E403. Een aanvullende selectie van de secundaire wegen ondersteunt deze ontsluiting. Binnen het regionaalstedelijk gebied moeten de mogelijkheden voor het openbaar vervoer (zowel per spoor als over de weg) en de bovenlokale fietsverplaatsingen maximaal benut worden. De rechtstreekse (watergebonden bedrijven) en onrechtstreekse (via overslagterminal) ontsluitingsmogelijkheden van de binnenvaart worden aangemoedigd.

Bijzondere aandachtspunten voor het gemeentelijk mobiliteitsplan zijn:

- De herinrichting van de N357 als lokale weg nadat de N382 de bovenlokale verkeersfuncties overgenomen zal hebben
- De aansluiting van de N382 op de N50
- De ontsluiting van de bedrijven(terreinen)
- Mogelijkheden voor de afbouw van de barrièrewerking van het kanaal
- De potenties voor openbaar vervoer en fietsverbindingen met de stedelijke gebieden Kortrijk en Roeselare - Izegem.

3.5. VISIE VAN DE NMBS

De visie werd opgesteld door de heer Ir. P.J. Baekelandt, districtsdirecteur

Het station Ingelmunster (gelegen op de spoorlijn 66 van Brugge naar Kortrijk)

1. Reizigerstreindienst

Het station Ingelmunster wordt in hoofdzaak bediend door de L - treinen (stoptreinen) van de relatie Brugge - Kortrijk, aangevuld met 12 piekuurtreinen tijdens de ochtend- en avondspits.

Tijdens weekdagen tussen 4.52 uur en 23.08 uur beschikken de treinklanten over:

Richting Kortrijk - Brugge

- 19 stoptreinen (uurfrequentie)
- 1 piekuurtrein 's morgens
- 2 piekuurtreinen 's avonds naar Brugge
- 3 piekuurtreinen 's avonds naar Roeselare (vanuit Brussel NZV)

Richting Brugge - Kortrijk

- 19 stoptreinen (uurfrequentie)
- 5 piekuurtreinen 's morgens (waarvan er drie doorrijden naar Brussel NZV)
- 1 piekuurtrein 's avonds

Op weekdays tijdens het zomerseizoen - tussen 8 en 22uur - rijden deze stoptreinen naar en vanuit Blankenberge en geven Ingelmunster aldus een rechtstreekse verbinding met de kust.

Tijdens de weekends is het aanbod tussen 6.11 uur en 23.08 uur als volgt:

Richting Kortrijk - Brugge

- 16 stoptreinen (uurfrequentie)

Richting Brugge - Kortrijk

- 17 stoptreinen richting Kortrijk (uurfrequentie)



Het treinaanbod in het weekend is sinds eind september herleid tot een twee-uurdienst.

Ingelmunster heeft een zeer goede treinverbinding met Kortrijk. In Kortrijk vertrekken aansluitende treinen naar o.m. Gent, Oudenaarde, Zottegem, Denderleeuw en verder de Brusselse stations, Moeskroen en Lille Flandres.

Station Ingelmunster is ook een aansluitingsstation tussen de treinen en de bussen van De Lijn.

Er wordt aansluiting gegeven naar volgende buslijnen:

Lijnnummer	Bestemming	Optimale aansluitingstijd
68b	Tielt	5'
68b	Kortrijk	5'
68a	Izegem - Roeselare	5'
68a	Anzegem	5'
68a	Roeselare	5'

2. Aantal reizigers

Station Ingelmunster is een zgn. station categorie "D2"¹.

Het gemiddeld aantal instappende treinklanten bedroeg in 1999 :

- Tijdens weekdays : 412 (tegenover 530 in 1998)
- Op zaterdag : 85 (tegenover 90 in 1998)
- Op zondag : 79 (tegenover 70 in 1998)

¹ Categorie van een station wordt bepaald a.h.v. jaarlijkse tellingen van opstappende reizigers.

3. Faciliteiten voor de treinklanten

Het loket van station Ingelmunster is tijdens de week open van 5.35 tot 21.15 uur. Op zaterdag van 8.35 tot 16.15 uur en op zondag van 13.30 uur tot 21.30 uur (zomer: van 7.35 tot 15.15 uur). De openingsuren zijn derwijze bepaald dat een maximum aantal treinklanten kan worden bediend.

De klanten kunnen aan het loket terecht voor alle producten en inlichtingen "binnenlands treinverkeer". Voor reisbiljetten "internationaal verkeer" kunnen de treinklanten terecht in de stations van Izegem en Kortrijk.

Het station beschikt niet over een mobiele laadhelling en opgeleid personeel voor het helpen in- en uitstappen van mindervalide reizigers. Mindervalide treinklanten kunnen ten allen tijde terecht in de stations van Izegem en Kortrijk.

Op beide perrons is er een geluidsinstallatie aanwezig voor het inlichten van de reizigers. Die wordt bediend door Kortrijk en Izegem, volgens de rijrichting van de trein.

De reizigers beschikken over een fietsenstalling voor 250 fietsen en er is parkeergelegenheid voor 42 auto's. De betalende fietsenstalling (24 pl) wordt uitgebaat volgens de openingsuren van het loket.

4. Investeringsen en projecten

De NMBS plant in haar komende 10 - jarenplan voor ongeveer 6,38 miljoen investeringen.

- Perronhoogte op 55 cm brengen na 2005 (nieuwe Europese standaardperronhoogte, wordt systematisch gebouwd bij grondige vernieuwing van perrons)
- Zitjes in de lokettenzaak en op de perrons
- Bijkomende fietsenstalling

5. Overwegen

De gemeente Ingelmunster telt 6 overwegen waarvan 1 privé-overweg en 5 openbare overwegen.

- OW 104 (Kleine) Izegemstraat
- OW 105 Izegemstraat - N357
- OW 106 Heinweg Zuid
- OW 107 Duikerstraat
- OW 108 Hemelrijkstraat
- OW 109 privé - overweg

Alle openbare OW zijn optimaal beveiligd (2^{de} categorie: met lichten, bellen en slagbomen). De belangrijkste overweg is OW 105 (gewestweg N357). Deze 6 OW zijn gespreid over +/- 2 km, hetgeen een zeer hoge dichtheid betekent. Bij aanleg of wijziging van de wegeninfrastructuur wens de NMBS dat steeds de mogelijkheid van afschaffing van één of meerder OW in aanmerking wordt genomen.

3.6. VISIE VAN DE LIJN

De visie werd opgesteld door de heer L. De Man, directeur van De Lijn West-Vlaanderen

Overzicht huidige situatie betreffende buslijnen op grondgebied Ingelmunster

	Lengte van de lijn	Lengte op het grondgebied Ingelmunster	Commerciële snelheid op grondgebied Ingelmunster
66a Kortrijk - Lendelede - Roeselare, met uitbreiding naar Ingelmunster	22,305 km (hoofdas)	1,617 km (op uitbreiding Ingelmunster)	28,64 km/u
68a Roeselare - Izegem - Anzegem	39,004 km	5,953 km	35,718 km/u
68b Kortrijk - Tielt	24,859 km	5,002 km	27, 284 km/u

Visie met betrekking tot de bestaande exploitatie

1. Kosten minimaliseren

We streven ernaar om de bestaande commerciële snelheid van bovenvermelde lijnen te handhaven en te optimaliseren. Daarom zijn onderstaande maatregelen te verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer wenselijk :

- Verkeerslichtenbeïnvloeding aan de kruispunten met verkeerslichten : prioriteit voor lijnbussen.
- Reiswegen van het openbaar vervoer vrij houden : manifestaties zoals stoeten, braderieën, wielervedstrijden, enz. dienen zoveel mogelijk worden vermeden op de reiswegen van het openbaar vervoer.
- Prioriteit bij het strooien van smeltzout op de reiswegen van de bussen :
- Busvriendelijke snelheidsremmers en inrichting van kruispunten : de snelheidsremmers en plateaus dienen zodanig aangelegd te worden dat deze door onze voertuigen kunnen bereden worden aan de op deze weg toegelaten snelheid, zonder verlies aan comfort voor onze reizigers (zie de geldende reglementering 'vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan deze moeten voldoen', zoals bepaald in het koninklijk besluit dd. 09/10/98, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad dd. 28/10/98, p. 35434 e.v.).

2. Aantal reizigers maximaliseren

Om het aantal reizigers op onze voertuigen te verhogen, dienen onderstaande maatregelen genomen te worden :

- Ingestelde frequentie en stiptheid garanderen: door het verwezenlijken van de punten vervat in rubriek 1, wordt automatisch de stiptheid en de frequentie bevorderd.
- Comfort aan de halten verbeteren: de inrichting van de bushaltes dient te gebeuren conform de richtlijnen in de omzendbrief van de Administratie Wegen en Verkeer, met - indien mogelijk - aan iedere halte minstens een schuilhuisje :
 - + infobord in schuilhuisje,
 - + fietsenstalling indien noodzakelijk,
 - + afvalbak,
 - + verlichting,
 - + zitbank,

- zicht op aankomende bus.
- Onderhoud van de haltes en schuilhuisjes :
 - Zwerfvuil verwijderen,
 - Afvalbakken ledigen,
 - Onderhoud van eventuele beplanting,
 - Ruiten schuilhuisjes reinigen.
- Informatie verbeteren :
 - Uurroosters in gemeentelijke informatiebladen,
 - Informatie in de onthaalgids van de gemeente,
 - Verspreiding van alle informatie i.v.m. openbaar vervoer in gemeentelijke centra (gemeentehuis, bibliotheek, sporthal, enz.)
- Handhaving parkeerbeleid :
 - Boetes opleggen voor parkeren op bushaltes en stationneren in dubbel file.

3. Financiële ondersteuning

- Rechtstreekse tussenkomst van de gemeente: derdebetalersysteem.
- Rechtstreekse tussenkomst van bedrijven en scholen in verplaatsingskosten van werknemers en scholieren.
- Bij werken, dient de meerkostprijs van de wegomlegging voor het openbaar vervoer opgenomen te worden in de aanbestedingsprijs.
- Bij braderieën, wielervedstrijden en alle grote organisaties waarbij omleidingen niet kunnen vermeden worden, dient de meerkostprijs van de wegomlegging voor het openbaar vervoer gedragen te worden door de organisatoren.
- Tussenkomst voor promotieacties naar belangrijke doelgroepen (scholieren, 60 -plussers, toeristen, winkelverkeer, ...)
- Tussenkomst duidelijke info aan de haltes i.v.m. omleidingsreisweg, afgeschafte haltes, vervangingshaltes, enz.

Visie met betrekking tot de toekomstige projecten

In het kader van de basismobiliteit, een beleid van de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, is voor het invoeren van nieuwe projecten (nieuwe (bel)buslijnen, opwaardering van bestaande lijnen, ...) een planning opgemaakt aan de hand van een objectieve behoefteanalyse. Volgens deze planning is Ingelmunster voorzien voor 2003.

Projecten die niet kunnen opgenomen worden in de basismobiliteit, dienen via het mobiliteitsplan van de gemeente en de procedure van de mobiliteitsconvenanten verder onderzocht te worden, rekening houdend met de geplande wijzigingen in het kader van basismobiliteit.

In het mobiliteitsplan dient op een pragmatische manier de mogelijkheden van een aangepast busaanbod bekeken te worden, rekening houdend met de geraamde kosten, ontvangsten, potentiële gebruikers en de te realiseren flankerende maatregelen. Op deze manier dient duidelijk gesteld te worden op welke noden het openbaar vervoer nog dient in te spelen en onder welke vorm, samen met de budgettaire implicaties.

Meer concreet :

- De mobiliteitsstudie dient het impact van het aanbod met de huidige buslijnen na te gaan, evenals de noodzaak van eventuele wijzigingen. De verplaatsingsbehoeften dienen duidelijk te blijken uit de resultaten van het onderzoek uitgevoerd door het studiebureau in het kader van het mobiliteitsplan.
- De maatregelen ter verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer (rekening houdend met de mogelijkheid tot het selecteren van secundaire wegen type III, busbanen, verkeerslichtenbeïnvloeding, ...) dienen concreet ingevuld te worden op de bijeenkomsten van de gemeentelijke begeleidingscommissie.
- De concrete invulling van de openbaar vervoersprojecten door De Lijn gebeurt steeds in samenspraak met de betrokken gemeente.
- Bij het herbouwen van de bestaande centrumbrug is De Lijn voorstander van een verhoogde centrumbrug in plaats van een platte (ophaal)brug om storingen op de lijnvoering van de lijnen 68a en 68b tegen te gaan. Verder pleit De Lijn voor het lokaliseren en inrichten van nieuwe ambachtelijke zones op plaatsen die reeds ontsloten worden door het openbaar vervoer. Tevens wenst De Lijn dat het openbaar vervoer een prioritaire plaats krijgt in het ontwerp bij toekomstige herinrichtingen van bestaande of bij aanleg van nieuwe infrastructuur.

3.7. VISIE BUURGEMEENTEN

Voor een aantal zaken die betrekking kunnen hebben op de mobiliteit in Ingelmunster, worden de visies van de buurgemeenten opgenomen (indien aanwezig).

In het mobiliteitsplan van de buurgemeente Oostrozebeke wordt uitgegaan van een doortrekking van de N382 tot in Ingelmunster wat voor Oostrozebeke zorgt voor een ontlasting van de kern. De N382 wordt een drager van het noord-zuid verkeer. Het doorgaand verkeer tussen Tielt en Waregem wordt via de N382 naar de N399 geleid of omgekeerd.

Vanuit de gemeente Oostrozebeke is er de vraag om een belbus in te voeren in de regio Izegem - Ingelmunster - Oostrozebeke, zodat het station van Ingelmunster bereikbaar is met de belbus. Tussen Oostrozebeke en gemeenten als Ingelmunster, Wielsbeke en Waregem zijn er belangrijke pendelstromen. Deze gemeenten liggen op de sterk verstedelijkte as Roeselare - Waregem. De gemeente heeft daarom de uitbouw van een hoogfrequente as langs de N357 als stamlijn voor de regio opgenomen in zijn beleidsplan. De gemeente wenst een vlotte aansluiting van de bus op de trein in Ingelmunster en Waregem.

In het mobiliteitsplan van Izegem wordt het deel van de N357 dat aansluit met de N357 in Ingelmunster aangeduid als een lokale weg I. Ook ten noorden van het kanaal Roeselare-Leie wordt een deel van de Ingelmunstersestraat geselecteerd als een lokale weg I. Deze weg sluit aan op de Weststraat in Ingelmunster. In de kern van Emelgem ten noorden van het kanaal wordt een vrachtverbod ingesteld. Ook in de Ingelmunstersestraat is er een tonnagebeperking van toepassing.

De gemeente Izegem pleit voor een frequentieverhoging van de lijn tussen Roeselare en Anzegem. Er wordt eveneens gesproken van een opwaardering van de extra toegevoegde schoolrit van de lijn Roeselare - Kortrijk tussen Izegem en Ingelmunster tot een volwaardige verbinding. Deze verbinding loopt aan de noordkant van het kanaal tot aan het station van Ingelmunster. Tevens wordt de invoering van een belbus Izegem - Ingelmunster opgenomen in het beleidsplan.

Vanuit de gemeente Meulebeke zijn er geen concrete uitspraken gemaakt rond de ontwikkeling van de N399. De gemeente is nog niet gestart met een mobiliteitsplan.

4. PROBLEEMOMSCHRIJVING

Uit de inventaris van bestaande planningsdocumenten en de visies van de verschillende actoren kunnen een aantal effectieve problemen worden gedistilleerd. Het gaat hierbij zowel om ruimtelijk - verkeersplanologische probleemvelden als om specifieke problemen per vervoersmodi, die nu al zichtbaar zijn. Uiteraard is het zo dat naarmate het onderzoek vordert, er automatisch meer zwakke schakels aan het licht zullen komen, die ook om een oplossing vragen (bijvoorbeeld uit de ongevalanalyse).

* Ruimtelijk

Op het grondgebied van Ingelmunster bevinden zich enkele belangrijke bedrijven en bedrijvzones. Zij structureren in sterke mate de ruimte.

Op het grondgebied van Ingelmunster zijn een aantal zones (woon- en woonuitbreidingsgebieden volgens het gewestplan) nog niet volledig ingevuld. Ook een aantal zones voor industrie zijn nog niet volledig gerealiseerd. De invulling van deze gebieden kan een invloed hebben op de mobiliteit in de gemeente. Dit dient dan ook in het mobiliteitsplan onderzocht te worden.

Het al dan niet geselecteerd zijn van delen van Ingelmunster als behorende tot het regionaalstedelijk gebied Roeselare zal een impact hebben op o.a. de taakstelling van wonen en industrie in de gemeente. Het afbakeningsproces zal begin 2002 opgestart worden. Als delen van Ingelmunster zullen behoren tot het regionaalstedelijk gebied kan het een taakstelling krijgen voor wonen en bedrijvigheid. In het mobiliteitsplan dient er gezocht te worden naar potentiële locaties voor deze functies die vanuit mobiliteitsstandpunt aanvaardbaar zijn.

Het kanaal Roeselare-Leie splitst de kern van Ingelmunster in twee delen. Samen met de spoorweg vormt het kanaal een fysische barrière. Er kan in het mobiliteitsplan bekeken worden hoe deze barrièrewerking beperkt kan worden.

De administratie Wegen en Verkeer wenst de ontwikkeling van het stopzetten van de lintbebouwing langs de gewestwegen en het rechtstreeks toegang verlenen tot de gewestwegen, die tot het secundair en primair wegennet gecategoriseerd worden te ondersteunen. Zowel de N50 als de N357 worden gekenmerkt door hun lintbebouwing. Dit dient naar de toekomst toe dan ook vermeden te worden.

- N357

Op het grondgebied van Ingelmunster loopt het tracé van de N357 uit de richting van Roeselare ten zuiden van het kanaal Roeselare-Leie en gaat t.h.v. de omgeving rond het station, meer bepaald via de N50d (Stationsplein - Stationstraat) over in een tracé ten noorden van het kanaal in de richting van Waregem. Het verkeer komende uit de richting van Izegem dat richting Oostrozebeke gaat of omgekeerd, zou eigenlijk niet via het centrum maar wel via de ring gestuurd moeten worden. De lokale functie van de N357 moet benadrukt worden, waardoor sluiproutes naar Roeselare vermeden moeten worden.

- N382

AWV West-Vlaanderen voorziet de openstelling van de N382 vak Stationstraat - R. De Ghellynckstraat te Wielsbeke voor de tweede helft van 2001. Het vak R. De Ghellynckstraat te Wielsbeke tot de Hulstestraat te Oostrozebeke wordt voorgesteld op het 3-jarenprogramma 2002-2003. In de verdere toekomst is het de bedoeling om de N382 verder door te trekken tot de N50 te Ingelmunster of tot aan de N357 om zo aansluiting te geven op de N50. De doortrekking van de N382 kadert in het verwezenlijken van een betere verbinding tussen Tielt en de E17.

Hoe de N382 exact moet aansluiten op de N50 vormt nog een probleem. Het is aan de provincie om hiervoor een ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken (PRUP).

- Centrumbrug (langs N50d)

De afdeling Bovenschelde voorziet in het kader van de modernisering van het kanaal Roeselare-Leie in de herbouw van de bestaande brug. Op die manier moet de vrije hoogte van deze brug gelijk worden aan de andere bruggen over het kanaal. De gemeente vraagt zich af hoe men deze plannen concreet ziet en of de optie van een vlakke, beweegbare brug ook tot de mogelijkheden behoort. Het gemeentebestuur is van oordeel dat de brug beide delen van Ingelmunster met elkaar moet blijven verbinden en dat men ervoor moet zorgen dat de fietser, voetganger en anders-valide op een vlotte manier van het ene naar het andere deel kan. De Lijn is voorstander van een verhoogde centrumbrug i.p.v. een platte (ophaal)brug om storingen op de lijnvoering van de lijnen 68a en 68b tegen te gaan.

- Vrachtverkeer

De verspreide bedrijvigheid op het grondgebied van Ingelmunster veroorzaakt een spreiding van het vrachtverkeer over de ganse gemeente. De ontsluiting van de bedrijven(terreinen) naar het hogere wegennet vormt dan ook een belangrijk aandachtspunt. Het zwaar verkeer moet zoveel mogelijk uit het centrum geweerd worden. Hiervoor moet er gezocht worden naar haalbare alternatieven. De verschillende industrie- en ambachtelijke zones moeten uiteraard wel bereikbaar blijven. Ook bij nieuwe inplantingen moet rekening gehouden worden met de bereikbaarheid.

- Parkeren

De verschillende parkings in het centrum van Ingelmunster zijn op dit ogenblik niet echt duidelijk aangegeven waardoor ook het gebruik niet optimaal is. De ontsluiting van de parking achter het gemeentehuis laat eveneens te wensen over. Bij de ontwikkeling van een duurzaam parkeerbeleid dient hiermee rekening gehouden te worden.

- Openbaar vervoer

- Spoor

Het station van Ingelmunster bevindt zich op de spoorlijn 66 Brugge-Kortrijk. In beide richtingen is er om het uur een trein, in de week aangevuld met piekurentreinen in de ochtend- en avondspits. In het weekend wordt er slechts een twee-uurdienst aangeboden. De gemeente wenst hierbij ook in het weekend terug een uurdienst na te streven.

Aan het station is er een fietsenstalling voor 250 fietsers en parkeerplaats voor 42 auto's beschikbaar. Een deel van de fietsenstalling is betalend. In de toekomst wordt een bijkomende fietsenstalling voorzien.

Bij aanpassingen van de wegeninfrastructuur wenst de NMBS steeds de mogelijkheid tot de afschaffing van een overweg in rekening te brengen.

- Bus

Ingelmunster wordt bediend door 3 buslijnen, nl. de lijn 66a Kortrijk - Lendelede - Roeselare met uitbreiding naar Ingelmunster, de lijn 68a Roeselare - Izegem - Anzegem en de lijn 68b Kortrijk - Tielt. Het implementeren van de basismobiliteit in Ingelmunster is voorlopig voorzien voor 2003 mits het beschikbaar zijn van de nodige budgetten.

Het mobiliteitsplan dient de impact van het aanbod met de huidige buslijnen na te gaan, evenals de noodzaak van eventuele wijzigingen.

AWV gaat niet akkoord met de visie van De Lijn om bij werken de meerkostprijs van de wegomlegging voor het openbaar vervoer op te nemen in de aanbestedingsprijs. Tijdelijke problemen van werkzaamheden in het algemeen belang leveren na de werken altijd een meerwaarde op.

De potenties voor het openbaar vervoer met de stedelijke gebieden Kortrijk en Roeselare-Izegem dienen bekeken te worden.

- Fietsverkeer

De gemeente wenst in haar mobiliteitsbeleid ruime aandacht te besteden aan de plaats van de zwakke weggebruiker.

Op verschillende wegen, ook gewestwegen, dient de bestaande fietsinfrastructuur verder uitgebouwd of verbeterd te worden. Dit is o.a. het geval voor de N357 en voor de N50 vanaf de N50d richting Meulebeke en vanaf de N50d richting Harelbeke. Verder ontbreken er ook fietsvoorzieningen op een deel van de Weststraat, op de Gentstraat.

- Verkeersleefbaarheid

Het creëren van een leefbare gemeente vormt een belangrijk thema in het beleid van het gemeentebestuur. In dit kader wenst de gemeente dan ook werk te maken van de herinrichting van de dorpskern.

Het toenemend auto- en vrachtverkeer tast de leefkwaliteit in de kern van Ingelmunster aan. Het probleem is al voor een stuk opgelost door de aanleg van de Ringlaan rond Ingelmunster. De Ringlaan biedt vooral een oplossing voor het noord-zuid verkeer. In oost-westelijke richting wordt het centrum nog zwaar belast.

Door de realisatie van de Ringlaan rond Ingelmunster is de verkeersfunctie van de vroegere noord-zuid verbinding (N50d Bruggestraat - Stationstraat - Kortrijksestraat) ondergeschikt en primeert nu eerder de woonfunctie. De N50d dient dan ook als een doortocht beschouwd te worden en op die manier ingericht te worden. Op de uiteinden van de N50d (Kortrijksestraat en

Bruggestraat) worden hoge snelheden waargenomen. Deze as vormt ook een belangrijke ader voor het fiets- en voetgangersverkeer.

De as Oostrozebekestraat - Weststraat en de as Gentstraat - Izegemstraat (delen van de N357) vormen een knelpunt in de gemeente. De Weststraat vormt (samen met de Oostrozebekestraat) tevens een verbindingsweg tussen Oostrozebeke en Izegem en wordt eveneens gebruikt door zwaar verkeer terwijl deze weg daarvoor eigenlijk niet geschikt is. Om de verkeersleefbaarheid op deze assen te verhogen, dienen ze als doortocht beschouwd en ingericht te worden.

De elf juli singel wordt regelmatig gebruikt als sluipteg tussen de Bruggestraat (N50d) en de Weststraat. Deze weg vormt eigenlijk een verzamelweg voor de omliggende woonwijken (die nog niet volledig zijn ingevuld) en een aanpalende industriezone.

Het kruispunt Wanteburg - Gentstraat vormt eveneens een knelpunt.

Woonwijken moeten hun woonfunctie blijven behouden en gevrijwaard worden van sluiptegverkeer.

- Ondersteunende en flankerende maatregelen

De gemeente dient samen met verschillende andere actoren in te staan voor de uitbreiding van het aanbod van flankerende maatregelen. Deze maatregelen moeten het gebruik van alternatieve vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en fiets aanmoedigen, wat moet leiden tot een daling van het autogebruik.

Op de volgende kaart worden een aantal belangrijke elementen uit de probleemstelling schematisch voorgesteld en gesitueerd.



Legende

-  Barrièrewerking kanaal Roeselare-Leie
-  Wat met centrale brug ?
-  Doortrekking N382 en aansluiting op de N50
-  Doortocht N357, benadrukken lokale functie
-  Aandacht voor fietsvoorzieningen
-  Spoorverbinding ook in weekend terug op vordienst
-  Sluipverkeer in de Elf Juli Singel
-  Aandacht voor de verkeersleefbaarheid op de voornaamste invalswegen
-  Vrachverkeer uit het centrum weiden
-  Ontsluiting verspreide industrie- en KMO-zones
-  Aandacht voor de verkeersleefbaarheid in het centrum en het parkeerbeleid

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 13 :

PROBLEEMSTELLING

Oktober 2001



1756

5. DEFINIËRING VAN HET VERDER ONDERZOEK

Op basis van de probleemstelling, in vorig hoofdstuk geformuleerd, bepaalt de begeleidingscommissie de behoefte aan verder onderzoek. Zij omschrijft m.a.w. welke gegevens tot dusver ontbreken en toch noodzakelijk zijn om de analyse en de opbouw van de scenario's te onderbouwen. Het verdere onderzoek betreft :

1. onderzoek naar de vervoersvraag (huidige en toekomstig);
2. multimodaal onderzoek naar het aanbod van de infrastructuur (huidig en toekomstig);

Deze gegevens zullen met elkaar vergeleken worden in scenario's :

1. een trendscenario, waarbij de nu geldende ontwikkelingen zich blijven voortzetten naar een bepaalde tijdshorizon (2010);
2. scenario's "duurzame mobiliteit".

In het onderzoek moet ook reeds rekening gehouden worden met de te ontwikkelen scenario's, zodat bij het verzamelen van de gegevens gericht gewerkt kan worden. Aangezien de scenario's pas in fase 2 van het mobiliteitsplan worden ontwikkeld, kan de definiëring van het onderzoek een indicatieve, maar geen limitatieve lijst opleveren.

Aan de hand van de inhoud van de synthesesnota en het beleidsplan, zoals voorgeschreven in de mobiliteitsconvenant, wordt nagegaan welke onderzoeken nog te vervolledigen zijn. Ze zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Door de provincie werden er reeds een aantal onderzoeken uitgevoerd (bv. ongevallen-gis) die in de synthesesnota verwerkt zullen worden. Ook andere reeds bestaande gegevens (zoals N.I.S.-statistieken, verkeerstellingen, ...) zijn niet in de oriëntatienota opgenomen maar zullen in de synthesesnota aan bod komen.

DEEL 2 : SYNTHESNOTA

I. ONDERZOEK

A. *RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN VERVOERSVRAAG*

1. Ruimtelijke structuur

macro-niveau

meso-niveau

Onderzoek gebaseerd op Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan
Onderzoek gebaseerd op Gemeentelijk Ruimtelijk
structuurplan



2. Vervoersgenererende elementen

o.a. woon-werk pendel

woon-school pendel

Analyse op basis van cijfers van de N.I.S. Volkstelling

Analyse op basis van cijfers van de N.I.S. Volkstelling

Aangeven van lokale verkeersaantrekkende functies bv. scholen, diensten, ...

Onderzoek naar de mobiliteitseffecten van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (aansnijden woongebieden, ontwikkeling industriezones, ...)

B. VERKEER EN VERVOER

1. Autoverkeer

Verkeersintensiteiten

Analyse gegevens van de automatische tellingen van AWV en gerichte aanvullende tellingen

Parkeeronderzoek in de kern

Analyse vrachtstromen op basis van verkeerstellingen van AWV en gerichte aanvullende tellingen

2. Parkeren en overstapvoorzieningen

3. Goederenvervoer

Analyse van de ruimtelijke bedieningsgraad en bedieningsfrequenties van trein en bus, huidig en potentieel gebruik

4. Openbaar vervoer

5. Fietsers

Analyse verplaatsingsgegevens NIS, inventarisatie bestaande voorzieningen, barrières, onderzoek potentieel aantal fietsers

6. Voetgangers

Analyse van de knelpunten en voetgangersverbindingen

7. Verkeersveiligheid

Wegvak- en kruispuntongevallenanalyse op basis van het provinciale ongevallen-GIS

C. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

informatie van de gemeente

II. Trendscenario

Het trendscenario van Ingelmuister zal uitgaan van een verdere doorzetting van het huidige beleid.

1. Trends in de ruimtelijke ontwikkelingen

beschrijven actuele tendensen

2. Trends in de verkeers- en vervoersontwikkelingen

beschrijven van de ontwikkelingen en de consequenties

3. Trends in de ondersteunende en flankerende maatregelen

beschrijven van de ontwikkelingen

III. Scenario's duurzame mobiliteit**A. RUIMTELIJKE BELEIDSOPTIES**

voorstellen ruimtelijke opties als input naar het GRS toe,
onderzoeken mobiliteitseffecten van de opties uit het PRS en
GRS

B. VERKEERS- EN VERVOERSNETWERKEN**1. Categorisering van wegen en verkeersafwikkeling**

- categorisering opstellen rekening houdend met
categorisering uit Provinciaal Structuurplan (indien
beschikbaar) + Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
- wensstructuur opstellen voor de algemene verkeers-
afwikkeling

2. Parkeren

Uitwerken van een duurzaam parkeerbeleid

3. Goederenvervoer

aanduiden van de vrachtroutes en ontsluiting industriezones

4. Openbaar vervoer

ontwikkelen van voorstellen tot opwaardering van het OV

5. Fietsroutenetwerk

Uitwerken van een samenhangend lokaal fietsroutenetwerk
op basis van het provinciaal netwerk

voorstellen ontwikkelen voor groter aandeel fietsgebruik

6. Verblijfsgebieden en voetgangers

voorstellen voor het verhogen van de verkeersleefbaarheid en
-veiligheid

C. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

formuleren van bijkomende maatregelen ter ondersteuning
van de scenario's en het versterken van alternatieve
vervoerswijzen

DEEL 3 : BELEIDSPLAN

In het beleidsplan wordt een keuze gemaakt uit de scenario's en worden er specifieke maatregelen voorgesteld voor volgende aspecten :

- I. Verkeersplanologische en ruimtelijke opties
- II. Beleidsplan bovenlokaal wegennet
- III. Beleidsplan parkeren en overstapvoorzieningen
- IV. Beleidsplan goederenvervoer
- V. Openbaar vervoersplan
- VI. Fietsbeleidsplan
- VII. Verkeersleefbaarheidsplan en voetgangersplan
verblijfsgebieden
- VIII. Ondersteunende en omkaderende maatregelen



Opgesteld te Brugge, juni 2002

GROEP PLANNING

Vennootschap van stedenbouwkundigen,
verkeerskundigen, architecten en ingenieurs.

U. KEPPLER, dipl. ing. sted.,
vennoot van Groep Planning

Els Depuydt, ing. bouwkunde
Stef Luyckx, geograaf

GEMEENTE INGELMUNSTER

MOBILITEITSPLAN

BIJLAGE ORIËNTATIENOTA

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



1. ARGUMENTATIE SCHRAPPING RESERVATIESTROOK N382

De argumenten, voor het schrappen van gedeelten van de reservatiestrook voor de aan te leggen N382, worden ondersteund door de Vlaamse Regering. De hier volgende tekst is letterlijk overgenomen uit de argumentatie met betrekking tot de gewestplanwijziging voor Roeselare - Tielt van 15/12/98.

1.1. IZEGEM, INGELMUNSTER : N382C - SCHRAPPEN RESERVATIESTROOK VOOR DE N382C VAN DE VIJFWEGENSTRAAT TOT DE N50/N382 (KAARTBLAD 21/5 - BIJLAGE 8)

Schrappen van de reservatiestrook voor de N382c van de Vijfwegenstraat tot aan de N382/N50 omdat :

- deze weg niet is geselecteerd als een hoofd- en primaire weg;
- de aanleg van de N382c tussen de Vijfwegenstraat en de N50/N382 niet nodig is voor het functioneren/ontsluiten van Izegem en de omliggende activiteiten;
- de aanleg van een rondweg voor de N382 tussen Ingelmunster en Kachtem vanuit verkeersleefbaarheidsoogpunt niet noodzakelijk is en vanuit ruimtelijk oogpunt niet gewenst is (doorsnijding van de Mandelvallei en de woonkern van Emelgem);

1.2. WIELSBEKE, OOSTROZEBEKE, INGELMUNSTER : N382 - GEDEELTELIJK SCHRAPPEN VAN RESERVATIESTROOK VOOR N382 TUSSEN WIELSBEKE EN INGELMUNSTER (KAARTBLADEN 21/5 EN 21/6 - BIJLAGEN 8 EN 9)

Schrappen van de reservatiestrook voor de N382 tussen Gentstraat en kruising met N50/N382

De gedeeltelijke schrapping van de bestaande reservatiestrook is te verantwoorden om volgende redenen :

- De N382 is als primaire weg II geselecteerd vanaf de aansluiting 5 op de A14/E17 (Waregem) tot de N43 te Waregem als ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Waregem. Omwille van de verkeersleefbaarheidsproblematiek op de N382 in de woonkernen van Sint-Baafs-Vijve, Sint-Eloois-Vijve, Wielsbeke en Oostrozebeke wordt geopteerd de N382 op te vatten als een zuidelijke omleiding voor de betrokken woonkernen (=secundaire weg). Deze zuidelijke omleidingsweg wordt tot de bestaande kanaalweg aan de Gentstraat aangelegd in de bestaande reservatiestrook waardoor een maximale bundeling met het kanaal ontstaat.

- De aanleg van de N382 als zuidelijke omleidingsweg maakt het mogelijk de bestaande concentraties aan bedrijven en bedrijventerrein langsheen het kanaal op een rechtstreekse wijze te ontsluiten naar de N382 als primaire weg II te Waregem. De verkeersleefbaarheid in de betrokken woonkernen zal hierdoor fel verbeteren.
- De Mandelvallei tussen de Gentstraat en de N50 is in omvang relatief beperkt maar ruimtelijk een aaneengesloten gebied met natuur- en landschappelijke waarde en grotendeels in agrarisch gebruik. Het behoud van de bestaande reservatiestrook voor de N382 langsheen of doorheen dit gebied versnippert dit aaneengesloten gebied en creëert een bijkomende dynamiek waardoor de bestaande landschappelijke en natuurwaarden zullen verdwijnen.
- Omdat de N382 wordt opgevat als een zuidelijke omleidingsweg voor Sint-Baafs-Vijve, Sint-Eloois-Vijve, Wielsbeke en Oostrozebeke is een westelijke verlenging tot de N50/N382 in Ingelmunster vanuit verkeersleefbaarheidsoogpunt niet noodzakelijk. De aansluiting van de zuidelijke omleidingsweg naar de N357/N382 ten westen van Oostrozebeke kan verlopen via de Gentstraat.
- Indien de N382 zou worden aangelegd op de bestaande reservatiestrook ontstaat een maasverkleining tussen de A14 (E17) en de A17 (E403) waardoor de weg feitelijk de functie van een primaire weg I overneemt.



Opgesteld te Brugge, februari 2002

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
Caroline Vandamme, lic. geschiedenis-ruimtelijk planner