

GEMEENTE INGELMUNSTER

MOBILITEITSPLAN

SYNTHESENOTA

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
2.	ONDERZOEK	2
2.1.	RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN VERVOERSVRAAG	2
2.1.1.	BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	2
2.1.1.1.	Bestaande ruimtelijke structuur op macroniveau	2
2.1.1.2.	Bestaande ruimtelijke structuur op mesoniveau	3
2.1.2.	VERKEERSGENERERENDE ELEMENTEN	6
2.1.2.1.	Bevolking	6
2.1.2.2.	Bedrijvigheid	8
2.1.2.2.1.	<i>Tewerkstelling per bedrijfstak en per zone</i>	8
2.1.2.2.2.	<i>Personeelsleden per bedrijf</i>	8
2.1.2.2.3.	<i>Pendelstromen in de woon-werk relatie met Ingelmunster als woonplaats</i>	11
2.1.2.2.4.	<i>Pendelstromen in de woon-werk relatie met Ingelmunster als werkplaats</i>	13
2.1.2.3.	School	15
2.1.2.3.1.	<i>Lokalisatie scholen en aantal leerlingen</i>	15
2.1.2.3.2.	<i>Pendelstromen in de woon-school relatie met Ingelmunster als woonplaats</i>	18
2.1.2.3.3.	<i>Pendelstromen in de woon-school relatie met Ingelmunster als schoolplaats</i>	20
2.1.2.4.	Andere verkeersgenererende en -aantrekkende functies	22
2.1.3.	CONCLUSIE	25
2.2.	VERKEER- EN VERVOERSNETWERKEN	27
2.2.1.	AUTOVERKEER	27
2.2.1.1.	Wegvakintensiteiten N50 en N357	27

2.2.1.2.	Kruispunttellingen	29
2.2.1.3.	Doortrekking N382 (kanaalweg) tot op de N50/N357 (nader te bepalen)	36
2.2.1.4.	Conclusie	37
2.2.2.	PARKEREN	38
2.2.2.1.	Parkeerbezettingsonderzoek	38
2.2.2.2.	Parkeerregime	39
2.2.2.3.	Voornaamste parkeerlocaties in het centrum	39
2.2.2.4.	Conclusie	40
2.2.3.	GOEDERENVERVOER	43
2.2.3.1.	Intensiteiten	43
2.2.3.2.	Tonnagebeperking	45
2.2.3.3.	Transport over het water	45
2.2.3.4.	Conclusie	45
2.2.4.	OPENBAAR VERVOER	47
2.2.4.1.	Trein	47
2.2.4.1.1.	<i>Huidig aanbod</i>	47
2.2.4.1.2.	<i>Huidig treingebruik</i>	49
2.2.4.2.	Bus	49
2.2.4.2.1.	<i>Bestaande lijnvoering</i>	49
2.2.4.2.2.	<i>Basismobiliteit</i>	52
2.2.4.2.3.	<i>Halte-uitrusting</i>	55
2.2.4.2.4.	<i>Huidig en bijkomend potentieel busgebruik</i>	55
2.2.4.3.	Relatie trein - bus	57
2.2.4.4.	Conclusie	58
2.2.5.	FIETSVERKEER	59

2.2.5.1.	Bestaande fietsvoorzieningen	59
2.2.5.2.	Fietsintensiteiten en -gebruik	61
2.2.5.3.	Huidig en bijkomend potentieel fietsgebruikers	61
2.2.5.4.	Conclusie	63
2.2.6.	VERKEERSLEEFBAARHEID EN VOETGANGERSGEBIEDEN	64
2.2.6.1.	Verkeersleefbaarheid en voetgangersgebieden	64
2.2.6.2.	Barrièrewerking	64
2.2.6.3.	Conclusie	66
2.2.7.	VERKEERSVEILIGHEID	67
2.2.7.1.	Ongevallenanalyse	67
2.2.7.2.	Snelheidsregimes en -metingen	72
2.2.7.3.	Conclusie	73
2.3.	ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	75
3.	TRENDSCENARIO	77
3.1.	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	77
3.2.	VERKEER- EN VERVOERSNETWERKEN	78
4.	SCENARIO'S DUURZAME MOBILITEIT	80
4.1.	DOELSTELLINGEN EN WERKWIJZE	80
4.1.1.	DOELSTELLINGEN	80
4.1.2.	WERKWIJZE	85
4.2.	RUIMTELIJKE OPTIES	87
4.3.	VERKEERS- EN VERVOERSNETWERKEN	93



4.3.1.	CATEGORISERING WEGENNET	93
4.3.1.1.	Categorisering	93
4.3.1.2.	Afwikkeling verkeer	101
4.3.2.	GOEDERENVERVOER	103
4.3.3.	PARKEREN	105
4.3.4.	OPENBAAR VERVOER	106
4.3.4.1.	Trein	106
4.3.4.2.	Bus	106
4.3.5.	FIETSVERKEER	110
4.3.5.1.	Plaats van de fiets in het verkeers- en vervoersbeleid	110
4.3.5.2.	Selectie	110
4.3.6.	VERKEERSLEEFBAARHEID EN VERBLIJFSGEBIEDEN (VOETGANGERS)	114
4.3.6.1.	Afbakening verblijfsgebieden	114
4.3.6.2.	Omgeving van het marktplein	114
4.3.6.3.	N50	114
4.3.6.4.	Inrichting N357 (tussen N50 en grens Oostrozebeke)	115
4.3.6.5.	N399 (Meulebekerstraat)	115
4.3.6.6.	Inrichting invalswegen	115
4.3.6.7.	Schoolomgevingen	116
4.3.6.8.	Barrièrewerking kanaal en centrumbrug	116
4.3.6.9.	Gentstraat	118
4.3.6.10.	11-Julisingel - Weststraat	118
4.3.6.11.	Wijziging verkeerscirculatie	119
4.4.	ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	124



4.4.1.	VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN, ...	124
4.4.2.	TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN, ...	127
4.4.3.	ALGEMENE SENSIBILISERING DOOR CAMPAGNES	128
4.4.4.	SPECIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN	129
4.4.5.	HANDHAVING VAN BIJV. SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGIMES, ...	130
4.4.6.	BELEIDSONDERSTEUNING	131
5.	OMSCHRIJVING SCENARIO'S EN EVALUATIE	132
5.1.	OMSCHRIJVING SCENARIO'S	132
5.1.1.	TRENDSCENARIO	132
5.1.2.	SCENARIO'S DUURZAME MOBILITEIT	132
5.1.2.1.	Scenario 1 : Verkeersveilig en -leefbaar Ingelmunster	133
5.1.2.2.	Scenario 2 : Verkeersarm Ingelmunster	134
5.2.	EVALUATIE	137

FIGUREN

FIGUUR 1	: INTENSITEITEN KRUISPUNTTELLING T.H.V. KRUISPUNT N50d-N357 (Bruggestraat-Gravinnestraat-Stationstraat-Weststraat) - OCHTEND- EN AVONDSPITS	30
FIGUUR 2	: INTENSITEITEN KRUISPUNTTELLING T.H.V. KRUISPUNT N50d-N357 (Stationsplein-Gentstraat-Kortrijkstraat-Izegemstraat) - AVONDSPITS (16u30-17u30)	33
FIGUUR 3	: INTENSITEITEN KRUISPUNTTELLING T.H.V. KRUISPUNT WESTSTRAAT - 11-JULISINGEL - AVONDSPITS (16u30-17u30)	34
FIGUUR 4	: INTENSITEITEN KRUISPUNTTELLING T.H.V. KRUISPUNT N50 (Ringlaan) - GENTSTRAAT - AVONDSPITS (16u30-17u30)	35
FIGUUR 5	: WERKWIJZE BIJ HET OPMAKEN VAN SCENARIO'S	86

KAARTEN

KAART 1	: BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	5
KAART 2	: AFBAKENING ZONES	7
KAART 3	: SITUERING BEDRIJVEN MET DE GROOTSTE TEWERKSTELLING	10
KAART 4	: SITUERING SCHOLEN EN HET AANTAL LEERLINGEN	17
KAART 5	: ANDERE VERKEERSGENERERENDE FUNCTIES	24
KAART 6	: LOCATIE INTENSITEITSMETINGEN	28
KAART 7	: INTENSITEITEN AUTOVERKEER - KRUISPUNTTELLING AVONDSPITS	32
KAART 8	: AANDUIDING ZONE PARKEERONDERZOEK EN -REGIMES	41
KAART 9	: VOORNAAMSTE PARKEERLOCATIES IN HET CENTRUM	42
KAART 10	: INTENSITEIT VRACHTVERKEER - KRUISPUNTTELLING AVONDSPITS	44
KAART 11	: TONNAGEBEPERKING	46
KAART 12	: HUIDIGE LIJNVOERING BUSSEN DE LIJN	51
KAART 13	: RUIMTELIJK BEDIENINGSNIVEAU	54
KAART 14	: BESTAANDE FIETSVOORZIENINGEN	60
KAART 15	: VOETGANGERSASSEN EN BARRIÈREWERKING	65
KAART 16	: PROVINCIAAL ONGEVALLEN-GIS PERIODE 1996-1998	71
KAART 17	: BESTAANDE SNELHEIDSRÉGIMES	74
KAART 18	: RUIMTELIJKE OPTIES	92
KAART 19	: CATEGORISERING WEGEN	99
KAART 20	: CATEGORISERING WEGEN - DETAIL DOORTREKKING N382	100



KAART 21	: AFWIKKELING REGIONAAL VERKEER	102
KAART 22	: GOEDERENVERVOER	104
KAART 23	: OPENBAAR VERVOER	109
KAART 24	: FIETSROUTENETWERK	113
KAART 25	: VERKEERSLEEFBAARHEID	120
KAART 26	: VERKEERSLEEFBAARHEID IN HET CENTRUM	121
KAART 27	: VARIANTEN 11-JULI-SINGEL - WESTSTRAAT	122
KAART 28	: VOORSTEL WIJZIGING VERKEERSCIRCULATIE	123
KAART 29	: SCENARIO 1 : VERKEERSVEILIG EN -LEEFBAAR INGELMUNSTER	135
KAART 30	: SCENARIO 2 : VERKEERSARM INGELMUNSTER	136

TABELLEN

TABEL 1	: BEVOLKING, BEROEPSBEVOLKING EN SCHOOLGAANDEN IN INGELMUNSTER (opgesplitst per zone)	6
TABEL 2	: VERDELING ARBEIDSPLAATSEN OVER DE VERSCHILLENDE BEDRIJFSTAKKEN EN ZONES	8
TABEL 3	: OVERZICHT AANTAL BEDRIJVEN MET X AANTAL PERSONEELSLEDEN	9
TABEL 4	: WERKGEMEENTE EN VERVOERSWIJZE VAN DE WERKENDE BEVOLKING UIT INGELMUNSTER	12
TABEL 5	: WOONGEMEENTE EN VERVOERSWIJZE VAN IN INGELMUNSTER TEWERKGESTELDE PERSONEN	14
TABEL 6	: OVERZICHT SCHOLEN + AANTAL LEERLINGEN (Schooljaar 2000-2001)	15
TABEL 7	: SCHOOLGEMEENTE EN VERVOERSWIJZE VAN DE SCHOOLBEVOLKING UIT INGELMUNSTER	19
TABEL 8	: WOONGEMEENTE EN VERVOERSWIJZE VAN IN INGELMUNSTER NAAR SCHOOLGAANDE LEERLINGEN	21
TABEL 9	: INTENSITEITEN LANGS DE N357 EN DE N50	27
TABEL 10	: OVERZICHT INTENSITEITEN KRUISPUNTTELLINGEN	31
TABEL 11	: RESULTAAT PARKEERBEZETTINGSONDERZOEK CENTRUM INGELMUNSTER, dinsdagnamiddag om 15u30	38
TABEL 12	: VERGELIJKING INTENSITEITEN VRACHTVERKEER T.O.V. HET TOTAAL AANTAL MOTORVOERTUIGEN IN DE AVONDSPITS (16u30 - 17u30)	43
TABEL 13	: EVOLUTIE INSTAPPENDE TREINREIZIGERS IN HET STATION VAN INGELMUNSTER (PERIODE 1985-2000)	49
TABEL 14	: OVERZICHT MINIMUMAANBOD VAN GEREGLD VERVOER	52
TABEL 15	: BEPALING HUIDIG EN BIJKOMEND POTENTIEEL BUSGEBRUIK (Woon-werk verkeer)	56
TABEL 16	: BEPALING HUIDIG EN BIJKOMEND POTENTIEEL BUSGEBRUIK (Woon-school verkeer)	57
TABEL 17	: VERGELIJKING INTENSITEITEN FIETSVERKEER T.O.V. HET TOTAAL AANTAL MOTORVOERTUIGEN IN DE AVONDSPITS (16u30 - 17u30)	61
TABEL 18	: BEPALING HUIDIG EN BIJKOMEND POTENTIEEL FIETSGEBRUIK (Woon-werk verkeer)	62



TABEL 19	: BEPALING HUIDIG EN BIJKOMEND POTENTIEEL FIETSGEBRUIK (Woon-school verkeer)	63
TABEL 20	: OVERZICHT KRUISPUNTONGEVALLLEN OP HET GRONDGEBIED VAN INGELMUNSTER (PERIODE 1996-1998)	69
TABEL 21	: OVERZICHT WEGVAKONGEVALLLEN OP HET GRONDGEBIED VAN INGELMUNSTER (PERIODE 1996-1998)	70
TABEL 22	: OVERZICHT SNELHEIDSCONTROLES IN HET CENTRUM VAN INGELMUNSTER (oktober-november 2001)	72

1. INLEIDING

De oriëntatiefase vormt het eerste deel van het mobiliteitsplan. De oriëntatienota van het mobiliteitsplan van de gemeente Ingelmunster werd definitief conform verklaard op de auditcommissie van De oriëntatienota bevat een inventarisatie van de bestaande plannen en studies. Daarnaast komen ook de visies van de verschillende actoren aan bod. Uit de inventarisatie van de bestaande plannen en studies en de visies van de verschillende partners komen er reeds een aantal conflictpunten en problemen naar voor. Dit wordt samen gebundeld in de probleemstelling.

Uit de oriëntatienota komen o.a. volgende knelpunten naar voor :

- De barrièrewerking van het kanaal Roeselare-Leie en de aanpak van het herbouwen van de centrale brug;
- De verkeersleefbaarheid in het centrum en langs de verschillende invalswegen;
- De fietsvoorzieningen;
- De doortrekking van de N382.

De synthesenota vormt het tweede deel van het mobiliteitsplan. De synthesefase bestaat uit een onderzoeksluik en een deel waarin scenario's uitgewerkt worden.

De synthesenota van het mobiliteitsplan Ingelmunster werd op volgende data besproken :

- de begeleidingscommissie van 14 november 2001;
- de begeleidingscommissie van 23 januari 2002;
- de begeleidingscommissie van 23 april 2002.

2. ONDERZOEK

2.1. RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN VERVOERSVRAAG

2.1.1. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

2.1.1.1. Bestaande ruimtelijke structuur op macroniveau¹

De gemeente Ingelmunster is gelegen in het centrum van de provincie West-Vlaanderen tussen de steden Roeselare en Kortrijk. Op hoger schaalniveau bevindt de gemeente zich binnen de driehoek Brugge - Gent - Kortrijk, die gevormd wordt door de autosnelwegen E40/A10 (Oostende - Gent - Brussel), E17/A14 (Kortrijk - Gent - Antwerpen) en E403/A17 (Brugge - Kortrijk).

De gemeente wordt doorkruist door een aantal bovenlokale verbindingswegen, nl. de N50 (Brugge - Kortrijk), de N357 (Roeselare - Waregem) en de N399 (Ingelmunster - Tielt).

De spoorverbinding Kortrijk - Roeselare loopt in het zuidwesten over het grondgebied van Ingelmunster. Het kanaal Roeselare - Leie doorkruist de gemeente in oost-westelijke richting en heeft daardoor een rechtstreekse ruimtelijke impact op de gemeente, niet alleen door zijn ligging en zijn breedte, ook door de talrijke watergebonden activiteiten, die zich in de loop der jaren aan dit kanaal ontwikkeld hebben : industrie, natuur, ontspanning en dergelijke.

Ingelmunster maakt deel uit van de industriële as die zich langsheen het kanaal Roeselare - Leie ontwikkeld heeft. Deze zone bestaat uit twee sterk verstedelijkte gebieden met name, het gebied Roeselare (Roeselare, Izegem, Ingelmunster) in het westen en het gebied Waregem (Waregem, Wielsbeke, Oostrozebeke) in het oosten. Deze zone langs het kanaal is te beschouwen als een geïndustrialiseerd stedelijk netwerk op provinciaal niveau.

Voor de verschillende diensten en voorzieningen zijn de inwoners van Ingelmunster aangewezen op Izegem, Roeselare en Kortrijk. De regio Tielt is eerder van subregionaal belang. Na Izegem is Tielt belangrijk voor de schoolgaande jeugd.

Delen van de gemeente Ingelmunster behoren tot het buitengebied gelegen ten noorden van Kortrijk, andere delen zullen na de afbakening door het Vlaams Gewest tot het regionaal stedelijk gebied Roeselare behoren. De omgeving van Ingelmunster is een bosarme streek. Ook het aantal natuurgebieden is beperkt, met uitzondering van de restanten van de oude Mandelvallei. De

¹ Bron : Startnota Ingelmunster, W.V.I. 15/03/2002

open ruimtegebieden worden gekenmerkt door een reliëfrijk gebied bestaande uit open akkers en weilanden met sterk en dens verspreide hoofdzakelijk agrarische bebouwing.

2.1.1.2. Bestaande ruimtelijke structuur op mesoniveau¹

Na het graven van het verbindingskanaal tussen Roeselare en het Leiekanaal in de tweede helft van de 19^{de} eeuw, op het grondgebied van Ingelmunster gegraven in de Mandelvallei, is aan de dorpsnederzetting een belangrijke industriële bedrijvigheid toegevoegd, gepaard met een sterke uitgroei als woon-werkagglomeratie en dit zowel op de linker- als op de rechteroever van het kanaal. Gepaard aan deze en verdere industriële ontwikkeling zijn de twee centrale delen van het grondgebied uitgegroeid tot heel dense woon-werkagglomeraties.

Open ruimte

Het dichte net van lokale wegen waarlangs her en der bebouwing voorkomt, maakt dat er geen uitgesproken open gebieden aanwezig zijn. De meest structurerende open ruimtegebieden zijn gelegen ten oosten van de kern en maken deel uit van een groter gebied dat aansluit op het reliëfrijke landschap op het grondgebied Meulebeke en van het gebied ten zuiden van het kanaal dat aansluit op de flank van de heuvelrug (Rug van Lendeledede). De open ruimtes ten noordwesten en ten zuidwesten van de kern zijn geringer in omvang en sterker versnipperd. Het zijn buffers ten aanzien van de verstedelijking uit Izegem en Roeselare.

Aansluitend op het centrum van Ingelmunster bevinden zich een aantal grotere groene ruimten, o.a. de oude parkruimte van het kasteel de Plothe de Montblans, het natuurreservaat Mandelhoek,

Bestaande nederzettingsstructuur

Het kanaal Roeselare - Leie scheidt de kern van Ingelmunster in twee duidelijke delen. De Ringlaan rond Ingelmunster vormt ten oosten van de kern een duidelijke afbakening van de woonzone.

¹ Bron : Startnota Ingelmunster, W.V.I. 15/03/2002

Naast de kern komen er in de open ruimte nog een aantal belangrijke linten voor, o.a.

- langsheen de Bruggestraat en de Kortrijkstraat ten noorden en ten zuiden van de aantakking van de N50,
- langsheen de Oostrozebekestraat en Gentstraat ten oosten van de Ringlaan,
- langsheen de Meulebekestraat.

Bedrijvigheid

Ingelmunster telt één bedrijventerrein voor milieubelastende industrie, gelegen ten noorden van de Meulebekestraat, een industriegebied ten zuiden van het kanaal dat als nabestemming wonen heeft gekregen en 13 gebieden voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Van deze 13 hebben er slechts drie een aanzienlijke oppervlakte en zijn geschikt voor meerdere bedrijven (Heirweg Zuid, het terrein tussen de Meulebekestraat en de Ringlaan en Zandberg).

In Ingelmunster komen er 4 watergebonden bedrijven voor. De locatie van deze bedrijven wordt op de kaart afgebeeld.



Legende

- | | |
|---|---------------------------|
|  | Woonzone |
|  | Industrie |
|  | Groenzone |
|  | Water |
|  | Landbouwzone |
|  | Gemeentehuis |
|  | Kasteel en bijhorend park |
|  | Kerk |
|  | Watergebonden bedrijf |

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 1 :

**BESTAANDE RUIMTELIJKE
STRUCTUUR**

Jan 2002



1/156

2.1.2. VERKEERSGENERERENDE ELEMENTEN

2.1.2.1. Bevolking

Ingelmunster telde volgens cijfers van de N.I.S. Volkstelling van 1991 10.403 inwoners. In de volgende tabel worden enkele gegevens over de bevolking van Ingelmunster weergegeven per zone. De zones vormen een samenvoeging van enkele statistische sectoren. De zones werden gevormd in functie van de opmaak van het multimodaal verkeersmodel. Op de volgende kaart wordt de afbakening van de zones weergegeven.

ZONE	BEVOLKING	BEROEPSBEVOLKING	SCHOOLGAANDEN*
Ingelmunster Centrum	3.833	1.566	358
Ezelshoek	1.026	420	96
Beelshoek	599	245	56
Wante	890	364	84
Ingelmunster Station	3.039	1.242	284
Hoogte	1.016	415	96
TOTAAL	10.403	4.252	974

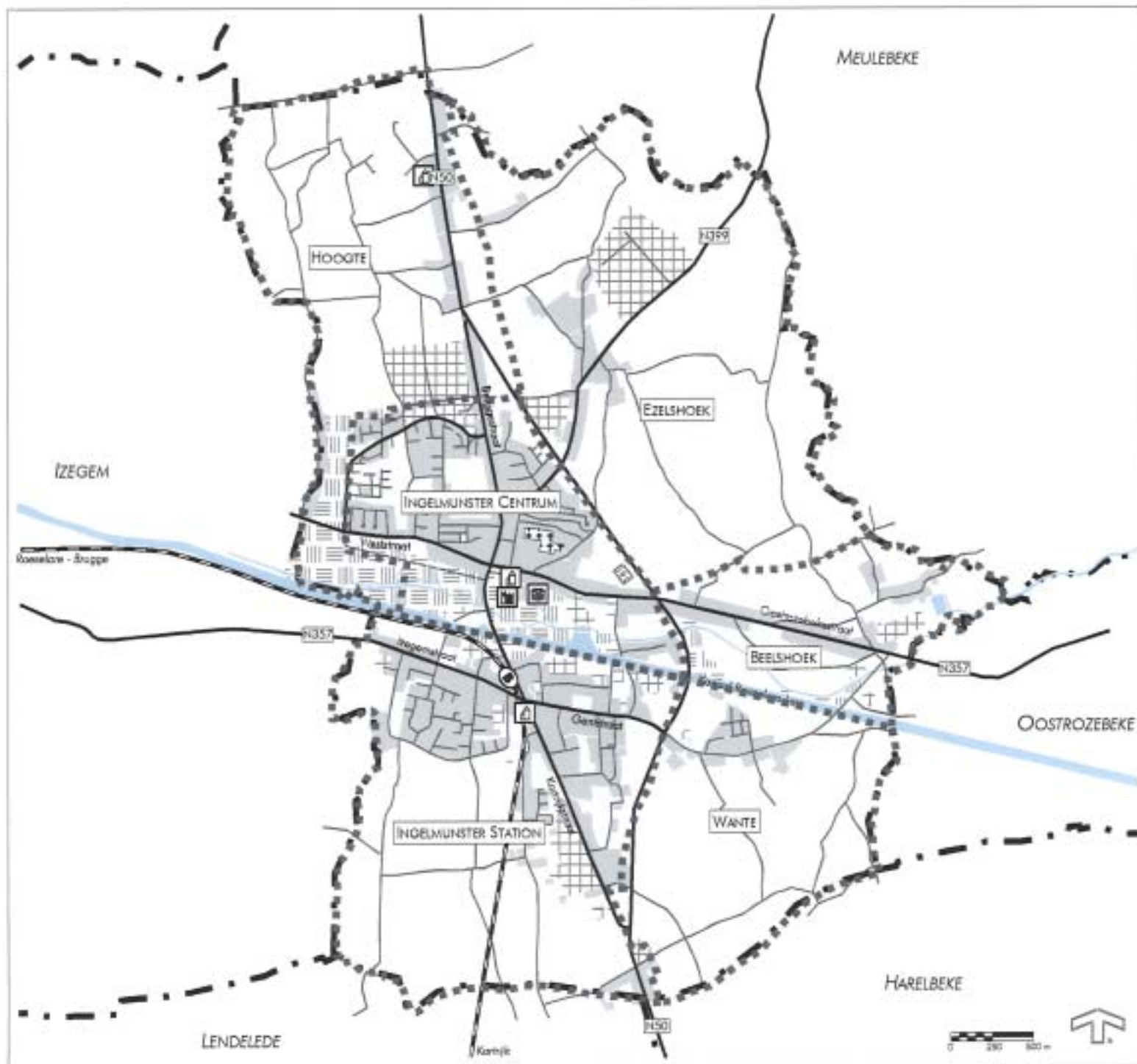
TABEL 1 : BEVOLKING, BEROEPSBEVOLKING EN SCHOOLGAANDEN IN INGELMUNSTER (opgesplitst per zone)

Bron : Multimodaal verkeersmodel West-Vlaanderen, gebaseerd op de N.I.S. Volkstelling 1991

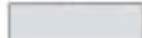
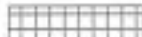
* + 12 jarigen

De grootste bevolkingsconcentratie vinden we terug in de zones 'Ingelmunster Centrum' en 'Ingelmunster Station'.

Eind 2000 telde de gemeente Ingelmunster 10.659 inwoners. Dit betekent dus een lichte toename van de bevolking met 2,5 % in 10 jaar tijd.



Legende

-  Woonzone
-  Industrie
-  Groenzone
-  Water
-  Landbouwzone
-  Grens zone

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 2:

AFBAKENING ZONES

Jun 2002



1756

2.1.2.2. Bedrijvigheid

2.1.2.2.1. Tewerkstelling per bedrijfstak en per zone

Naast het wonen genereert ook de tewerkstelling in een gemeente het nodige verkeer. Bij de opmaak van het multimodaal verkeersmodel West-Vlaanderen werd ook de bedrijvigheid per zone bepaald. De afbakening van de zones stemt overeen met deze op de vorige kaart. Het resultaat daarvan voor de gemeente Ingelmunster wordt per bedrijfstak en per zone weergegeven. De cijfergegevens zijn gebaseerd op de RSZ en RSVZ statistieken.

ZONE	LANDBOUW	INDUSTRIE	DETAILHANDEL	OVERIGE DIENSTEN	TOTAAL
Ingelmunster Centrum	10	487	181	481	1.159
Ezelshoek	0	832	0	116	948
Beelshoek	65	10	0	21	96
Wante	36	43	0	100	180
Ingelmunster Station	62	416	91	316	885
Hoogte	86	138	0	10	234
TOTAAL	259	1.927	272	1.044	3.502

TABEL 2 : VERDELING ARBEIDSPLAATSEN OVER DE VERSCHILLENDE BEDRIJFSTAKKEN EN ZONES

Bron : Multimodaal verkeersmodel West-Vlaanderen

Volgens de bovenstaande gegevens zijn er in Ingelmunster ruim 3.500 arbeidsplaatsen. Ongeveer 2.000 of 55 % worden vertegenwoordigd in de industrie. Daarna volgen de overige diensten (bv. onderwijs, banken, ...) met een aandeel in de totale tewerkstelling in Ingelmunster van ongeveer 30 %.

De grootste tewerkstelling vinden we terug in de zone 'Ingelmunster Centrum'. Daarna volgt de zone 'Ezelshoek' waar voornamelijk tewerkstelling in de industrie voorkomt.

2.1.2.2.2. Personeelsleden per bedrijf

In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van het aantal bedrijven met x aantal personeelsleden. In totaal vinden we op het grondgebied van Ingelmunster 81 bedrijven terug met minimum 5 werknemers.



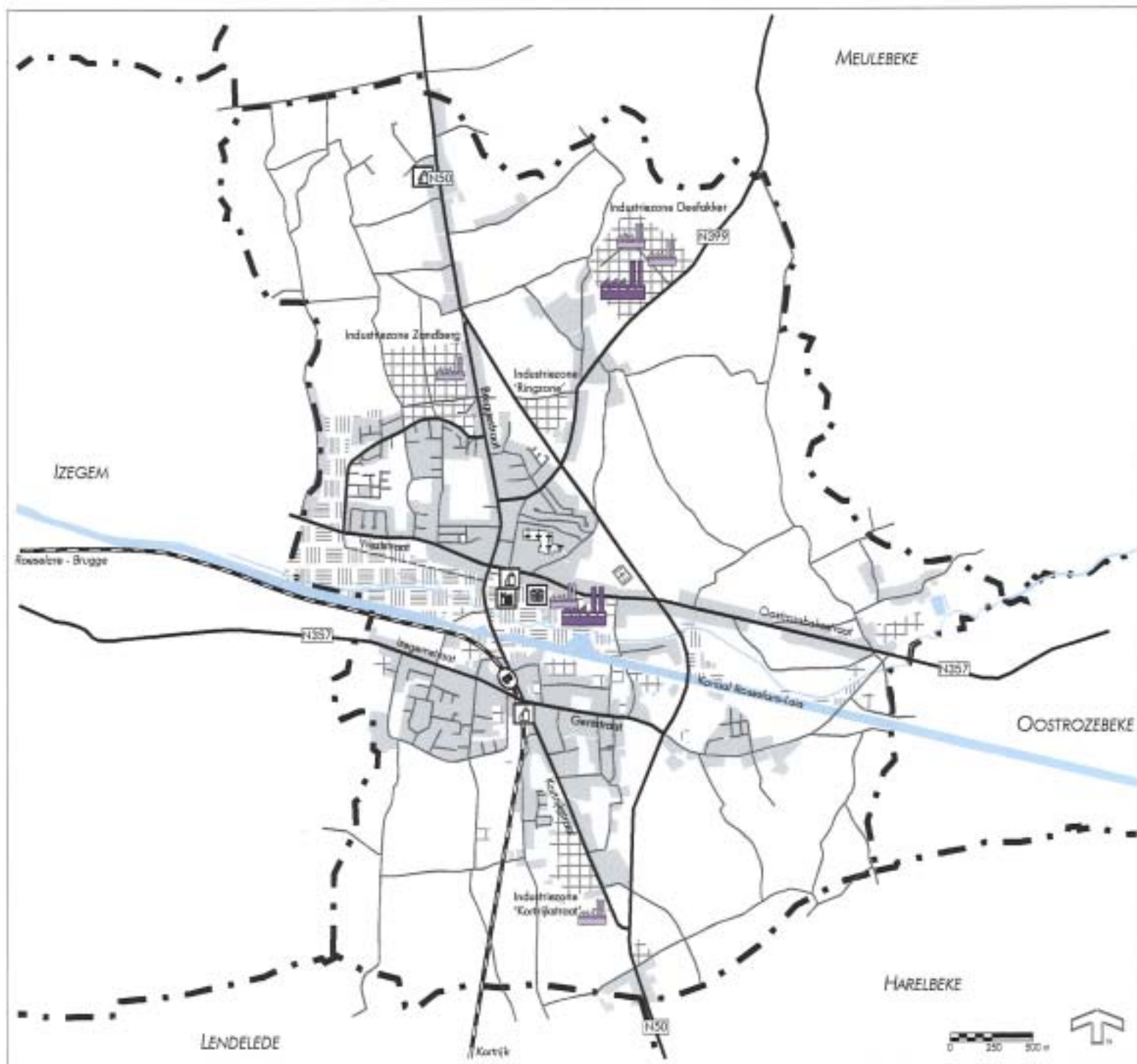
Aantal personeelsleden per bedrijf	Aantal bedrijven
200 tot 499	2
50 tot 99	5
20 tot 49	16
10 tot 19	24
5 tot 9	34

TABEL 3 : OVERZICHT AANTAL BEDRIJVEN MET X AANTAL PERSONEELSLEDEN

Bron : Gemeente Ingelmunster

In Ingelmunster vinden we 2 bedrijven terug met een tewerkstelling van 200 tot 499 personen en 5 bedrijven met een tewerkstelling van 50 tot 99 personen. De overige bedrijven bieden werk aan minder dan 50 personen.

De bedrijven met de grootste tewerkstelling worden op de volgende kaart gesitueerd.



Legende



Bedrijf met een tewerkstelling tussen
200 en 499 personeelsleden



Bedrijf met een tewerkstelling tussen
50 en 99 personeelsleden

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 3 :

SITUERING BEDRIJVEN MET DE
GROOTSTE TEWERKSTELLING

Jul 2008



1/96

2.1.2.2.3. Pendelstromen in de woon-werk relatie met Ingelmunster als woonplaats

Aan de hand van de gegevens uit de N.I.S. Volkstelling van 1991 kunnen we ons een beeld vormen van de modal-split van de bevolking van Ingelmunster voor hun verplaatsingen naar het werk. In de volgende tabel zijn alle gemeenten opgenomen waar er meer dan 30 inwoners uit Ingelmunster tewerkgesteld zijn.

Ruim 30 % van de totale werkende bevolking uit Ingelmunster is tewerkgesteld in Ingelmunster zelf. Ongeveer de helft van deze mensen maakt gebruik van de fiets voor de verplaatsing naar het werk. Ondanks de toch wel korte afstand naar het werk ligt het gebruik van de wagen (bestuurder en passagier) bij de verplaatsing naar het werk in Ingelmunster vrij hoog met ongeveer 40 %. Circa 9 % van de beroepsbevolking van Ingelmunster verlaat zich te voet naar het werk in Ingelmunster.

Ongeveer 20 % van de bevolking van Ingelmunster is werkzaam in de buurgemeente Izegem. Dit gegeven duidt op een belangrijke relatie tussen beide gemeenten. In alle andere gemeenten is minder dan 10 % van de bevolking uit Ingelmunster werkzaam.

Van zodra de inwoners van Ingelmunster zich voor het werk buiten de gemeentegrenzen moeten begeven, doen ze dit hoofdzakelijk met de wagen. Van het totaal aantal verplaatsingen buiten de gemeente gebeurt ruim 70 % met de wagen (passagier en bestuurder). Het gebruik van de fiets voor deze verplaatsingen ligt op ongeveer 20 %. Na de wagen en de fiets komt de trein op de derde plaats als verplaatsingsmiddel van de Ingelmunsternaars naar hun werk buiten de gemeente. De bus scoort met een gebruik van 2,3% eigenlijk wel heel laag.

Het cijfer van het totale autogebruik van de inwoners van Ingelmunster voor hun verplaatsing naar het werk stemt nagenoeg overeen met het cijfer van het gemiddelde autogebruik voor de verplaatsingen naar het werk in het Vlaams Gewest. Bij de bevolking van Ingelmunster scoort het gebruik van de fiets voor de verplaatsing naar het werk een stuk beter dan in het Vlaams Gewest. Dit hoge cijfer zal vooral te wijten zijn aan het grote gebruik bij de verplaatsing in Ingelmunster zelf. Het openbaar vervoer gebruik ligt bij de bevolking van Ingelmunster heel wat lager dan in de rest van het Vlaams Gewest. Vooral het busgebruik is heel beperkt.



WERKGEMEENTE	TRBN	INGERICHT WERKGEVER	AUTOPASS	AUTOBEST.	AUTOBUS	MOTOR, SCOOTER	FIETS, MOTORFIETS	TOTAAL VERVOER- MIDDELEN	TOTAAL BETROKKEN GEBRUIKERS	GEEN VERVOER- MIDDELT (TE VOET)	VERVOER- MIDDELT ONBEKEND	TOTAAL BEVOLKING DE ZICH VERPLAATST
INGELMUNSTER	1	14	54	358	2	3	519	951	927	93	127	1.147
	0,1%	1,3%	5,2%	34,3%	0,2%	0,3%	49,7%			8,9%		
Izegem	2	3	40	389	1	0	226	661	639	7	26	672
Kortrijk	32	1	11	170	13	0	20	247	211	0	13	224
Roeselare	23	3	12	144	5	0	17	204	180	1	11	192
Oostrozebeke	0	2	14	97	2	1	68	184	173	2	8	183
Meulebeke	0	2	9	66	1	0	24	102	99	0	6	105
Tielt	0	1	11	65	2	0	8	87	85	0	5	90
Wielbeke	0	0	2	65	0	0	8	75	73	1	5	79
Kuurne	0	4	6	44	3	2	3	62	60	0	1	61
Harelbeke	0	0	6	49	0	0	6	61	57	0	3	60
Ardoie	0	1	3	39	0	0	6	49	47	0	4	51
Lendelede	0	0	2	33	0	0	8	43	42	0	2	44
Wevelgem	0	0	2	37	0	0	3	42	42	0	2	44
Brugge	9	0	1	31	3	0	6	50	40	0	2	42
Waregem	0	1	1	37	0	0	2	41	40	0	2	42
Zwevegem	1	5	6	21	1	0	1	35	31	0	5	36
Brussel	21	0	2	14	3	0	5	45	31	0	4	35
Gent	10	1	3	20	2	0	0	36	29	1	1	31
Overige gem. W.-VL. (minder dan 30 verpl.)	14	5	5	105	4	0	9	142	126	3	7	136
Overige gemeenten (minder dan 30 verpl.)	14	4	3	49	7	0	6	83	67	5	13	85
Onbekend	9	6	2	84	9	1	35	146	136	4	139	279
Totaal andere gem.	135	39	141	1.559	56	4	461	2.395	2.208	24	259	2.491
	5,6%	1,6%	5,8%	64,4%	2,3%	0,2%	19,1%			1,0%		
TOTAAL	136	53	195	1.917	58	7	980	3.346	3.135	117	386	3.638
	3,9%	1,5%	5,6%	55,4%	1,7%	0,2%	28,3%			3,4%		
VLAAMS GEWEST	5,5%	2,6%	8,1%	56,8%	7,9%	0,3%	15,1%			3,8%		

TABEL 4 : WERKGEMEENTE EN VERVOERSWIJZE VAN DE WERKENDE BEVOLKING UIT INGELMUNSTER

Bron : N.I.S. Volkstelling 1991

2.1.2.2.4. *Pendelstromen in de woon-werk relatie met Ingelmunster als werkplaats*

In de volgende tabel zijn de pendelgegevens uit de N.I.S. Volkstelling van 1991 verwerkt met de gemeente Ingelmunster als tewerkstellingsplaats. In de tabel zijn alle gemeenten opgenomen waarvan meer dan 30 inwoners in Ingelmunster werken.

Ongeveer 40 % van alle in Ingelmunster tewerkgestelde personen zijn afkomstig uit Ingelmunster zelf. Daarna volgt Izegem met ongeveer 15 % van de tewerkgestelden in Ingelmunster. De overige gemeenten vertegenwoordigen allemaal minder dan 10 % van de totale tewerkstelling in Ingelmunster.

De mensen die van buiten Ingelmunster in Ingelmunster gaan werken gebruiken voor de verplaatsing vooral de wagen. Als we het percentage voor de autobestuurders en -passagiers samennemen komen we bijna op 80 %. Op de tweede plaats komt de fiets met ongeveer 16 %. Wanneer de mensen afkomstig zijn uit één van de buurgemeenten van Ingelmunster ligt het gebruik van de wagen toch wel iets lager dan die 80 % ten voordele van de fiets. Ondanks de aanwezigheid van een spoorverbinding naar Ingelmunster scoort het treingebruik heel laag, net als het gebruik van de bus.

In vergelijking met het Vlaams Gewest merken we vooral een hoger fietsgebruik op onder de tewerkgestelden in Ingelmunster. Dit gaat dan vooral ten koste van het openbaar vervoer.



WOONGEMEENTE	TREIN	INGERICHT WERKGEVER	AUTOPASS	AUTOBEST.	AUTOBUS	MOTOR, SCOOTER	FIETS, MOTORFIETS	TOTAAL VERVOER- MIDDELEN	TOTAAL BETROKKEN GEBRUKERS	GEEN VERVOER- MIDDEL (TE VOET)	VERVOER- MIDDEL ONBEKEND	TOTAAL BEVOLKING DIE ZICH VERPLAATST
INGELMUNSTER	1 0,1%	14 1,3%	54 5,2%	358 34,3%	2 0,2%	3 0,3%	519 49,7%	951	927	93 8,9%	127	1.147
Izegem	3	4	28	269	0	0	106	410	397	2	21	420
Meulebeke	0	2	20	136	6	0	76	240	224	0	14	238
Roeselare	12	1	10	92	4	1	12	132	121	0	3	124
Harelbeke	0	3	7	63	0	0	14	87	83	1	4	88
Oostrozebeke	0	0	11	61	2	1	11	86	79	0	4	83
Kortrijk	1	1	3	59	3	0	8	75	69	0	2	71
Waregem	0	0	5	51	1	0	1	58	55	0	2	57
Lendelede	1	2	4	29	1	0	15	52	46	0	8	54
Tielt	0	0	7	34	3	2	3	49	46	0	1	47
Kuurne	0	0	5	37	1	0	2	45	44	0	2	46
Ardoie	0	0	1	37	0	1	4	43	43	0	3	46
Pittem	0	0	2	30	1	0	7	40	39	0	0	39
Wielsbeke	0	0	6	23	0	1	5	35	35	0	2	37
Zwevegem	0	0	8	30	0	1	0	39	35	0	1	36
Wevelgem	0	0	11	27	2	0	0	40	31	0	2	33
Overige gem. W.-VI. (minder dan 30 verpl.)	9	1	14	153	6	0	11	194	172	1	18	191
Overige gemeenten (minder dan 30 verpl.)	12	18	7	76	5	1	3	122	112	0	14	126
Totaal andere gem.	38 2,2%	32 1,8%	149 8,5%	1.207 68,9%	35 2,0%	8 0,5%	278 15,9%	1.747	1.631	4 0,2%	101	1.736
TOTAAL	39 1,4%	46 1,6%	203 7,3%	1.565 56,0%	37 1,3%	11 0,4%	797 28,5%	2.698	2.558	97 3,5%	228	2.883
VLAAMS GEWEST	5,5%	2,6%	8,1%	56,8%	7,9%	0,3%	15,1%			3,8%		

TABEL 5 : WOONGEMEENTE EN VERVOERSWIJZE VAN IN INGELMUNSTER TEWERKGESTELDE PERSONEN

Bron : N.I.S. Volkstelling 1991

2.1.2.3. School

2.1.2.3.1. Lokalisatie scholen en aantal leerlingen

In de volgende tabel staat een overzicht van de verschillende scholen in Ingelmuunster met adres en het aantal leerlingen (opgesplitst in kleuter, lager, bijzonder lager en middelbaar onderwijs).

NAAM SCHOOL	ADRES	KLEUTER	LAGER	AANTAL LEERLINGEN		TOTAAL
				BIJZONDER LAGER	MIDDEELBAAR (1 ^o GRAAD)	
Gemeenteschool	Schoolstraat 4		171			171
De Zon	Oostrozebekestraat 15			55		55
Gesubsidieerde vrije basisschool centrum (vestigingsplaats 1)	Schoolstraat 8	111	177			288
Gesubsidieerde vrije basisschool Sint-Jozef (vestigingsplaats 2)	Oostrozebekestraat 255	42	50			92
Gesubsidieerde vrije basisschool H. Hart (vestigingsplaats 3)	Bruggestraat 319	49	62			111
Instituut Edelweiss	Schoolstraat 8a				185	185
Gemeenschapsschool Regenboog	Meulebekestraat 38	40	78			118
Gesubsidieerde vrije basisschool (vestigingsplaats 1)	H. Consciencestraat 13	121	122			243
Gesubsidieerde vrije basisschool (vestigingsplaats 2)	Brigandsstraat 15		116			116
Gesubsidieerde vrije basisschool (vestigingsplaats 3)	Weststraat 51	51				51
Totaal		414	776	55	185	1.430

TABEL 6 : OVERZICHT SCHOLEN + AANTAL LEERLINGEN (Schooljaar 2000-2001)

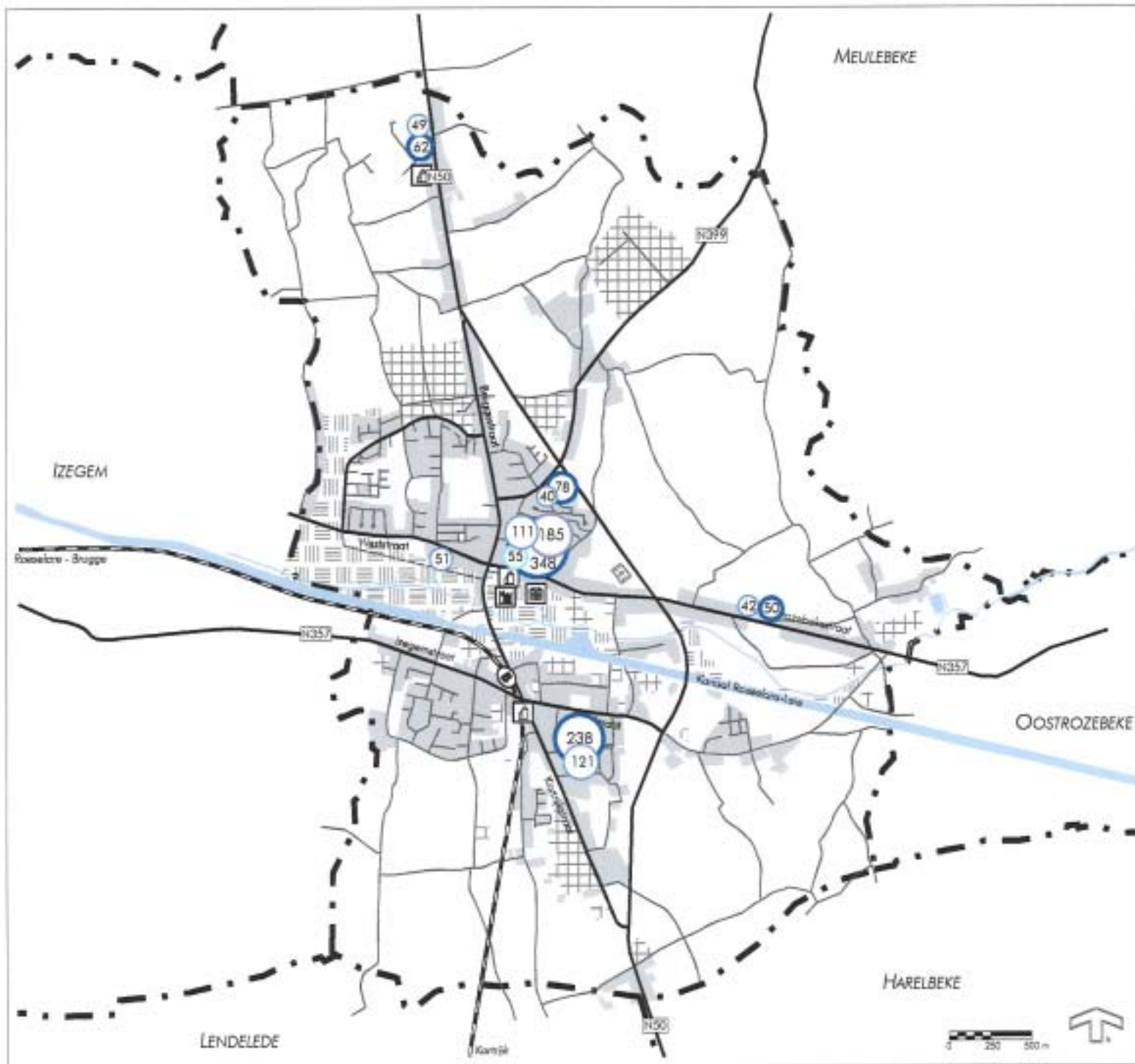
Bron : Gemeente Ingelmuunster

Naast de bovenstaande scholen is er in Ingelmuunster ook een Kunstacademie en een Muziekacademie aanwezig. Deze academie zijn vooral buiten de gewone schooluren en zijn eveneens toegankelijk voor volwassenen.

In Ingelmunster zijn er heel wat vestigingen voor het kleuter- en lager onderwijs. Wanneer de kinderen uit Ingelmunster de leeftijd van 12 jaar bereiken, kunnen ze slechts terecht in 1 school met middelbaar onderwijs (1^o graad). (Vroeger kon er ook nog les gevolgd worden in de 2^o graad van het middelbaar onderwijs in Ingelmunster.) Voor het middelbaar en hoger onderwijs is Ingelmunster vooral aangewezen op Izegem, Tielt, Roeselare en Kortrijk.

Op de volgende kaart wordt de situering van de scholen aangegeven met het aantal leerlingen opgesplitst in kleuter, lager, bijzonder lager en middelbaar onderwijs. Bij een concentratie van scholen op eenzelfde locatie werd het aantal leerlingen samengenomen.

De grootste concentratie aan scholen en aantal leerlingen vinden we terug in het centrum van Ingelmunster aan de noordkant van het kanaal. Er bevinden zich ook twee wijk scholen langs twee belangrijke invalswegen naar Ingelmunster, nl. langs de N50 (Bruggestraat) en de N357 (Oostrozebekestraat).



Legende

- XX Aantal leerlingen kleuteronderwijs
- XX Aantal leerlingen lager onderwijs
- XX Aantal leerlingen bijzonder lager onderwijs
- XX Aantal leerlingen middelbaar onderwijs (1^o graad)

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 4 :

**SITUERING SCHOLEN EN HET
AANTAL LEERLINGEN**

Juni 2008



1756

2.1.2.3.2. Pendelstromen in de woon-school relatie met Ingelmunster als woonplaats

In de volgende tabel zijn de pendelstromen uit de N.I.S. Volkstelling van 1991 verzameld voor de schoolgaanden woonachtig te Ingelmunster. In het overzicht zijn de gemeenten opgenomen waar minstens 15 scholieren uit Ingelmunster les volgen.

Ongeveer 45 % van alle schoolgaanden uit Ingelmunster volgt les in Ingelmunster zelf. Deze groep vertegenwoordigt voor het grootste deel min-12-jarigen. Ongeveer 43 % van de scholieren uit Ingelmunster die in de eigen gemeente les volgen, nemen de fiets voor de verplaatsing naar school en ongeveer 25 % gaat te voet. Ondanks de relatief korte afstand naar school wordt toch bijna 20 % van de scholieren uit Ingelmunster met de wagen aan de schoolpoort afgezet¹. Het ingericht schoolvervoer wordt door ruim 10 % van de leerlingen uit Ingelmunster gebruikt om in Ingelmunster op school te raken².

Na Ingelmunster zelf vormen vooral Izegem, Tielt, Kortrijk en Roeselare de belangrijkste plaatsen waar leerlingen uit Ingelmunster les volgen. Voor de verplaatsing naar Izegem wordt vooral de fiets gebruikt. Vanuit Ingelmunster gaat men vooral met de bus naar school in Tielt. Ook voor de verplaatsing naar Kortrijk en Roeselare wordt hoofdzakelijk het openbaar vervoer gebruikt, maar niet enkel de bus maar ook de trein.

Het openbaar vervoer komt op de eerste plaats als vervoermiddel vanuit Ingelmunster naar een school in een andere gemeente. Bus en trein nemen elk een aandeel in van ruim 20 % voor deze verplaatsingen. Als we bus en trein niet samen bekijken, scoort de fiets het hoogst als vervoermiddel vanuit Ingelmunster naar school in een andere gemeente.

Bij de vergelijking van het totaal in Ingelmunster met dit van het Vlaams Gewest is het gebruik van de fiets ongeveer even groot. De schoolgaanden uit Ingelmunster maken wel meer gebruik van de trein dan het gemiddelde in het Vlaams Gewest (maar niet iedere gemeente beschikt over een treinverbinding).

¹ Dit is vooral opvallend in de Schoolstraat door de concentratie van scholen op die plaats.

² Vooral de scholen langs de gewestwegen worden bediend door een schoolbus.



SCHOOLGEMEENTE	TREIN	INGERICHT SCHOOL- VERVOER	AUTOPASS	AUTOBEST.	AUTOBUS	MOTOR, SCOOTER	FIETS, MOTORFIETS	TOTAAL VERVOER- MIDDELEN	TOTAAL BETROKKEN GEBRUIKERS	GEEN VERVOER- MIDDEL (TE VOET)	VERVOER- MIDDEL ONBEKEND	TOTAAL BEVOLKING DIE ZICH VERPLAATST
INGELMUNSTER	0 0,0%	90 10,7%	167 19,8%	0 0,0%	18 2,1%	0 0,0%	360 42,7%	635	579	209 24,8%	55	843
Izegem	1	3	35	1	7	0	176	223	211	1	23	235
Tielt	0	0	13	1	128	0	41	183	150	0	7	157
Kortrijk	80	8	18	16	57	0	54	233	146	3	5	154
Roeselare	85	9	19	5	24	0	27	169	135	4	8	147
Leuven	5	0	1	3	4	0	19	32	25	14	2	41
Brugge	28	1	2	5	4	0	16	56	37	2	2	41
Gent	8	0	3	3	8	1	9	32	22	11	3	36
Meulebeke	0	0	13	0	3	0	13	29	25	0	2	27
Overige gem. W.-Vl. (minder dan 15 verpl.)	13	2	19	0	23	0	20	77	67	6	7	80
Overige gemeenten (minder dan 15 verpl.)	10	0	5	1	13	0	6	35	26	17	2	45
Onbekend	7	1	8	0	11	0	16	43	39	9	9	57
Totaal andere gem.	237 20,1%	24 2,0%	136 11,5%	35 3,0%	282 23,9%	1 0,1%	397 33,7%	1.112	883	67 5,7%	70	1.020
TOTAAL	237 11,7%	114 5,6%	303 15,0%	35 1,7%	300 14,8%	1 0,0%	757 37,4%	1.747	1.462	276 13,6%	125	1.863
VLAAMS GEWEST	4,5%	6,0%	21,7%	2,9%	16,6%	0,1%	35,0%			13,1%		

TABEL 7 : SCHOOLGEMEENTE EN VERVOERSWIJZE VAN DE SCHOOLBEVOLKING UIT INGELMUNSTER

Bron : N.I.S. Volkstelling 1991

2.1.2.3.3. *Pendelstromen in de woon-school relatie met Ingelmunster als schoolplaats*

De woon-school pendelgegevens uit de N.I.S. Volkstelling 1991 met Ingelmunster als schoolplaats worden in de volgende tabel weergegeven. In de tabel zijn alle gemeenten opgenomen waarvan er iemand op een school in Ingelmunster les volgt.

In totaal volgen er 968 leerlingen les in Ingelmunster waarvan er 843 of 87 % afkomstig zijn uit Ingelmunster zelf.

Van de 125 leerlingen (13 %) die niet in Ingelmunster wonen, zijn het grootste deel afkomstig uit een buurgemeente. Zij worden vooral met de wagen aan de schoolpoort afgezet.

In vergelijking met het Vlaams Gewest wordt de fiets als verplaatsingsmiddel naar school in Ingelmunster net iets meer gebruikt. Het gebruik van het openbaar vervoer (zowel trein als bus) om in Ingelmunster naar school te gaan ligt een stuk lager dan het Vlaamse gemiddelde. Daartegenover staat dat er meer leerlingen te voet gaan of gebruik maken van het ingericht schoolvervoer.



WOONGEMEENTE	TREN	INGERICHT SCHOOL- VERVOER	AUTOPASS	AUTOBEST.	AUTOBUS	MOTOR, SCOOTER	FETS, MOTORFETS	TOTAAL VERVOER- MIDDELEN	TOTAAL BETROKKEN GEBRUIKERS	GEEN VERVOER- MODEL (TE VOET)	VERVOER- MODEL ONBEKEND	TOTAAL BEVOLKING DIE ZICH VERPLAATST
INGELMUNSTER	0 0,0%	90 10,7%	167 19,8%	0 0,0%	18 2,1%	0 0,0%	360 42,7%	635	579	209 24,8%	55	843
Oostrozebeke	0	3	15	0	16	0	11	45	39	0	2	41
Izegem	0	4	13	0	0	0	8	25	23	1	3	27
Meulebeke	0	2	9	0	7	0	9	27	22	0	0	22
Harelbeke	0	7	4	0	1	0	7	19	19	0	1	20
Lendeledede	0	1	2	0	0	0	0	3	3	0	1	4
Wielsbeke	0	0	3	0	0	0	0	3	3	0	0	3
Kortrijk	0	1	1	0	0	0	0	2	2	0	0	2
Tielt	0	0	2	0	0	0	0	2	2	0	0	2
Wevelgem	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
Pittem	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1
Wingene	0	1	1	0	0	0	0	2	1	0	0	1
Ardoole	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1
Totaal andere gem.	0 0,0%	19 14,4%	51 38,6%	0 0,0%	25 18,9%	0 0,0%	36 27,3%	131	117	1 0,8%	7	125
TOTAAL	0 0,0%	109 11,2%	218 22,3%	0 0,0%	43 4,4%	0 0,0%	396 40,6%	766	696	210 21,5%	62	968
VLAAMS GEWEST	4,5%	6,0%	21,7%	2,9%	16,6%	0,1%	35,0%			13,1%		

TABEL 8 : WOONGEMEENTE EN VERVOERSWIJZE VAN IN INGELMUNSTER NAAR SCHOOLGAANDE LEERLINGEN

Bron : N.I.S. Volkstelling 1991

2.1.2.4. Andere verkeersgenererende en -aantrekkende functies

Naast het wonen, de bedrijvigheid en de scholen zullen er ook andere functies verkeer genereren of aantrekken. Hier zullen nu de voornaamste functies voor Ingelmunster aangegeven worden.

- Voetbalstadion en het sportcentrum in de Bollewerpstraat

Momenteel speelt de voetbalploeg van Ingelmunster in de 2^{de} klasse van de nationale voetbalcompetitie. Bij een gewone thuiswedstrijd komen er gemiddeld 650 à 800 toeschouwers supporteren. Dit zorgt voor een 300 à 350-tal wagens. De supporters van de tegenpartij komen normaal gezien met de bus.

Iets voor de aanvang van de match en erna kan dit tijdelijk zorgen voor een verkeerschaos in de buurt van het stadion langs de N50. Dit probleem is uiteraard van heel tijdelijke aard en doet zich enkel voor wanneer er een thuismatch is.

- Kasteelpark en Kasteel van Ingelmunster

Het park rondom het kasteel vormt een bosrijk gebied en is tijdens de zomermaanden gratis toegankelijk voor het publiek.

In de week wordt het kasteel meestal bezocht door groepen die met de bus naar het kasteel komen. In het weekend zijn het hoofdzakelijk mensen die met de wagen naar Ingelmunster komen die het kasteel bezoeken. Op een topdag staan niet enkel de Markt maar ook de aanpalende straten aan het kasteel vol met geparkeerde wagens. Deze drukke situatie komt bijna uitsluitend voor in het weekend of op vakantiedagen en heeft eigenlijk een heel verspreid karakter.

- Aviflora recreatiecentrum

Dit is vooral een openluchtcentrum wat vooral in de zomerperiode wat verkeer aantrekt. Ook hier is het verkeer sterk verspreid over de dag.

- De 3 musketiers binnenspeeltuin

De binnenspeeltuin is een indoor evenement wat dan vooral op winterdagen verkeer aantrekt. Het aankomend en vertrekkend verkeer gebeurt vrij verspreid over de dag.

- Meubels Astrid

Deze meubelzaak is gesitueerd in de Weststraat en trekt heel wat bezoekers aan. De winkel beschikt over een beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. In het weekend wordt deze meubelzaak dikwijls heel druk bezocht, waardoor de eigen parking niet meer volstaat. De Weststraat en enkele aanpalende wijkstraten worden dan gebruikt als parkeerplaats.

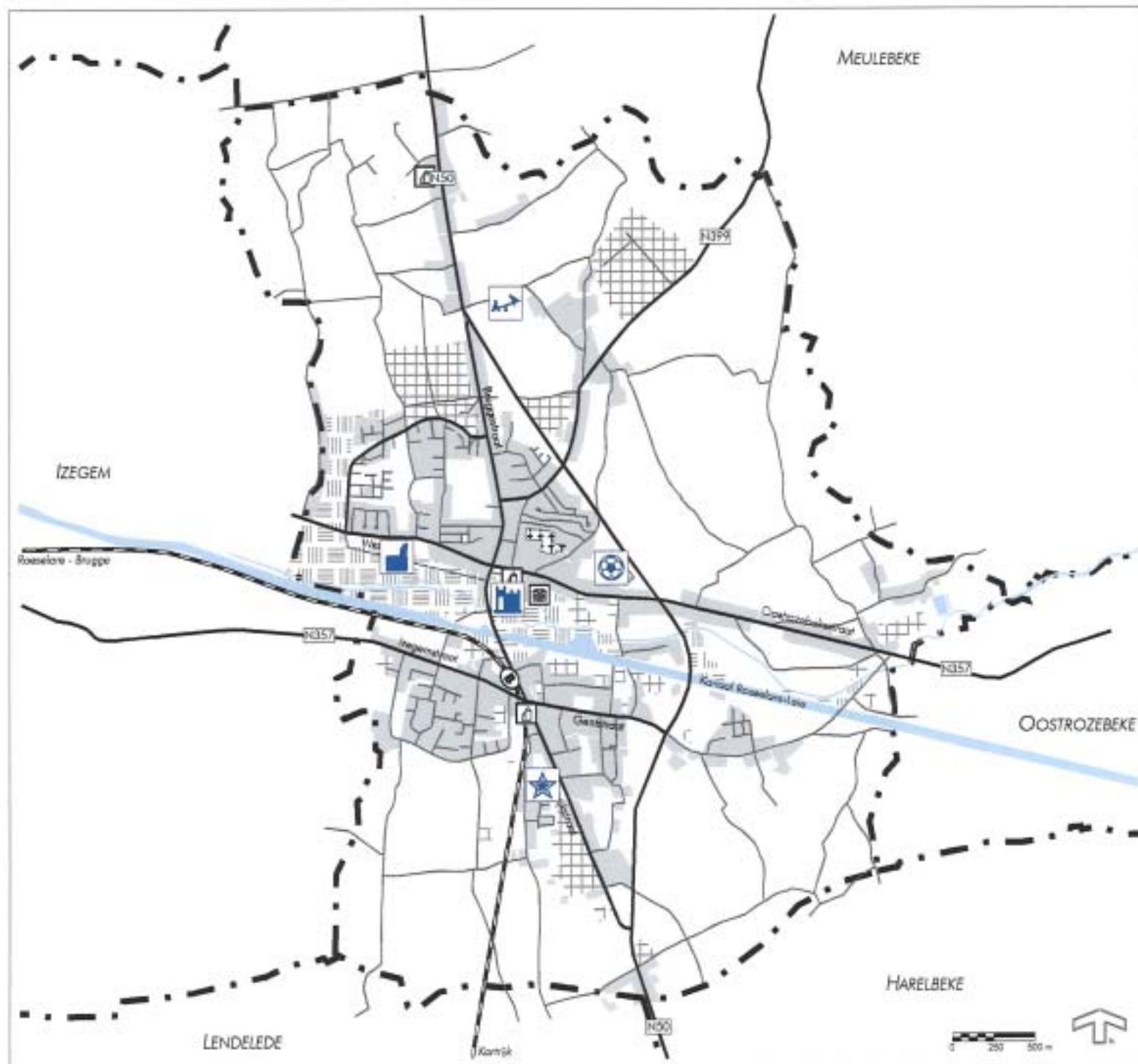
Het aankomend en vertrekkend verkeer is heel sterk verspreid over de dag. Wat de hinder niet zo erg maakt. Het parkeren vormt wel een serieuze hindernis en zorgt voor extra belasting van de aanpalende wijken.

- Discotheek Revolution

De discotheek trekt uitsluitend verkeer aan op de weekend- en feestdagavonden. Op een gemiddelde uitgangsavond verwacht men zo'n 300 wagens. Op een zaterdagnacht volstaat de eigen parking niet en staan de bezoekers geparkeerd in de Kortrijkstraat.

- ...

Op de volgende kaart worden de voornaamste verkeersgenererende functies aangegeven.



Legende

-  Voetbalstadion
-  Kasteel van Ingelmunster
-  Aviflora recreatiecentrum en 3 musketiers binnenspeeltuin
-  Meubels Astrid
-  Discotheek Revolution

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 5 :

ANDERE VERKEERSOENERENDE
FUNCTIES

Juni 2008



1794

2.1.3. CONCLUSIE

- De woonkern van Ingelmunster wordt door het kanaal Roeselare - Leie in twee delen gesplitst. Een deel boven het kanaal waar de voornaamste functies zoals gemeentehuis, handel, scholen, ... gesitueerd zijn en een deel ten zuiden van het kanaal waar zich het station van Ingelmunster bevindt.
- De gemeente Ingelmunster telt ruim 10.700 inwoners. De bevolking is ongeveer evenredig verdeeld over het woongebied ten noorden en ten zuiden van het kanaal.
- Op het grondgebied van Ingelmunster vinden we één industriezone en een aantal KMO-zones terug. Daarnaast komen er ook enkele geïsoleerde bedrijven voor. In totaal zijn er in Ingelmunster 81 bedrijven met minstens 5 werknemers, waarvan 2 bedrijven tussen de 200 en 499 personeelsleden tellen.
- In het schooljaar 2000-2001 gingen er ruim 1.400 leerlingen naar school ergens in Ingelmunster. De grootste concentratie aan scholen bevindt zich in het centrum van Ingelmunster (noordkant van het kanaal). Een tweetal scholen situeren zich langs drukke gewestwegen (langs de N357 Oostrozebekestraat en de N50 Bruggestraat).
- Naast het wonen, het werken en het school lopen, zijn er in Ingelmunster nog enkele andere functies die verkeer genereren. Het gaat hier o.m. om het kasteel en het kasteelpark van Ingelmunster, het recreatiepark Aviflora, Deze functies trekken vooral verkeer aan tijdens vakanties of op zon- en feestdagen.

Pendelstromen en vervoerswijze in de woon-werk relatie met Ingelmunster als woonplaats

- De actieve bevolking in Ingelmunster bestaat volgens de N.I.S. Volkstelling van 1991 uit 3.638 mensen. Ruim 30 % van de actieve bevolking uit Ingelmunster is in de eigen gemeente tewerkgesteld. Ongeveer de helft van deze mensen neemt de fiets om zich naar het werk te begeven en ondanks de relatief korte afstand gebruikt 40 % de wagen (als bestuurder en passagier).
- Ongeveer 20 % van de werkende bevolking van Ingelmunster gaat werken in de buurgemeente Izegem.
- Voor de woon-werk verplaatsing vanuit Ingelmunster naar een andere gemeente wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van de wagen (70 % bestuurder en passagier samen). Het openbaar vervoer scoort bij deze verplaatsingen heel laag (lager dan het gemiddelde in het Vlaams Gewest).

Pendelstromen en vervoerswijze in de woon-werk relatie met Ingelmunster als werkplaats

- De cijfers van de N.I.S. Volkstelling van 1991 tonen aan dat er 2.883 mensen in Ingelmunster tewerkgesteld zijn. Daarvan zijn er ongeveer 40 % afkomstig uit Ingelmunster zelf en 15 % uit Izegem.

- De tewerkgestelden van buiten Ingelmunster nemen vooral de wagen als verplaatsingsmiddel naar het werk in Ingelmunster (80 % bestuurders en passagier samen). Het gebruik van het openbaar vervoer ligt heel laag.

Pendelstromen en vervoerswijze in de woon-school relatie met Ingelmunster als woonplaats

- Er wonen in Ingelmunster volgens de gegevens van de N.I.S. Volkstelling van 1991 1.863 schoolgaanden waarvan er ongeveer 45 % les volgen in Ingelmunster zelf. Ongeveer 43 % van de scholieren uit Ingelmunster gaan met de fiets naar school in Ingelmunster en 25 % gaat te voet. Ondanks de relatief korte afstand wordt 20 % met de wagen aan de schoolpoort afgezet.
- Na Ingelmunster volgen Izegem, Tielt, Kortrijk en Roeselare als de belangrijkste schoolplaatsen voor de leerlingen uit Ingelmunster.
- Voor de verplaatsing naar school buiten de eigen gemeente neemt ruim 33 % de fiets, 24 % de bus en 20 % de trein.

Pendelstromen en vervoerswijze in de woon-school relatie met Ingelmunster als schoolplaats

- Van alle leerlingen die in Ingelmunster les volgen, is 87 % afkomstig uit de eigen gemeente. De andere leerlingen zijn voornamelijk afkomstig uit één van de buurgemeenten.
- Van de leerlingen die niet in Ingelmunster wonen, wordt ongeveer 40 met de wagen aan de schoolpoort afgezet.

2.2. VERKEER- EN VERVOERSNETWERKEN

2.2.1. AUTOVERKEER

2.2.1.1. Wegvakintensiteiten N50 en N357

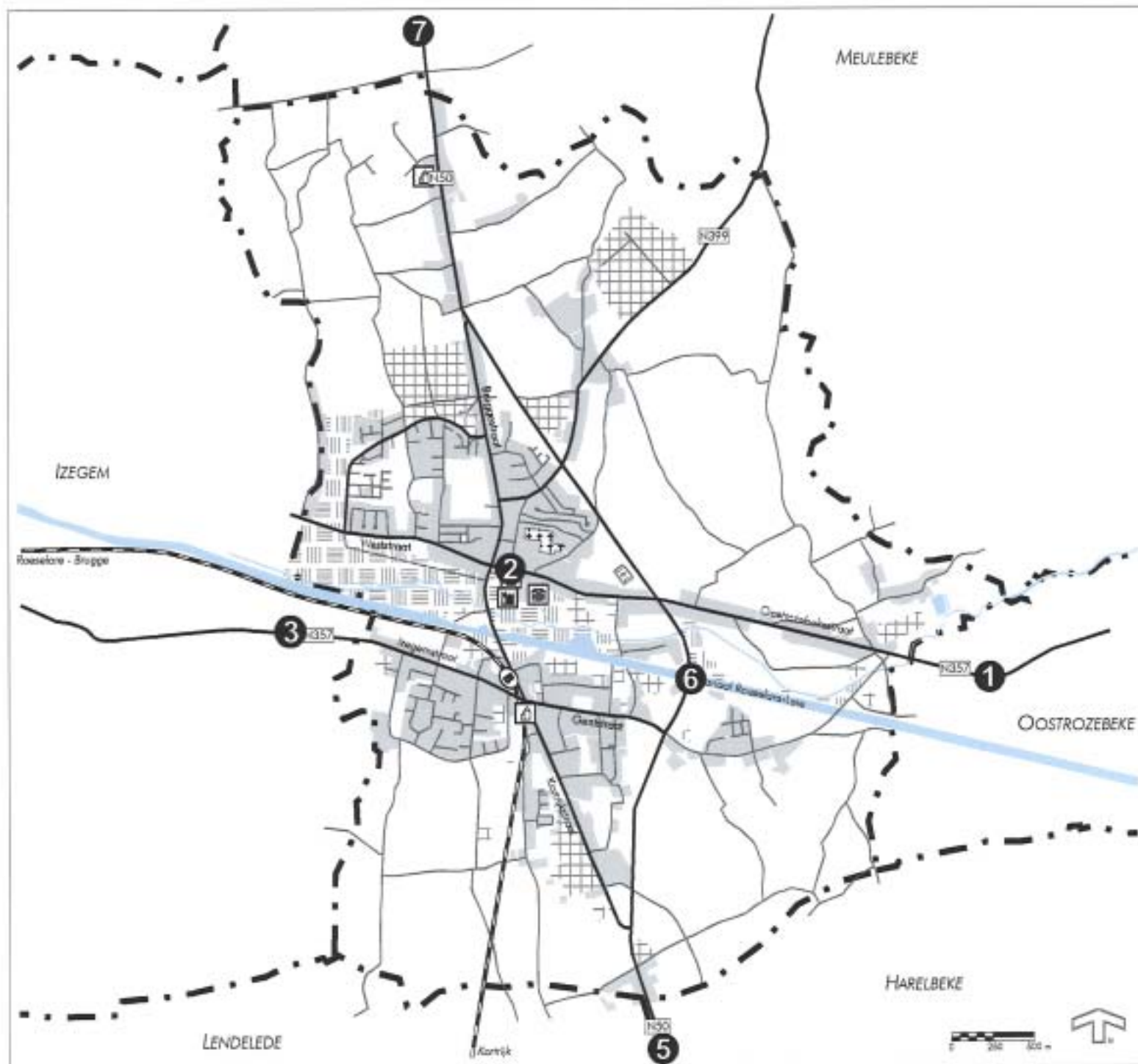
In de volgende tabel vinden we intensiteitsgegevens (uitgedrukt in pae op werkdagen) voor enkele locaties op de N357 en de N50. De tellingen dateren van 2000 en 2001.

Nr.	Plaats	Richting verkeer	06.00 - 22.00 uur	16.00 - 17.00 uur	17.00 - 18.00 uur
1	N357 kmpt. 12,1	Oostrozebeke	6.742	592	654
		N50	6.849	597	698
2	N357 (Markt) kmpt 10,4	Oostrozebeke	3.938	374	414
		N50d	4.787	428	437
3	N357 kmpt 8,9	Ingelmunster	4.527	432	495
		Izegem	4.304	418	450
4	N50 kmpt 64,4 (grondgebied Kuurne ten Z N36)	Ingelmunster	9.960	955	1.018
		Kortrijk	8.494	671	674
5	N50 kmpt 67,3	Ingelmunster	6.647	632	689
		Kortrijk	6.708	584	643
6	N50 kmpt 70,9	Pittem	6.969	626	735
		Kortrijk	7.042	673	740
7	N50 kmpt 76,0	Pittem	4.500	418	427
		Ingelmunster	4.546	429	452
8	N50 kmpt 79,150 (grondgebied Pittem ten N N37)	Pittem	4.232	400	427
		Ingelmunster	4.474	399	391

TABEL 9 : INTENSITEITEN LANGS DE N357 EN DE N50

Bron : A.W.V. West-Vlaanderen, tellingen 2000-2001

Op de volgende kaart worden de telposten die op het grondgebied van Ingelmunster vallen gelokaliseerd. De nummering op de kaart stemt overeen met de nummering in de bovenstaande tabel.



Legende

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 6 :

LOCATIE
INTENSITEITSMETINGEN

Jan 2009



1756

De intensiteiten op de N357 tussen Izegem en Ingelmunster schommelen in beide richtingen in de avondspits rond de 400 à 450 pae. Hetzelfde geldt ook voor de intensiteiten op diezelfde N357 t.h.v. de Markt in Ingelmunster. Op de N357 tussen Ingelmunster en Oostrozebeke ligt de intensiteit tijdens het avondspitsuur op zo'n 600 à 650 pae per richting.

Op de N50 op het grondgebied van Ingelmunster ten zuiden van de N357 schommelen de intensiteiten tijdens de avondspits in noordelijke richting rond de 650 à 670 pae en in zuidelijke richting rond de 620 à 700 pae. Op die N50 ten noorden van de N357 ligt de intensiteit in noordelijke richting rond de 420 pae en in zuidelijke richting rond de 440 pae.

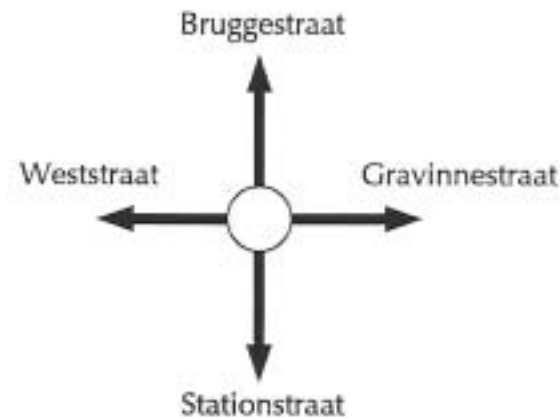
Aan de hand van bovenstaande gegevens kunnen we dan ook concluderen dat er toch een aanzienlijke stroom verkeer vanaf de N50 uit de zuidelijke richting (richting Kortrijk of Izegem) rechtsaf draait naar de N357 (richting Oostrozebeke) en omgekeerd.

2.2.1.2. Kruispunttellingen

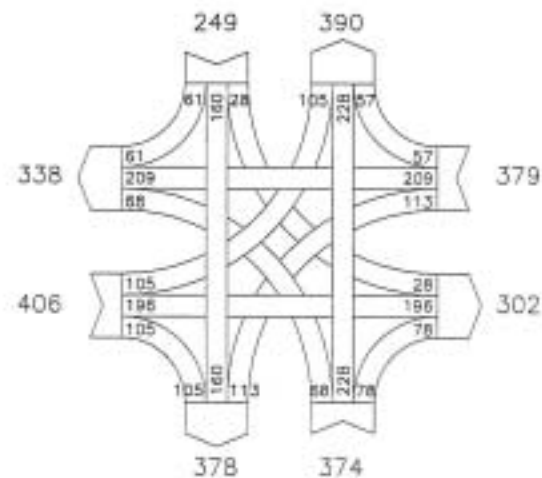
In het centrum van Ingelmunster werd door A.W.V. West-Vlaanderen t.h.v. het kruispunt Bruggestraat - Weststraat - Stationsstraat - Gravinnestraat (kruispunt N50d-N357) een telling georganiseerd in mei 2001. Het betreft hier een telling in de ochtendspits van 7u tot 9u en een telling in de avondspits tussen 16u en 18u. Het resultaat van deze tellingen wordt op de volgende figuur voorgesteld. De intensiteiten worden weergegeven in personenwageneenheden per uur. Het aangegeven getal vormt eigenlijk het gemiddelde van de twee getelde uren.

Zowel tijdens de ochtend- als avondspits zijn de intensiteiten op beide assen ongeveer evenwaardig. Op de as Bruggestraat - Stationsstraat schommelt de intensiteit in de avondspits rond de 1.000 pae/u voor beide richtingen samen, op de as Weststraat - Gravinnestraat is dit rond de 900 pae/u. Ondanks de omleiding rond de kern liggen de intensiteiten op de noord-zuid as toch nog vrij hoog. Op de Weststraat worden er 900 pae/u geregistreerd wat vrij veel is, zeker met het beperkte dwarsprofiel van de weg.

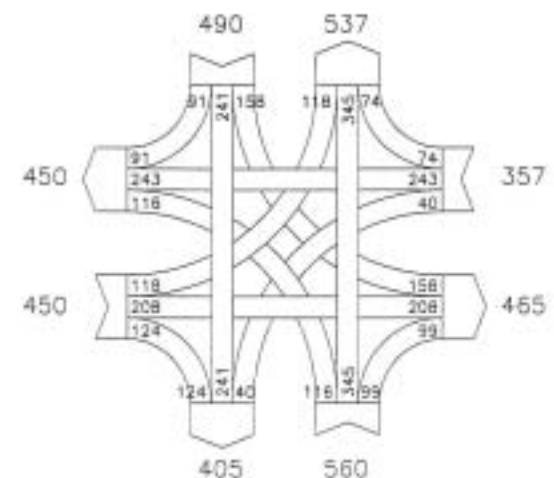
SITUERING



Personenwageneenheden ochtendspits



Personenwageneenheden avondspits



FIGUUR 1 : INTENSITEITEN KRUISPUNTELLING T.H.V. KRUISPUNT N50d-N357 (Bruggestraat-Gravinnestraat-Stationstraat-Weststraat) - OCHTEND- EN AVONDSPITS

Bron : A.W.V. West-Vlaanderen, mei 2001

Naast deze kruispunttelling t.h.v. de Markt werd er in maart 2002 nog op een drietal andere locaties geteld door Groep Planning. De tellingen vonden plaats op een dinsdag tijdens de avondspits (tussen 16u30 en 17u30) bij een bewolkt, regenachtig weer. In de periode van de tellingen was de N50 tussen de N37 en Ingelmunster onderbroken.

De resultaten van deze tellingen worden op de volgende figuren grafisch voorgesteld. Bij de telling werd een onderscheid gemaakt tussen personenwagens, vrachtwagens en (brom)fietsers. Op de kaart wordt de intensiteit aan personenwagens schematisch weergegeven.

	TOTAAL AANTAL MOTORVOERTUIGEN	AANTAL PERSONENWAGENS	AANTAL VRACHTWAGENS	% VRACHTWAGENS T.O.V. TOTAAL AANTAL MVT	AANTAL FIETTERS	% FIETTERS T.O.V. TOTAAL AANTAL MOTORVOERTUIGEN
N50d Stationsplein (a)	595	555	40	6,7 %	52	8,7 %
N50d Kortrijkstraat (b)	637	625	12	1,9 %	43	6,8 %
N357 Izegemstraat (c)	638	600	38	6,0 %	41	6,4 %
Gentstraat (zijde N50) (d)	490	472	18	3,7 %	32	6,5 %
Weststraat (zijde Izegem) (e)	1.022	999	23	2,3 %	68	6,7 %
Weststraat (zijde centrum) (f)	903	883	20	2,2 %	58	6,4 %
11-Julisingel (g)	159	156	3	1,9 %	18	11,3 %
Gentstraat (zijde centrum) (h)	553	546	7	1,3 %	38	6,9 %
Gentstraat (zijde N357) (i)	699	696	3	0,4 %	46	6,6 %

TABEL 10 : OVERZICHT INTENSITEITEN KRUISPUNTTELLINGEN

Bron : Groep Planning, maart 2002

Bovenstaande gegevens bevestigen nog eens de hoge intensiteiten die in de Weststraat waargenomen worden. Deze as wordt dus duidelijk gebruikt als een belangrijke verbinding van en naar de richting Izegem. De intensiteit op de 11-Julisingel lag op het moment van de telling eigenlijk heel laag. Een intensiteit van 160 motorvoertuigen per uur voor beide richtingen samen is heel weinig. Deze vaststelling doet wel een beetje de veronderstelling teniet dat de 11-Julisingel veel gebruikt wordt als sluipweg tussen de Bruggestraat (N50d) en de Weststraat.

De verkeerstelling t.h.v. het kruispunt Stationsplein-Gentstraat-Kortrijkstraat-Izegemstraat toont aan dat de intensiteiten op beide assen (zowel de noord-zuid als de oost-west relatie) ongeveer evenwaardig zijn. Ondanks het toch wel lokale karakter van de Gentstraat wordt de as blijkbaar toch frequent gebruikt als doorgaande relatie vanuit of naar de Izegemstraat. De telling t.h.v. het kruispunt N50 (Ringlaan)-Gentstraat bevestigt dit nog eens. We kunnen hieruit besluiten dat de Gentstraat van en naar de N357 Oostrozebekestraat dikwijls gebruikt wordt als een kortere (vlottere) verbinding dan via het centrum.



Legende

Aantal wagens geregistreerd bij de kruispunttellingen tijdens de avondspits (16u30 - 17u30)

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

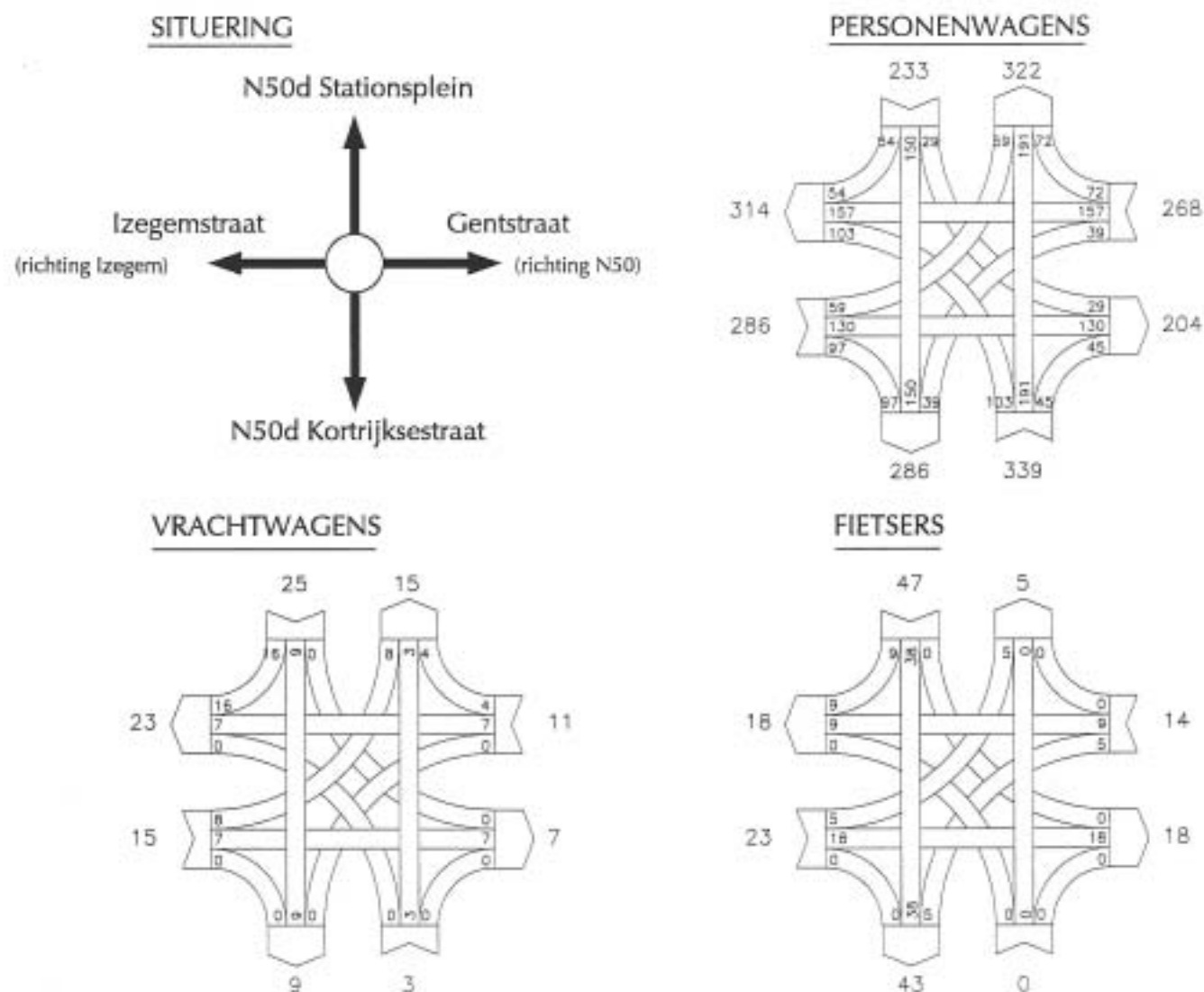
Kaart 7 :

**INTENSITEITEN AUTOVERKEER
KRUISPUNTTELLING AVONDSPITS**

Jan 2012

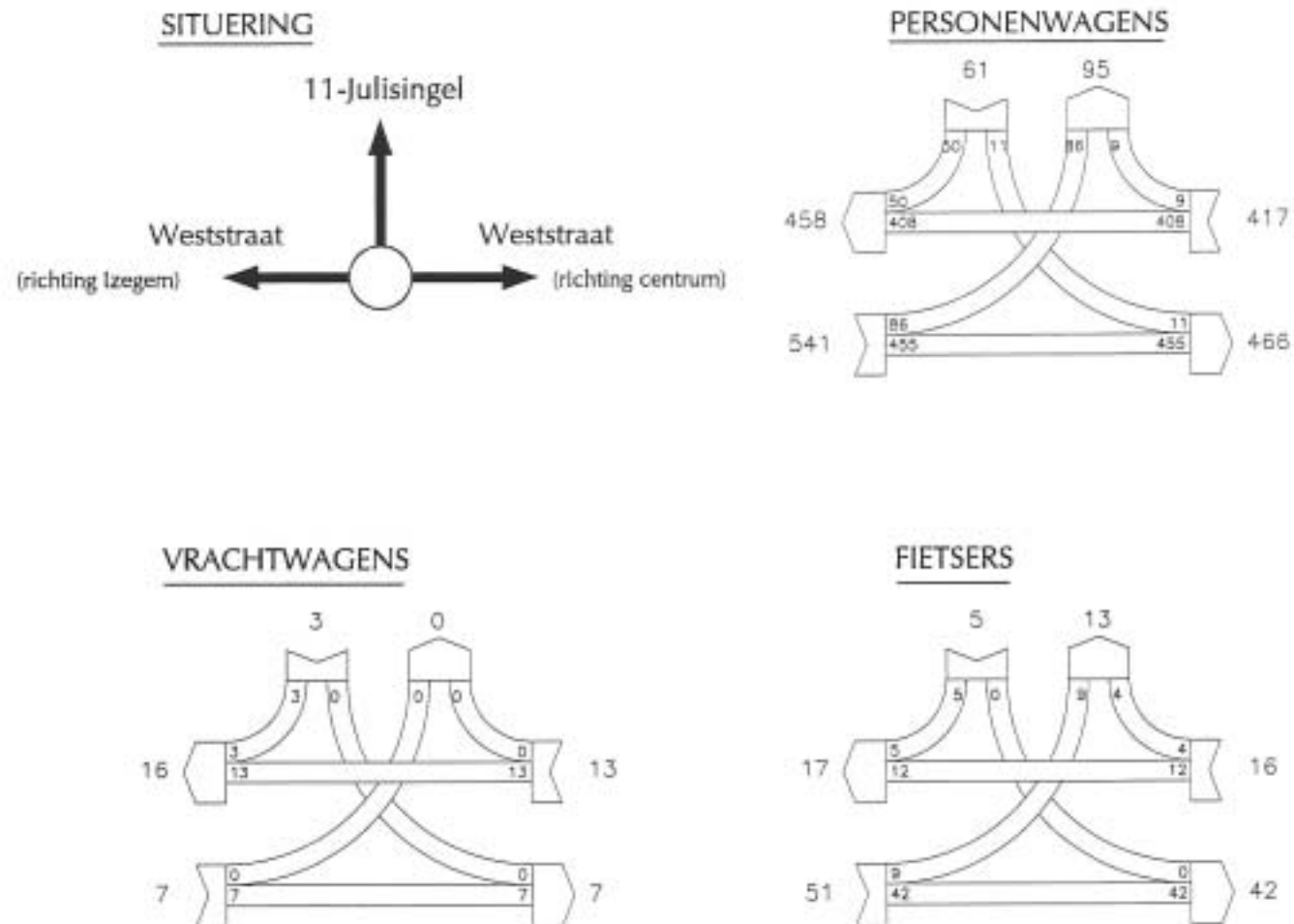


1756



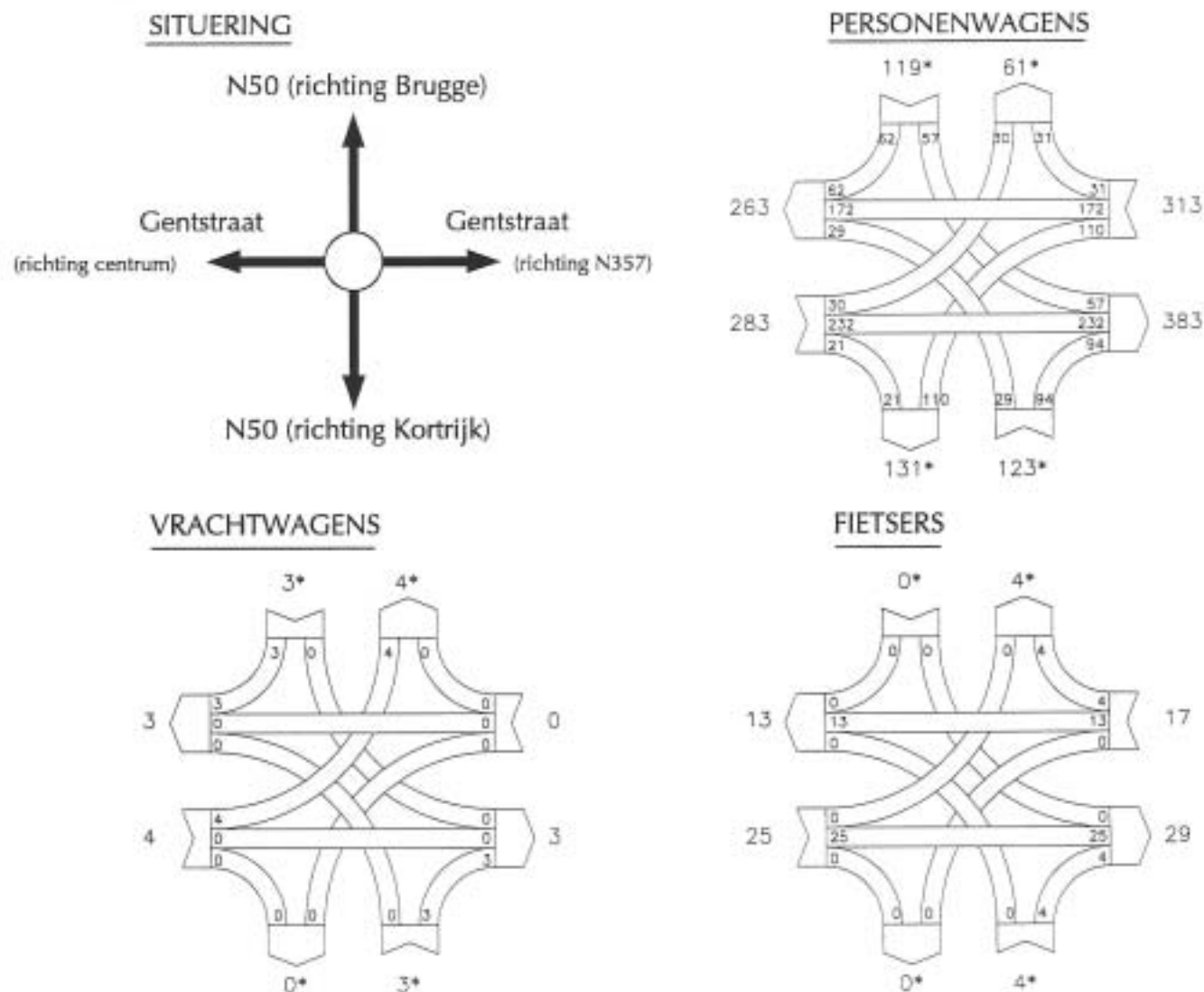
FIGUUR 2 : INTENSITEITEN KRUISPUNTTELLING T.H.V. KRUISPUNT N50d-N357 (Stationsplein-Gentstraat-Kortrijksestraat-Izegemstraat) - AVONDSPITS (16u30-17u30)

Bron : Groep Planning, maart 2002



FIGUUR 3 : INTENSITEITEN KRUISPUNTTELLING T.H.V. KRUISPUNT WESTSTRAAT - 11-JULISINGEL - AVONDSPITS (16u30-17u30)

Bron : Groep Planning, maart 2002



FIGUUR 4 : INTENSITEITEN KRUISPUNTTELLING T.H.V. KRUISPUNT N50 (Ringlaan) - GENTSTRAAT - AVONDSPITS (16u30-17u30)

Bron : Groep Planning, maart 2002

2.2.1.3. Doortrekking N382 (kanaalweg) tot op de N50/N357 (nader te bepalen)

Op 3 april 2001 werd er een overleg gehouden tussen AWW en de betrokken gemeenten omtrent de doortrekking van de N382 (kanaalweg) tussen Ingelmunster en Waregem via Oostrozebeke en Wielsbeke. Er werd een rekenmodel voorgesteld (op basis van het multimodaal model West-Vlaanderen), waarbij een prognose werd gedaan van de verkeersintensiteiten in 2010 op basis van een aantal varianten. Het model is gebaseerd op het vertrek en de aankomsten in de verschillende gemeenten tussen 16u30 en 17u30. Het basisuitgangspunt is 1998.

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen wordt de N382 als drager van het verkeer voor het gebied Waregem - Tielt gezien. Het PRS-WV stelt dan ook voor om deze weg te ontwikkelen om het verkeer te geleiden.

Het doortrekken van de N382 tot aan de N357 op het grondgebied van Ingelmunster zal vooral een ontlasting vormen voor de dorpskernen van Oostrozebeke en Wielsbeke. De doortrekking van de N382 dient immers ter ontlasting van de huidige verbinding die gevormd wordt door de N357. Deze N357 loopt dwars door de kernen van Oostrozebeke en Ingelmunster.

De doortrekking van de N382 zal de intensiteiten op de N357 slechts in geringe mate verlagen als er op die N357 geen bijkomende maatregelen in de doortochten van Wielsbeke en Oostrozebeke voorzien worden. Voor Ingelmunster zelf zal de intensiteit op de N357 vanaf de aansluiting van de N382 eerder gaan toenemen. Wanneer de relatie tussen Tielt en Waregem volgens de categorisering van het wegennet verloopt via de N399, de N50 en de doortrekking van de N382, zullen de intensiteiten op deze wegen een stuk toenemen.

2.2.1.4. Conclusie

Wegvakintensiteiten N50 en N357

- Op de N50 ten zuiden van de N357 liggen de intensiteiten beduidend hoger dan ten noorden van die N357. Ook op de N357 ten oosten van de N50 nemen we hogere intensiteiten waar dan ten westen van die N50. Dit duidt dus op een toch wel belangrijke relatie tussen de N50 (richting Kortrijk) en de N357 (richting Oostrozebeke).

Kruispunttellingen

- Uit de kruispunttellingen kunnen we concluderen dat in het centrum van Ingelmunster de intensiteiten op de noord-zuid verbindingen ongeveer evenwaardig zijn aan die op de oost-west verbindingen.
- De kruispunttellingen in het centrum tonen aan dat in de noord-zuid richting de intensiteiten toch nog vrij hoog liggen en dit ondanks de omleiding rond de kern.
- De getelde intensiteiten in de Weststraat liggen opmerkelijk hoger dan de intensiteiten geteld op de overige invalswegen.
- In de oost-west richting liggen de intensiteiten op de Weststraat hoger dan die op de Izegemstraat. Dit kan erop duiden dat de Weststraat frequenter gebruikt wordt in de relatie met Izegem dan de Izegemstraat.
- De intensiteiten op de 11-Julisingel zijn vrij beperkt in omvang.
- Ondanks het lokale karakter van de Gentstraat kunnen we toch aanzienlijke intensiteiten waarnemen op die Gentstraat. Dit kan duiden op een belangrijke doorgaande relatie in de Gentstraat tussen enerzijds de Izegemstraat en anderzijds de N357 Oostrozebekestraat.

2.2.2. PARKEREN

2.2.2.1. Parkeerbezettingsonderzoek

In het centrum van Ingelmunster werd op een dinsdagnamiddag in maart 2002 rond 15u30 een beperkt parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd. De parkeerbezetting werd opgenomen voor een gedeelte van de hoofdstraten en enkele aanpalende straten in het centrum en voor de parking aan de voorkant van het station. De zone wordt op de volgende kaart afgebakend. De resultaten van het onderzoek worden in de volgende tabel voorgesteld.

STRAATNAAM	STRAATSECTIE	CAPACITEIT	BEZETTING	BEZETTINGSGRAAD
Markt		97	31	32 %
Parking gemeentehuis voorkant		17	15	88 %
Parking gemeentehuis achterkant		105	33	31 %
Oostrozebekestraat	tussen Schoolstraat en Bollewerpstraat	12	8	67 %
Stationsstraat	tussen Weststraat en Beukendreef	7	8	114 %
Stationsstraat	tussen Beukendreef en Waterstraat	55	32	58 %
Parking Beukendreef		16	13	81 %
Weststraat	tussen Bruggestraat en Doelstraat	30	8	27 %
Bruggestraat	tussen Weststraat en Schoolstraat	0	0	0 %
Schoolstraat	tussen Oostrozebekestraat en G. Gezellestraat	24	20	83 %
Schoolstraat	tussen G. Gezellestraat en Hinneblickstraat	23	18	78 %
G. Gezellestraat		15	10	67 %
TOTAAL CENTRUM		401	196	49 %
Parking voorkant station		42	31	74 %

TABEL 11 : RESULTAAT PARKEERBEZETTINGSONDERZOEK CENTRUM INGELMUNSTER, dinsdagnamiddag om 15u30

Bron : Groep Planning, maart 2002

De onderzochte straten en parkings in het centrum van Ingelmunster tellen in totaal 401 parkeerplaatsen, waarvan er op het getelde tijdstip 196 plaatsen ingenomen waren door geparkeerde voertuigen. Dit levert een algemene bezettingsgraad op van 49 %. Algemeen kunnen we dan ook stellen dat het parkeeraanbod in het centrum ruimschoots voldoet aan de vraag.

Wanneer we de straten afzonderlijk bekijken, stellen we vast dat een aantal straten (of straatsecties) de parkeerbezetting van 85 % overschrijden. Een bezetting van 85 % wordt als kritieke bezetting beschouwd omdat het vanaf zo'n bezetting moeilijk wordt om een parkeerplaats te vinden en er m.a.w. verkeer ontstaat dat op zoek is naar een geschikte parkeerplaats.

Op de parking naast het gemeentehuis wordt een bezetting van 88 % geregistreerd en in de Stationsstraat tussen de Weststraat en de Beukendreef is er eigenlijk een overbezetting (2 foutgeparkeerde voertuigen). Ook in de Schoolstraat en de parking langs de Beukendreef wordt de bezettingsgraad van 85 % bijna bereikt.

De parking aan de voorkant van het station (kant Stationsplein) heeft een bezetting van ruim 74 %. Op deze parking zijn een 5-tal plaatsen gereserveerd voor mindervaliden. Op het ogenblik van de telling waren het vooral deze plaatsen die nog vrij waren, waardoor de totale bezettingsgraad iets lager komt te liggen.

2.2.2.2. Parkeerregime

Op het grondgebied van Ingelmunster geldt overal het vrij parkeren. Er is geen afbakening van een zone voor betalend parkeren of een blauwe zone. Op twee plaatsen in het centrum is er wel een parkeerduurbeperking aangegeven via een bord. In de Weststraat tussen het kruispunt met de Bruggestraat en het kruispunt met de Oliekouterstraat wordt een parkeerduur aangegeven van maximum 30 minuten en in de Oostrozebekestraat tussen de Schoolstraat en de Bollewerpstraat wordt de toegestane parkeerduur beperkt tot maximum 90 minuten. Zowel de Weststraat als een deel van de Oostrozebekestraat hebben een vrij smal wegprofiel zodat het straatparkeren op beide locaties als hinderlijk wordt ervaren voor de verkeersdoorstroming. Op de kaart 'Aanduiding zone parkeeronderzoek en -regimes' worden de twee straten waar een bepaald regime van toepassing is, aangegeven.

2.2.2.3. Voornaamste parkeerlocaties in het centrum

In het centrum van Ingelmunster vinden we enkele grotere parkeerlocaties terug. Het gaat hierbij o.m. om volgende locaties :

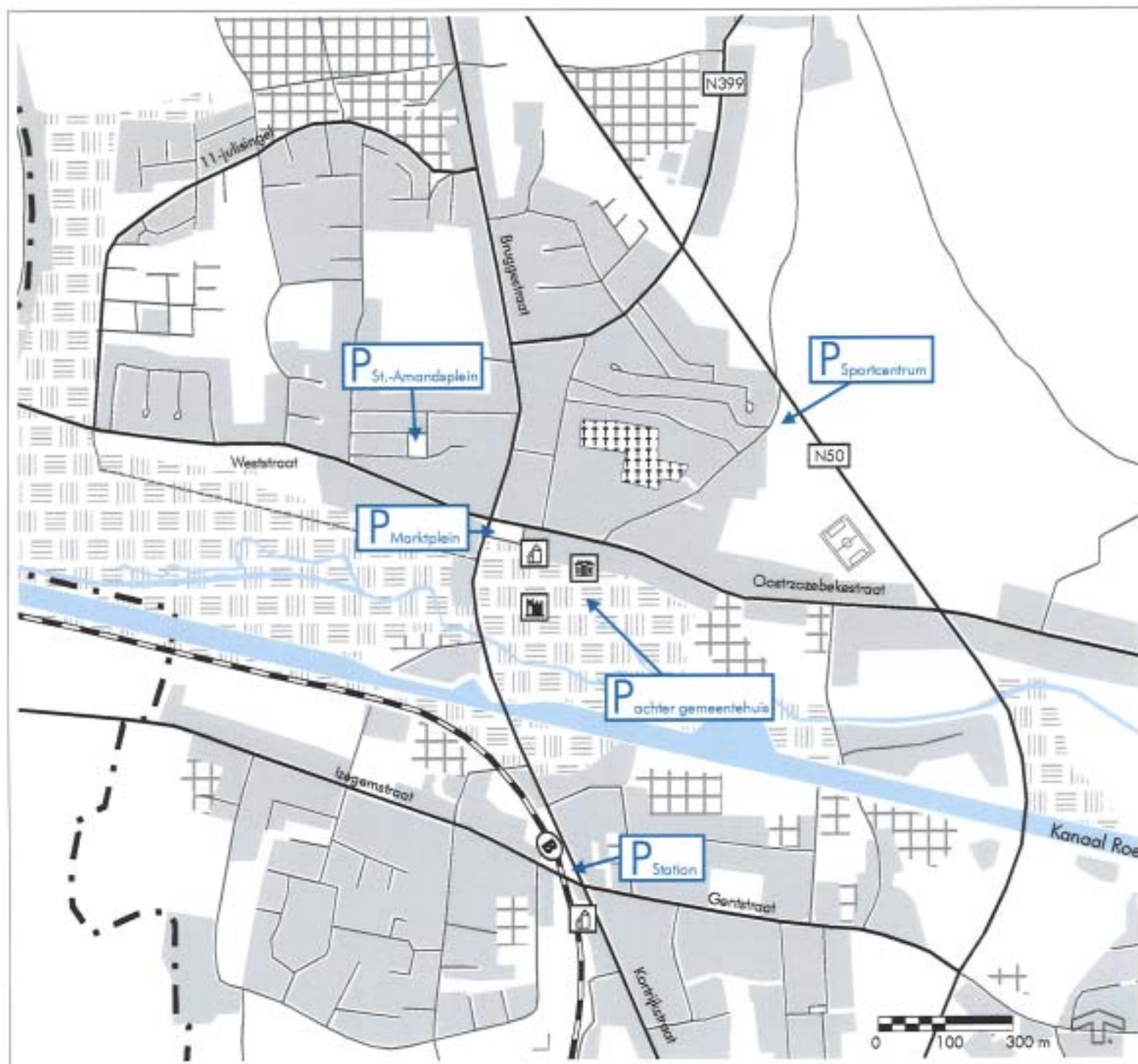
- het Marktpllein : 100 plaatsen;
- de parking achter het gemeentehuis : 105 plaatsen;
- het Sint-Amandsplein : 70 plaatsen;
- het Sportcentrum : 100 plaatsen;
- het Station : 42 plaatsen.

Op de volgende kaart wordt de locatie van deze parkings aangegeven.

Op bepaalde zon- en feestdagen, wanneer het kasteel van Ingelmunster door heel wat mensen bezocht wordt, staat niet enkel de Markt vol maar ook enkele aanpalende straten. Dit zorgt er dan ook voor dat er op deze momenten toch ook wat verkeer ontstaat door mensen die op zoek zijn naar een parkeerplaats.

2.2.2.4. Conclusie

- Het parkeerbezettingsonderzoek toont aan dat het parkeeraanbod in het centrum van Ingelmunster ruimschoots volstaat om te beantwoorden aan de vraag. Op een aantal plaatsen komt er toch een bezetting van meer dan 80 % voor (o.a. parkeerplaats voorkant gemeentehuis, Schoolstraat, deel van de Stationsstraat).
- De parking aan het station blijkt niet overbezet te zijn.
- Er zijn geen zones voor betalend parkeren of blauwe zones afgebakend.
- In het centrum vinden we een aantal grotere parkeerruimtes terug, bv. de Markt, de parking achter het gemeentehuis, het Sint-Amandsplein, ...



Legende



Parkeerlocatie

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

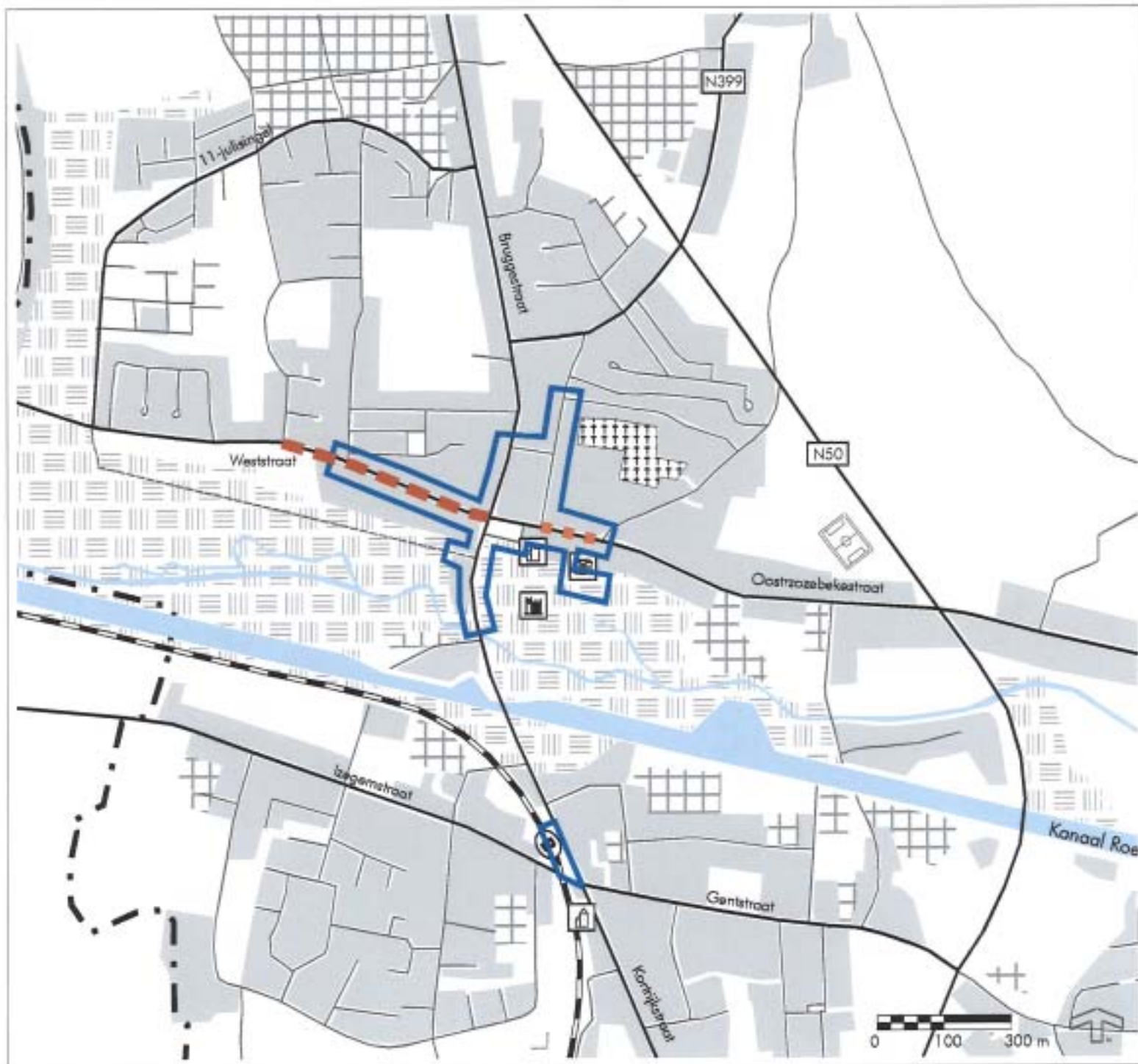
Kaart 9 :

**VOORNAAMSTE PARKEERLOCATIES
IN HET CENTRUM**



Jun 2002

1756



Legende

- Afbakening zone parkeerbezettingsonderzoek
- Max. parkeerduur 30 min
- Max. parkeerduur 90 min

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 8 :

**AANDUIDING ZONE
PARKERONDERZOEK EN -REGIMES**

Jun 2008



1/76

2.2.3. GOEDERENVERVOER

2.2.3.1. Intensiteiten

In de volgende tabel worden de resultaten van de tellingen in het centrum nog eens weergegeven maar hier specifiek voor het vrachtverkeer. Meer gegevens van deze tellingen zijn terug te vinden in het hoofdstuk '2.2.1.1. Intensiteiten'.

	TOTAAL AANTAL MOTORVOERTUIGEN	AANTAL VRACHTWAGENS	% VRACHTWAGENS T.O.V. TOTAAL AANTAL MVT
N50d Stationsplein (a)	595	40	6,7 %
N50d Kortrijkstraat (b)	637	12	1,9 %
N357 Izegemstraat (c)	638	38	6,0 %
Gentstraat (zijde N50) (d)	490	18	3,7 %
Weststraat (zijde Izegem) (e)	1.022	23	2,3 %
Weststraat (zijde centrum) (f)	903	20	2,2 %
11-Julisingel (g)	159	3	1,9 %
Gentstraat (zijde centrum) (h)	553	7	1,3 %
Gentstraat (zijde N357) (i)	699	3	0,4 %

TABEL 12 : VERGELIJKING INTENSITEITEN VRACHTVERKEER T.O.V. HET TOTAAL AANTAL MOTORVOERTUIGEN IN DE AVONDSPITS (16u30 - 17u30)

Bron : Kruispunttellingen, Groep Planning, maart 2002

De verhouding vrachtverkeer / totaal aantal motorvoertuigen overschrijdt op geen enkele plaats in het centrum de 10 %. We kunnen dan ook stellen dat het aandeel van het vrachtverkeer in het centrum eigenlijk te verwaarlozen is. Onder de getelde vrachtwagens zat eigenlijk geen enkele grote oplegger. Het zal grotendeels gaan om vrachtwagens die daar nodig zijn voor de lokale toelevering aan bedrijven, handelszaken of particulieren. Door het vaak smalle wegprofiel van de wegen in het centrum van Ingelmunster wordt het vrachtverkeer toch als een probleem ervaren.

Op de volgende kaart wordt de intensiteit aan vrachtverkeer schematisch voorgesteld.



Legende



Aantal vrachtwagens geregistreerd
bij de kruispunttellingen tijdens de
avondspits (16u30 - 17u30)

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Operechtigd: Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 10:

INTENSITEITEN VRACHTVERKEER
KRUISPUNTTELLING AVONDSPITS

Jan 2008



1/54

2.2.3.2. Tonnagebeperking

In de Gentstraat is er een tonnagebeperking van 7,5 ton. Midden 2002 wordt er in een aantal bijkomende straten eveneens een tonnagebeperking ingesteld. Ook in de buurgemeente Izegem is een dergelijke tonnagebeperking van kracht. De toegang voor motorvoertuigen waarvan het gewicht in beladen toestand hoger is dan 7,5 ton, uitgezonderd plaatselijk verkeer, wordt verboden op de volgende wegen :

- as N50d : Bruggestraat, Stationsstraat, Stationsplein en Kortrijkstraat;
- N357 : Oostrozebekestraat vanaf het kruispunt met de N50 en Gravinnestraat;
- N357 : Izegemstraat (tussen Izegem en de N50d);
- Weststraat;
- N399 : Meulebekestraat vanaf het kruispunt met de N50 tot aan het kruispunt met de Bruggestraat;
- Gistelstraat;
- Elf-Julisingel;
- Bollewerpstraat.

De wegen waarop een tonnagebeperking geldig is, worden nog eens op de volgende kaart aangeduid.

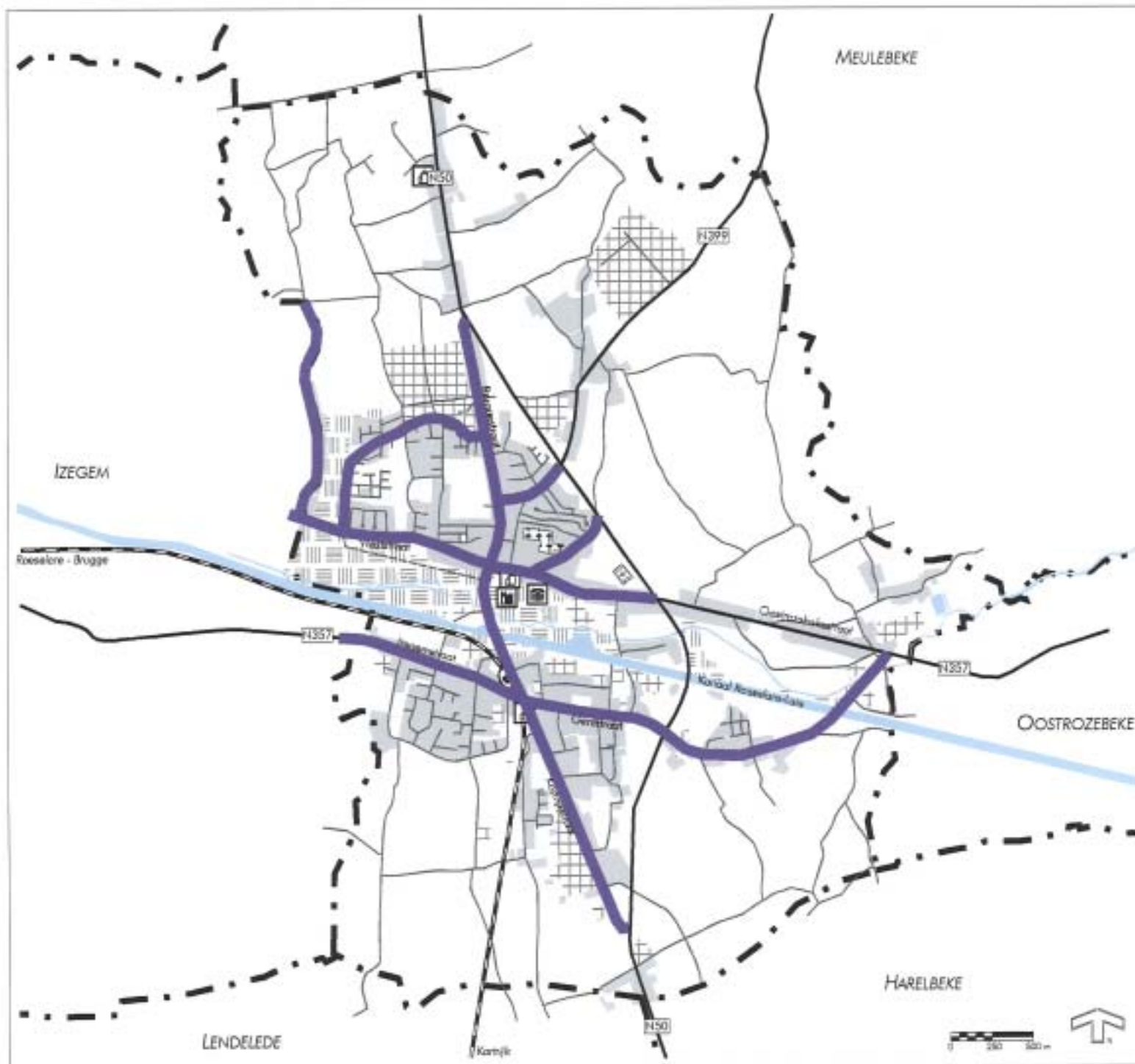
2.2.3.3. Transport over het water

Het kanaal Roeselare - Leie, gekalibreerd voor binnenscheepvaart tot 1.350 ton, is een waterweg van bovenlokaal belang, belangrijk voor het goederentransport.

Momenteel maken er 4 bedrijven in Ingelmunster gebruik van het transport via het kanaal voor de aan- en afvoer van goederen. (De situering van deze bedrijven is terug te vinden op de kaart met de bestaande ruimtelijke structuur)

2.2.3.4. Conclusie

- De verkeerstellingen in het centrum van Ingelmunster tonen aan dat de verhouding van het aantal vrachtwagens t.o.v. het totaal aantal motorvoertuigen overal beneden de 7 % ligt. Het aandeel van het vrachtverkeer in het centrum ligt dan ook vrij laag. Toch wordt het vrachtverkeer als een probleem ervaren door het vaak smalle wegprofiel van de centrumstraten in Ingelmunster.
- Midden 2002 wordt een tonnagebeperking ingevoerd op de verschillende invalswegen naar het centrum van Ingelmunster.
- 4 bedrijven in Ingelmunster maken gebruik van het transport via het water.



Legende

Wegen waar een tonnage-
beperking van 7,5 ton
ingevoerd wordt, met uitzondering
van plaatselijke bediening

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 11 :

TONNAGEBEPERKING

Jun 2002



1756

2.2.4. OPENBAAR VERVOER

2.2.4.1. Trein

2.2.4.1.1. Huidig aanbod

Het station van Ingelmunster situeert zich op de lijn 66 Brugge - Kortrijk. Tussen Brugge en Kortrijk rijden er 2 treinen per uur per richting, nl. een L-trein (die aan ieder station op het traject halt houdt) en een IC-trein (die slechts halt houdt aan een beperkt aantal stations langs het traject).

In het station van Ingelmunster stopt enkel de L-trein. Dit betekent dat er in Ingelmunster slechts 1 trein halt houdt per richting per uur.

Op de volgende pagina staat een overzicht van enkele gegevens voor de treinverbinding van en naar Ingelmunster. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen weekday en weekend. Tijdens de week stopt er om het uur een trein in Ingelmunster zowel voor de richting Brugge - Kortrijk als omgekeerd. In het weekend is er slechts om de twee uur een verbinding in Ingelmunster van en naar Brugge en Kortrijk¹.

Voor de richting Brugge - Kortrijk zijn er extra verbindingen tijdens de ochtend- en avondspits. In de richting Kortrijk - Brugge zijn er niet enkel extra verbindingen tijdens de ochtend- en avondspits maar wordt er op woensdagmiddag eveneens een extra treinverbinding ingelegd.

Tijdens de ochtendspits worden er tussen Roeselare en Sint-Niklaas 3 extra treinen ingelegd die eveneens halt houden in Ingelmunster. Deze treinen rijden vanuit Roeselare via Kortrijk naar Oudenaarde en zo verder over Brussel en Lokeren naar Sint-Niklaas. Dit zorgt er dan ook voor dat er in de ochtendspits 3 rechtstreekse lijnen naar Brussel zijn.

In de avondspits doet zich het omgekeerde voor. Dan zijn er 3 extra verbindingen tussen Sint-Niklaas en Roeselare met een stop in Ingelmunster. Ook in de avondspits bestaat er op die manier een rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Ingelmunster.

¹ Vanaf december 2002 zou er in het weekend terug een uurverbinding voorzien worden tussen Kortrijk en Brugge



BRUGGE - INGELMUNSTER

WEEKDAG

- * Verbinding om het uur
- * Aankomst in Ingelmunster : uur .49
- * Duur : 42 min
- * Eerste trein in Ingelmunster om 5u49
- * Laatste trein in Ingelmunster om 23u08 (IC Oostende - Kortrijk)
- * Tijdens de ochtendpiek aangevuld met
 - 2 P-treinen (tussen Brugge en Kortrijk)
- * Tijdens de avondspits aangevuld met
 - 1 P-trein (tussen Brugge en Kortrijk)

WEEKEND

- * Verbinding om de 2 uur

KORTRIJK - INGELMUNSTER

WEEKDAG

- * Verbinding om het uur
- * Aankomst in Ingelmunster : uur .11
- * Duur : 9 min
- * Eerste trein in Ingelmunster om 4u53 (IC Kortrijk - Oostende)
- * Laatste trein in Ingelmunster om 22u11
- * Tijdens de ochtendpiek aangevuld met
 - 1 P-treinen (tussen Kortrijk en Brugge)
- * Op woensdagmiddag aangevuld met
 - 1 P-treinen (tussen Kortrijk en Brugge)
- * Tijdens de avondspits aangevuld met
 - 2 P-trein (tussen Kortrijk en Brugge)
 - 3 IC verbindingen (tussen Sint-Niklaas en Roeselare)

WEEKEND

- * Verbinding om de 2 uur

INGELMUNSTER - KORTRIJK

WEEKDAG

- * Verbinding om het uur
- * Vertrek in Ingelmunster : uur .49
- * Duur : 9 min
- * Eerste trein in Ingelmunster om 5u49
- * Laatste trein in Ingelmunster om 23u08 (IC Oostende - Kortrijk)
- * Tijdens de ochtendpiek aangevuld met
 - 2 P-treinen (tussen Brugge en Kortrijk)
 - 3 IC verbindingen (tussen Roeselare en Sint-Niklaas)
- * Tijdens de avondspits aangevuld met
 - 1 P-trein (tussen Brugge en Kortrijk)

WEEKEND

- * Verbinding om de 2 uur

INGELMUNSTER - BRUGGE

WEEKDAG

- * Verbinding om het uur
- * Vertrek in Ingelmunster : uur .11
- * Duur : 42 min
- * Eerste trein in Ingelmunster om 4u53 (IC Kortrijk - Oostende)
- * Laatste trein in Ingelmunster om 22u11
- * Tijdens de ochtendpiek aangevuld met
 - 1 P-treinen (tussen Kortrijk en Brugge)
- * Op woensdagmiddag aangevuld met
 - 1 P-treinen (tussen Kortrijk en Brugge)
- * Tijdens de avondspits aangevuld met
 - 2 P-trein (tussen Kortrijk en Brugge)

WEEKEND

- * Verbinding om de 2 uur

2.2.4.1.2. Huidig treingebruik

In de volgende tabel wordt de evolutie van het aantal instappende treinreizigers in het station van Ingelmunster weergegeven. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen het aantal instappende reizigers op een gemiddelde weekdag, een zaterdag en een zondag.

	1985	1990	1995	2000
Gemiddelde weekdag	448	437	434	424
Zaterdag	92	112	78	78
Zondag	115	143	73	88

TABEL 13 : EVOLUTIE INSTAPPENDE TREINREIZIGERS IN HET STATION VAN INGELMUNSTER (PERIODE 1985-2000)

Bron : *Het reizigersverkeer, Verzamelde statistieken, N.M.B.S.*

De cijfers tonen aan dat er op een gemiddelde weekdag in de periode tussen 1985 en 2000 een heel kleine daling plaatsvond van het aantal instappende reizigers (daling van 5 %).

In het weekend is er een sterke daling waar te nemen van het aantal instappende reizigers tussen 1990 en 1995. Deze daling zal te wijten zijn aan het feit dat in deze periode het treinaanbod in het weekend is afgenomen.

2.2.4.2. Bus

2.2.4.2.1. Bestaande lijnvoering

Op dit ogenblik lopen er 3 verschillende buslijnen over het grondgebied van Ingelmunster. Het gaat om de volgende verbindingen :

- Lijn 66a Roeselare - Lendelede - Kortrijk
- Lijn 68a Roeselare - Izegem - Ingelmunster - Anzegem
- Lijn 68b Kortrijk - Tielt

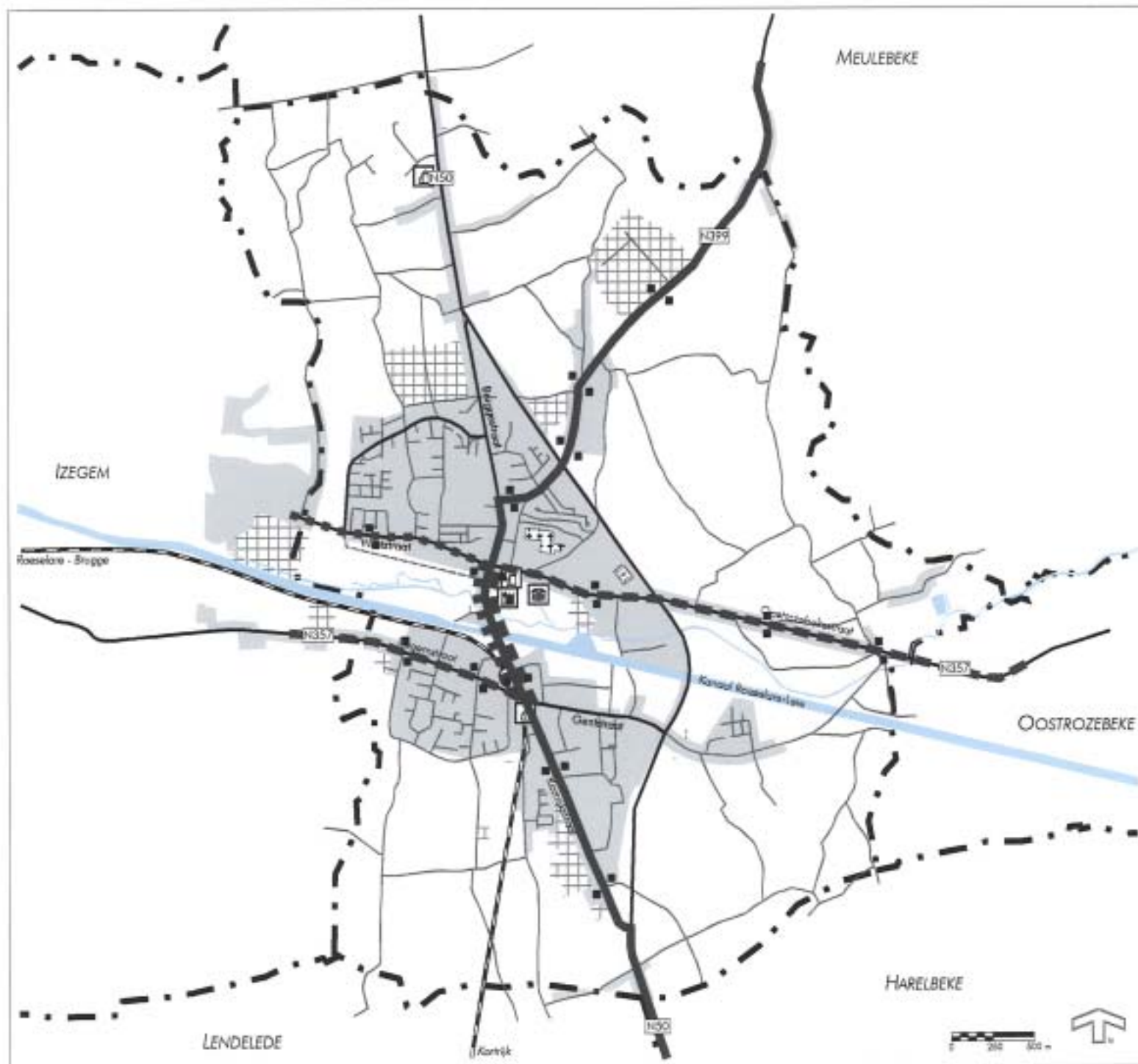
Lijn 66a heeft een uitbreiding naar Ingelmunster. Het tracé van deze lijn op het grondgebied van Ingelmunster loopt via de Weststraat (bus afkomstig van Emelgem (Izegem)) en zo via de Stationstraat tot aan het station. De lijn is vooral gericht op het woon-schoolverkeer vanuit Ingelmunster naar Roeselare. Er zijn 's morgens 2 ritten vanuit Ingelmunster naar Roeselare en 's avonds een aantal ritten terug. Ook op woensdagmiddag zijn er 2 ritten tussen Roeselare en Ingelmunster. In het weekend zijn er helemaal geen verbindingen.

Lijn 68a volgt voor een groot stuk het traject van de N357. In Ingelmunster rijden de bussen volledig via die N357, nl. via de Izegemstraat - Stationsplein - Stationsstraat - Oostrozebekestraat. Bij deze lijn zijn er slechts 2 ritten per dag die vertrekken of doorrijden tot in Roeselare. Het aantal verbindingen tijdens de daluren is vrij beperkt. Deze lijn is dan ook vooral gericht op woon-werk en woon-school verkeer. Ook hier rijden er tijdens het weekend geen bussen.

In de noord-zuidelijke richting is er de lijn 68b. Deze lijn rijdt via de Meulebekestraat, Bruggestraat, Stationstraat, Stationsplein en de Kortrijksestraat. Deze verbinding heeft een uurfrequentie en wordt tijdens de piekuren aangevuld met extra verbindingen. In het weekend rijdt er om de 2 uur een bus.

In totaal vinden we op het grondgebied van Ingelmunster 14 stopplaatsen van het openbaar vervoer terug.

Op de volgende kaart vinden we een weergave van de huidige lijnvoering en de locatie van de verschillende halteplaatsen.



Legende

- Woongebied volgens gewestplan
- Industriezone volgens gewestplan
- Lijn 66a : Kortrijk - Lendelede - Roeselare
- Lijn 68a : Roeselare - Izegem - Ingelmunster - Anzegem
- Lijn 68b : Kortrijk - Tielt
- Bushalte

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 12 :

**HUIDIGE LIJNVOERING Bussen
DE LIJN**

Juni 2008



1756

2.2.4.2.2. Basismobiliteit

In het decreet 'Organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg' wordt het systeem van basismobiliteit opgevat als een recht van de gebruiker op een minimumaanbod van geregeld vervoer. Het recht op basismobiliteit is echter niet onbeperkt. Het decreet stelt zowel ruimtelijke beperkingen als beperkingen in tijd.

Wat de ruimtelijke beperkingen betreft, geldt het recht enkel voor een vertrek of aankomst in de in de gewestplannen aangegeven woonzones. De tweede beperking aan het recht betreft de periode waarbinnen de gebruiker recht heeft op een minimumaanbod van geregeld vervoer, namelijk tussen 8 en 23 uur op zaterdag, zon- en wettelijke feestdagen en tussen 6 en 21 uur op gewone weekdays.

Bij het vastleggen van het minimumaanbod wordt rekening gehouden met een aantal principes. Zo zal de bedieningsfrequentie afhankelijk zijn van het te bedienen gebied, het soort dag en het tijdstip van de dag. De afstand tot de haltes vanuit de woonzones wordt bepaald in functie van het te bedienen gebied.

In het RSV wordt aangegeven dat delen van de gemeente Ingelmunster geselecteerd kunnen worden als behorende tot het regionaalstedelijk gebied Roeselare (de afbakening is nog niet gebeurd). Hierdoor wordt Ingelmunster in het decreet aangegeven als randstedelijk gebied. De delen die niet tot het stedelijk gebied zullen behoren, worden dan aangeduid als buitengebied. In het volgende overzicht wordt het vereiste minimumaanbod voor randstedelijke gebieden en buitengebieden weergegeven.

GEBIED	BEDIENINGSFREQUENTIE WEEK			BEDIENINGSFREQUENTIE WEEKEND	MAXIMALE AFSTAND TOT EEN HALTE
	Piekuren Tussen 6 en 9 uur en tussen 16 en 19 uur	Daluren Tussen 9 en 16 uur en tussen 19 en 21 uur	Woensdag Tussen 11.45 en 13.45 uur		
Randstedelijk gebied	minstens 3 per uur, met een max. wachttijd van 30 min.	minstens 2 per uur, met een max. wachttijd van 40 min.	minstens 3 per uur, met een max. wachttijd van 30 min.	minstens 1 per uur, met een max. wachttijd van 75 min.	650 m
Buitengebied	minstens 2 per uur, met een max. wachttijd van 40 min.	minstens 1 per uur, met een max. wachttijd van 75 min.	minstens 2 per uur, met een maximale wachttijd van 40 min.	Minstens 1 per 2 uur, met een max. wachttijd van 140 min.	750 m

TABEL 14 : OVERZICHT MINIMUMAANBOD VAN GEREGLD VERVOER

Bron : Mobiliteitshandboek (afl. 13, november 2000)

Bij het bepalen of de verschillende bushaltes in Ingelmunster al dan niet voldoen aan de voorgaande normen, gaan we ervan uit dat alle haltes binnen het randstedelijk gebied vallen.

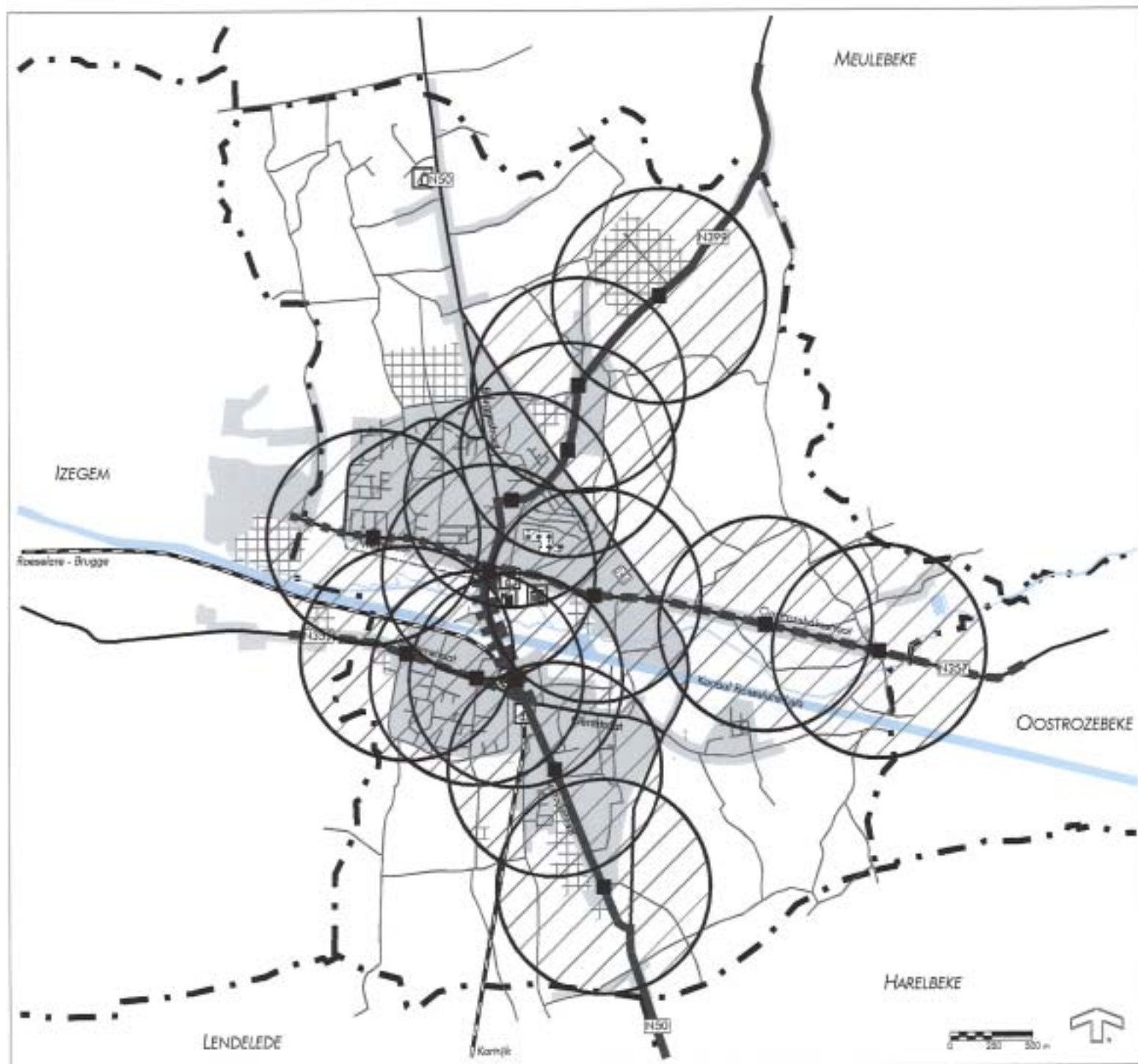
In principe is er op het grondgebied van Ingelmunster t.h.v. geen enkele halte voldaan aan de voorwaarden omtrent de frequentie. Tijdens de piekuren (tussen 6 en 9u en 16 en 19u) voldoen er twee halteplaatsen aan de vooropgestelde bedieningsfrequentie voor randstedelijke gebieden, nl. de halte t.h.v. de markt en die t.h.v. het station.

De haltes langs lijn 68b (Kortrijkstraat - Stationsplein - Stationsstraat - Meulebekestraat) voldoen wel aan de frequentievoorwaarden voor de buitengebieden. De haltes gesitueerd langs de 2 andere lijnen voldoen ook niet aan de voorwaarden voor het buitengebied.

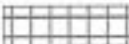
Als we rekening houden met de loopafstanden (hier maximaal aanvaardbare afstand tot een halte = 650 m) vallen er delen van woonzones volgens het gewestplan buiten het bedieningsniveau van de verschillende bestaande haltes. Een deel van de woonwijk rond de 11-juli-singel valt buiten de maximale loopafstand van de haltes. Hetzelfde geldt ook voor het woongebied langs de N50 (Bruggestraat) en een deel van het woongebied tussen de Gentstraat, de N50 en het kanaal.

Op de volgende kaart is rond iedere halte de maximale loopafstand voorzien voor een randstedelijk gebied aangeduid. Op die manier krijgen we een duidelijk beeld van de woonzones (volgens het gewestplan) die buiten de bediening van het bestaande openbaar vervoer vallen.

Opdat er in Ingelmunster volledig voldaan zou zijn aan de minimumvoorwaarden gesteld voor de basismobiliteit, is er een verhoging noodzakelijk van het bestaande OV-net.



Legende

-  Woongebied volgens gewestplan
-  Industriezone volgens gewestplan
-  Lijn 60a : Kortrijk - Lendelede - Roeselare
-  Lijn 60b : Roeselare - Izegem - Ingelmunster - Anzegem
-  Lijn 60b.1 : Kortrijk - Tielt
-  Ruimtelijk bedieningsgebied van een bushalte binnen een randstedelijk gebied

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 13 :

RUIMTELIJK BEDIENINGSNIVEAU

Jun 2012



1756

2.2.4.2.3. Halte-uitrusting

Op het grondgebied van Ingelmunster zijn er 14 halteplaatsen waarvan er 7 uitgerust zijn met bepaalde halte-accommodatie. Zo is er t.h.v. het station een bushokje aanwezig met een overdekte fietsenstalling (ruimte voor ruim 250 fietsen). Op de markt is er eveneens een halte ingericht met een bushokje en een fietsenstalling. Beide haltes vormen de belangrijkste op- en afstaphaltes op het grondgebied van Ingelmunster.

2.2.4.2.4. Huidig en bijkomend potentieel busgebruik

Aan de hand van de cijfergegevens van de N.I.S. Volkstelling van 1991 vergelijken we in de volgende tabellen het bestaande busgebruik en het bijkomend potentieel busgebruik van en naar Ingelmunster. In de vergelijking zijn enkel die gemeenten opgenomen die in de huidige situatie een busverbinding hebben naar Ingelmunster. Het huidig busgebruik stemt overeen met het cijfer uit de N.I.S. Volkstelling 1991 voor de autobus. Het bijkomend potentieel busgebruik wordt bepaald door de som van de autopassagiers en autobestuurders uit de N.I.S. Volkstelling van 1991. Bij het nemen van maatregelen voor een groter OV-gebruik is het vooral deze groep die men moet proberen aan te moedigen. De vergelijking is zowel gebeurd voor het woon-werk als het woon-schoolverkeer.

In de volgende tabel staat het huidig busgebruik aangegeven en de bepaling van het bijkomend potentieel busgebruik voor het woon-werk verkeer. Beide cijfers worden vergeleken met het totaal aantal vervoermiddelen die gebruikt worden om de verplaatsing van en naar de gemeente uit of van Ingelmunster te maken.

De cijfers tonen aan dat het bestaand gebruik van de bus in Ingelmunster in de woon-werk relatie vrij laag ligt. Daartegenover staat dan een groot gebruik van de wagen in de woon-werk verplaatsingen waardoor het bijkomend potentieel aan busgebruikers vrij hoog is. Uit deze cijfers blijkt er een heel belangrijke relatie te bestaan tussen Ingelmunster en Izegem. Daarna volgen Roeselare, Kortrijk, Meulebeke en Oostrozebeke. Voor de verbindingen tussen Ingelmunster en één van de buurgemeenten vormt de fiets een belangrijk alternatief voor de bus.

Gemeente	Huidig busgebruik		Bijkomend potentieel busgebruik		Totaal aantal gebruikte vervoermiddelen (N.I.S. Volkstelling 1991)
	absoluut	procentueel	absoluut	procentueel	
Izegem	1	0,1%	726	67,8%	1.071
Roeselare	9	2,7%	258	76,8%	336
Kortrijk	16	5,0%	243	75,5%	322
Meulebeke	7	2,0%	231	67,5%	342
Oostrozebeke	4	1,5%	183	67,8%	270
Harelbeke	0	0,0%	125	84,5%	148
Tielt	5	3,7%	117	86,0%	136
Wielisbeke	0	0,0%	96	87,3%	110
Waregem	1	1,0%	94	94,9%	99
Kuurne	4	3,7%	92	86,0%	107
Anzegem	0	0,0%	18	90,0%	20
Totaal	47	1,6%	2.183	73,7%	2.961

TABEL 15 : BEPALING HUIDIG EN BIJKOMEND POTENTIEEL BUSGEBRUIK (Woon-werk verkeer)

Bron : N.I.S. Volkstelling 1991 + eigen verwerking

De tabel op de volgende pagina vormt een weergave van het huidig en het bijkomend potentieel busgebruik t.o.v. het totaal aantal gebruikte vervoermiddelen en dit voor de woon-schoolverplaatsingen.

Het bestaande busgebruik bij de woon-schoolverplaatsingen ligt een stuk hoger dan bij de woon-werkverplaatsingen. Ruim ¼ scholieren uit of naar Ingelmunster maakt reeds gebruik van de bus voor de verplaatsing naar school. In deze categorie is het bijkomend potentieel aan busgebruikers dan ook vrij beperkt.

Gemeente	Huidig busgebruik		Bijkomend potentieel busgebruik		Totaal aantal gebruikte vervoermiddelen (N.I.S. Volkstelling 1991)
	absoluut	procentueel	absoluut	procentueel	
Izegem	7	2,8%	49	19,8%	248
Kortrijk	57	24,3%	35	14,9%	235
Roeselare	24	14,2%	24	14,2%	169
Meulebeke	10	17,9%	22	39,3%	56
Tielt	128	69,2%	16	8,6%	185
Oostrozebeke	17	36,2%	15	31,9%	47
Harelbeke	1	5,0%	4	20,0%	20
Kuurne	0	0,0%	4	100,0%	4
Wielsbeke	0	0,0%	3	100,0%	3
Waregem	11	84,6%	1	7,7%	13
Totaal	255	26,0%	173	17,7%	980

TABEL 16 : BEPALING HUIDIG EN BIJKOMEND POTENTIEEL BUSGEBRUIK (Woon-school verkeer)

Bron : N.I.S. Volkstelling 1991 + eigen verwerking

2.2.4.3. Relatie trein - bus

Op bepaalde tijdstippen is er een relatief goede aansluiting (wachttijd $\pm$ 5 min) van de trein op de bus. Op andere tijdstippen bedraagt de wachttijd soms meer dan 20 min. De aansluiting van de bus op de trein en omgekeerd is dan ook niet steeds optimaal.

2.2.4.4. Conclusie

TREIN

- Tijdens de week houder er in het station van Ingelmunster 2 treinen per uur halt, nl. één in de richting van Brugge en één in de richting van Kortrijk. In het weekend is dit slechts om de 2 uur het geval.
- Het aantal opstappende treinreizigers t.h.v. het station van Ingelmunster is in de loop van de jaren nagenoeg constant gebleven (tussen de 400 en 450 op een weekdag).
- De wijziging van een uurfrequentie naar een twee-uurfrequentie in het weekend van de treinverbinding tussen Brugge en Kortrijk heeft het aantal opstappende treinreizigers in het station van Ingelmunster aanzienlijk doen dalen (met ongeveer 50 % op zondag).

BUS

- Ingelmunster wordt bediend door 3 verschillende buslijnen die een verbinding aanbieden in de richting van Roeselare, van Tielt, van Oostrozebeke-Anzegem en van Kortrijk. Alle lijnen hebben een halteplaats t.h.v. het station en de markt.
- Zowel wat de bedieningsfrequentie als de ruimtelijke bedieningsgraad betreft, is er op het grondgebied van Ingelmunster niet voldaan aan de voorwaarden gesteld rond de basismobiliteit voor een randstedelijk gebied. Het aantal verbindingen in de verschillende richtingen is te beperkt en een aantal woonzones vallen buiten de aanvaardbare loopafstand naar een halte. Het betreft o.a. de woonwijk rond de 11-julisingel, het woonlint langs de N50 (Bruggestraat), woonwijk langs de Gentstraat, ...
- Wanneer we aan de hand van de pendelgegevens van de N.I.S. Volkstelling 1991 een inschatting maken van het bijkomend potentieel aan busreizigers is er vooral in de woon-werk relatie nog een ruime groep mensen die kan aangespoord worden om de bus te nemen. Dit is zeker het geval in de richting van Izegem, Oostrozebeke, Meulebeke en Kortrijk.

2.2.5. FIETSVERKEER

2.2.5.1. Bestaande fietsvoorzieningen

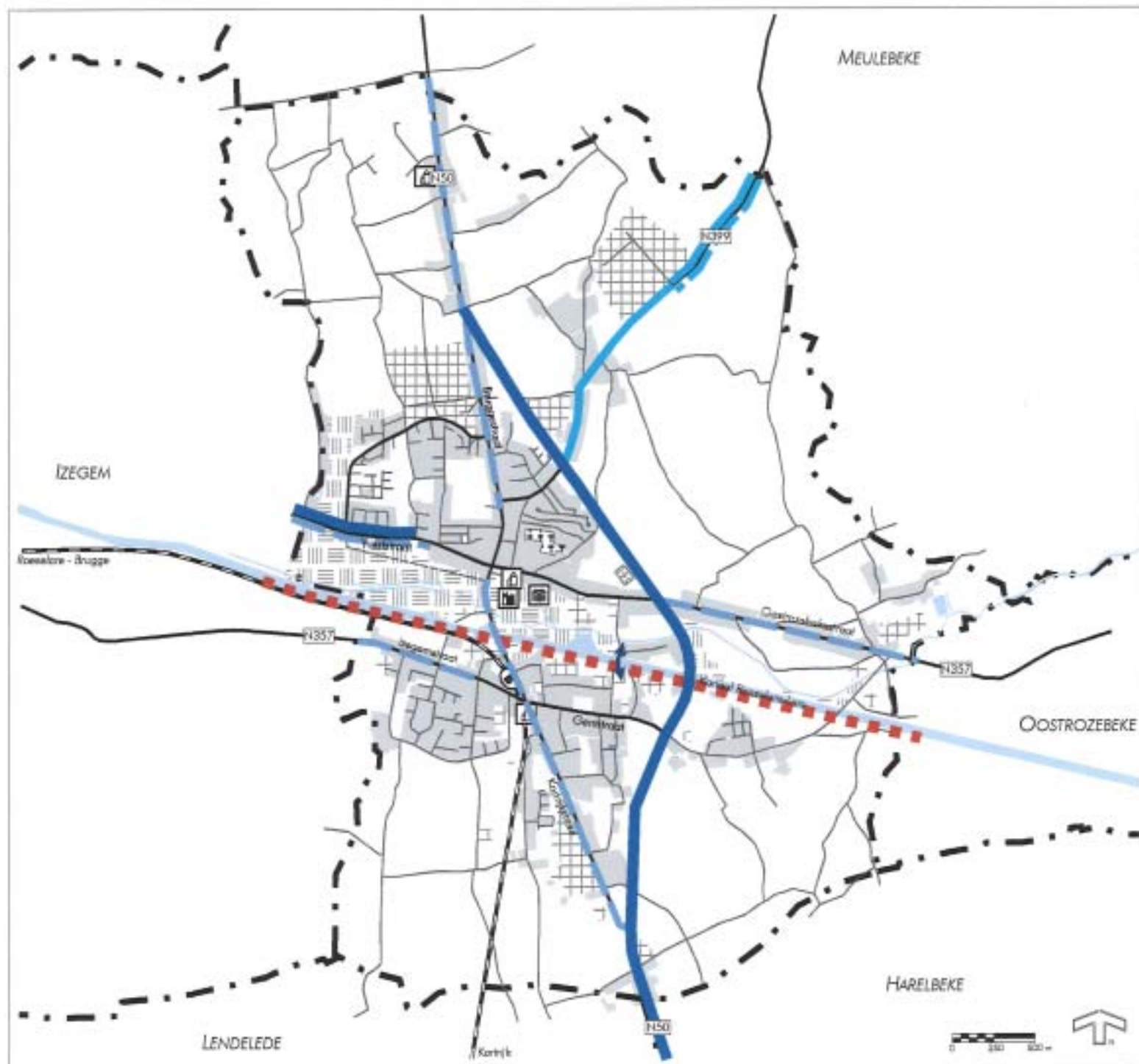
Ten zuiden van het kanaal Roeselare - Leie is er een pad uitgerust dat toegankelijk is voor fietsers en voetgangers. Dit pad zorgt voor een autovrije verbinding vanuit Ingelmunster richting Izegem en richting Oostrozebeke. Deze fietsweg heeft een eerder recreatief karakter.

Op het grondgebied van Ingelmunster zijn een aantal wegen reeds uitgerust met bepaalde fietsvoorzieningen. De N50 (Ringlaan) is voorzien van een vrijliggend fietspad tussen de N50d (Bruggestraat) en de grens met Lendelede-Harelbeke. Ook langs een deel van de Weststraat zijn er vrijliggende fietspaden aanwezig. Aanliggende fietspaden of fietsstroken komen voor langs de N50 (Bruggestraat vanaf het kruispunt met de N50d in de richting van Brugge), de as Stationsstraat - Stationsplein - Kortrijkstraat (N50d) en een deel van de Weststraat, Izegemstraat en de Oostrozebekestraat.

In het voorjaar van 2002 wordt er gestart met de aanleg van vrijliggende fietspaden langs beide zijden van de N399 tussen de N50 en de L. Bekaertlaan. Vanaf de L. Bekaertlaan tot aan de grens met Meulebeke wordt aan de rechterkant het vrijliggend fietspad verdergezet en langs de linkerkant zal een fietspad gemarkeerd worden op de rijweg. Hierbij blijft de optie open om in de toekomst ook aan de linkerkant een vrijliggend fietspad te voorzien.

Tussen de N50d (Stationsstraat-Stationsplein) en de N50 (Ringlaan) is er voor de fietsers en de voetgangers een brugje voorzien over het kanaal Roeselare-Leie.

Langs heel wat wegen in het centrum van Ingelmunster (bv. een groot deel van de Weststraat, de Oostrozebekestraat, de Bruggestraat) ontbreken fietsvoorzieningen. Door het smalle wegprofiel op bepaalde van deze wegen, de hoge intensiteiten en hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer ervaren de fietsers dit als onveilig.



Legende

- ■ ■ ■ ■ Fietsweg langs kanaal
- Vrijliggende fietspaden
- - - Aanliggende fietspaden
- Inrichting weg met vrijliggende fietspaden (voorjaar 2002)
- - - Inrichting weg met aanliggende fietspaden (voorjaar 2002)
- ↕ Fiets- en voetgangersbrug

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 14:

**BESTAANDE
FIETSVoorzieningen**

Jun 2002



1754



2.2.5.2. Fietsintensiteiten en -gebruik

In het centrum van Ingelmunster werden in maart 2002 enkele kruispunttellingen gehouden. Daarbij zijn ook het aantal fietsers geteld. In de volgende tabel wordt het aantal fietsers vergeleken met het totaal aantal motorvoertuigen.

	TOTAAL AANTAL MOTORVOERTUIGEN	AANTAL FIETTERS	% FIETTERS T.O.V. TOTAAL AANTAL MVT
N50d Stationsplein	595	52	8,7 %
N50d Kortrijkstraat	637	43	6,8 %
N357 Izegemstraat	638	41	6,4 %
Gentstraat (rich. N50)	490	32	6,5 %
Weststraat (rich. Izegem)	1.022	68	6,7 %
Weststraat (rich. centrum)	903	58	6,4 %
11-Julisingel	159	18	11,3 %
Gentstraat (rich. centrum)	553	38	6,9 %
Gentstraat (rich. N357)	699	46	6,6 %

TABEL 17 : VERGELIJKING INTENSITEITEN FIETSVERKEER T.O.V. HET TOTAAL AANTAL MOTORVOERTUIGEN IN DE AVONDSPITS (16u30 - 17u30)

Bron : Kruispunttellingen, Groep Planning, maart 2002

De bovenstaande cijfers tonen aan dat het aantal fietsers in het centrum van Ingelmunster tijdens de getelde avondspits vrij laag ligt. De verhouding tussen het aantal fietsers en het totaal aantal motorvoertuigen ligt (met uitzondering van de 11-julisingel) lager dan 10 %. Het bewolkte regenachtige weer op het moment van de telling kan hier voor een reden zijn.

Een andere parameter voor het fietsgebruik in de gemeente kunnen we halen uit het gebruik van de fietsenstalling aan het station. Ter hoogte van het station is er een overdekte fietsenstalling die plaats biedt voor ruim 250 fietsen. Op een donderdagnamiddag in maart tussen 16u en 16u30 werden er in de fietsenstalling 103 fietsen geteld. Uit ervaring van de gemeente blijkt dat op andere momenten de fietsenstalling nagenoeg vol staat.

2.2.5.3. Huidig en bijkomend potentieel fietsgebruikers

Aan de hand van de cijfergegevens van de N.I.S. Volkstelling van 1991 vergelijken we in de volgende tabellen het bestaande fietsgebruik en het bijkomend potentieel fietsgebruik van en naar Ingelmunster. In de vergelijking zijn enkel Ingelmunster zelf en

zijn 5 buurgemeenten opgenomen. Algemeen kunnen we stellen dat die gemeenten binnen een fietsbare afstand van Ingelmunster vallen (minder dan 7 km). Het huidige fietsgebruik stemt overeen met het cijfer uit de N.I.S. Volkstelling 1991 voor de categorie fiets en motorfiets. Het bijkomend potentieel fietsgebruik wordt bepaald door de som van de autopassagiers en autobestuurders uit de N.I.S. Volkstelling van 1991. Het is vooral deze groep weggebruikers die men moet proberen aan te spreken bij het nemen van acties ter bevordering van het fietsgebruik. De vergelijking is zowel gebeurd voor het woon-werk als het woon-schoolverkeer.

In de eerste tabel staat het huidige fietsgebruik aangegeven en de bepaling van het bijkomend potentieel fietsgebruik voor het woon-werk verkeer. Beide cijfers worden vergeleken met het totaal aantal vervoermiddelen die gebruikt worden om de verplaatsing van en naar de gemeente uit of van Ingelmunster te maken.

Een eerste belangrijke groep potentiële fietsgebruikers zijn de inwoners van Ingelmunster zelf. Ondanks de relatief korte afstand naar het werk gebruikt ruim 40 % van de bevolking in Ingelmunster de wagen (bestuurder of passagier) om zich naar het werk in Ingelmunster te begeven.

Gemeente	Huidig fietsgebruik (N.I.S. Volkstelling 1991)		Bijkomend potentieel fietsgebruik (N.I.S. Volkstelling 1991)		Totaal aantal gebruikte vervoermiddelen (N.I.S. Volkstelling 1991)
	absoluut	procentueel	absoluut	procentueel	
Ingelmunster	519	54,6%	412	43,3%	951
Izegem	332	31,0%	726	67,8%	1.071
Meulebeke	100	29,2%	231	67,5%	342
Oostrozebeke	79	29,3%	183	67,8%	270
Harelbeke	20	13,5%	125	84,5%	148
Lendelede	23	24,2%	68	71,6%	95
Totaal	1.073	37,3%	1.745	60,7%	2.877

TABEL 18 : BEPALING HUIDIG EN BIJKOMEND POTENTIEEL FIETSGEBRUIK (Woon-werk verkeer)

Bron : N.I.S. Volkstelling 1991 + eigen verwerking

De volgende tabel vormt een weergave van het huidige en het bijkomend potentieel fietsgebruik t.o.v. het totaal aantal gebruikte vervoermiddelen en dit voor de woon-schoolverplaatsingen.

Net als bij het woon-werk verkeer stellen we ook bij het woon-school verkeer vast dat er voor de interne verplaatsing in Ingelmunster toch nog een ruim bijkomend potentieel aanwezig is. Uit de cijfers van de N.I.S. Volkstelling blijkt dat er heel wat leerlingen met de wagen aan de schoolpoort afgezet worden.

Voor de verplaatsing naar school van en naar de buurgemeenten ligt het huidige fietsgebruik al vrij hoog. Vandaar dat het bijkomend potentieel eerder gering is.

Gemeente	Huidig fietsgebruik (N.I.S. Volkstelling 1991)		Bijkomend potentieel fietsgebruik (N.I.S. Volkstelling 1991)		Totaal aantal gebruikte vervoermiddelen (N.I.S. Volkstelling 1991)
	absoluut	procentueel	absoluut	procentueel	
Ingelmunster	360	56,7%	167	26,3%	635
Izegem	184	74,2%	49	19,8%	248
Meulebeke	22	39,3%	22	39,3%	56
Oostrozebeke	12	25,5%	15	31,9%	47
Lendelede	4	33,3%	7	58,3%	12
Harelbeke	8	40,0%	4	20,0%	20
Totaal	590	58,0%	264	25,9%	1.018

TABEL 19 : BEPALING HUIDIG EN BIJKOMEND POTENTIEEL FIETSGEBRUIK (Woon-school verkeer)

Bron : N.I.S. Volkstelling 1991 + eigen verwerking

2.2.5.4. Conclusie

- Op het grondgebied van Ingelmunster zijn op een aantal wegen reeds fietsvoorzieningen aanwezig. Op heel wat wegen ontbreken er echter comfortabele en veilige fietsvoorzieningen. In het onmiddellijke centrum vinden we geen fietsvoorzieningen terug.
- Ter hoogte van het station vinden we een overdekte fietsenstalling terug.
- Uit een analyse van de pendelgegevens van de N.I.S. Volkstelling van 1991 blijkt er voor de woon-werk en woon-schoolverplaatsingen binnen de gemeente nog een ruim potentieel aan bijkomende fietsers te bestaan. Ook voor deze verplaatsingen naar de buurgemeenten kunnen nog heel wat autogebruikers aangespoord worden om de fiets te nemen.

2.2.6. VERKEERSLEEFBAARHEID EN VOETGANGERSGEBIEDEN

2.2.6.1. Verkeersleefbaarheid en voetgangersgebieden

De voornaamste functies (gemeentehuis, scholen, ...) en handelszaken bevinden zich in het centrum van Ingelmunster. De Weststraat, Bruggestraat, Gravinnestraat, Oostrozebekestraat en Stationsstraat vormen dan ook uitgesproken voetgangersassen.

De Weststraat heeft een beperkt dwarsprofiel. In deze straat wordt parkeren langs één kant van de weg toegelaten. Dit zorgt ervoor dat er voor de voetgangers heel weinig ruimte overblijft. Ook het eerste deel van de Bruggestraat (tussen de Gravinnestraat-Weststraat en de Meulebekestraat) en de Gravinnestraat-Oostrozebekestraat zijn uitgerust met smalle voetpaden.

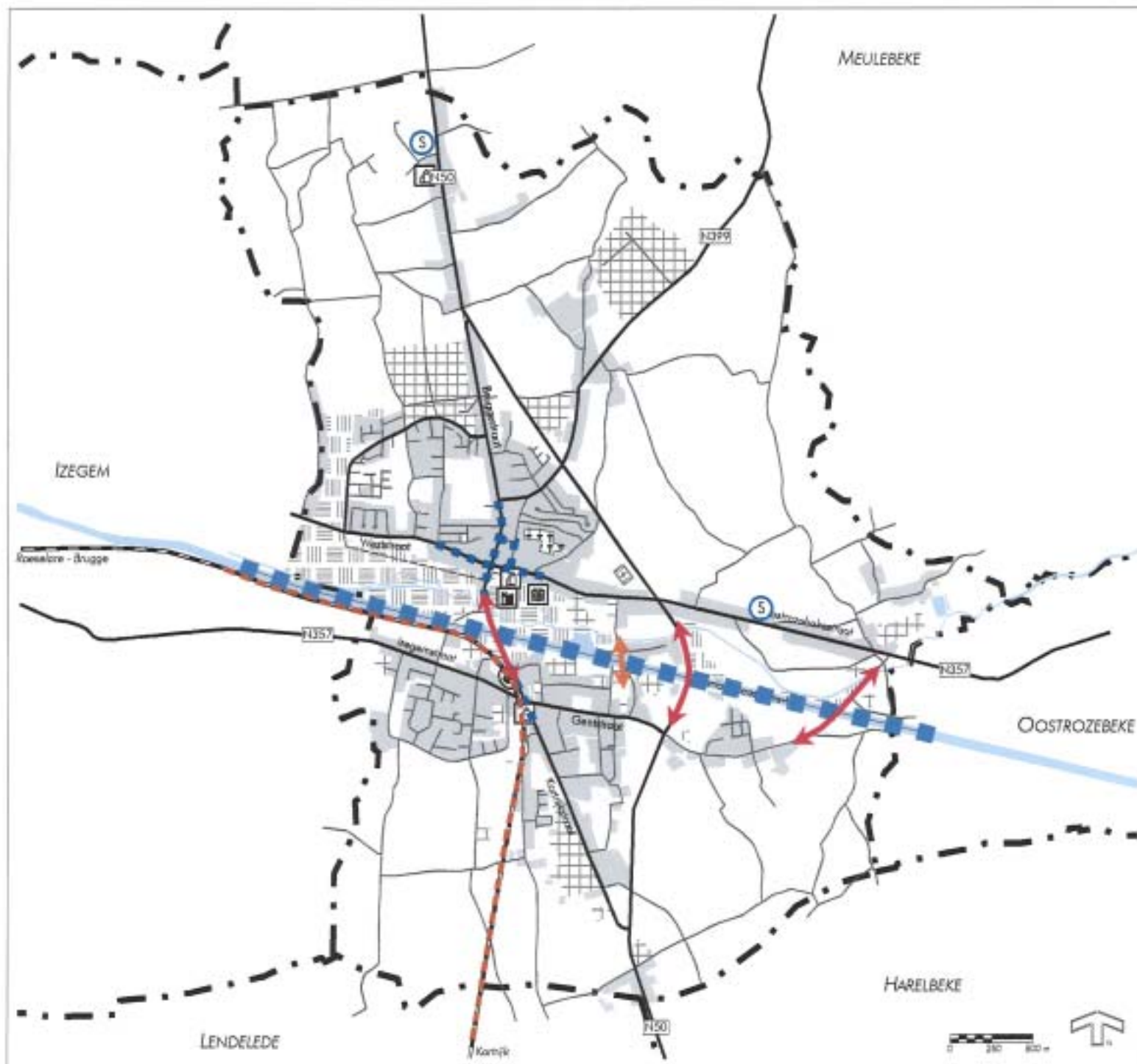
De verkeersleefbaarheid in het centrum is dan ook niet optimaal te noemen.

O.a. langs de N357 (Oostrozebekestraat) tussen de N50 en de grens met Oostrozebeke en de N50 (Bruggestraat) tussen de N50d en de grens met Meulebeke vinden we woonlinten terug. De hoge intensiteiten en hoge snelheden van het verkeer vormen daar eveneens een aantasting op de verkeersleefbaarheid. Tevens vinden we zowel in het woonlint van de N357 (Oostrozebekestraat) als in het woonlint van de N50 (Bruggestraat) een school terug. De leerlingen van deze school komen vooral met de schoolbus naar school. De hoge intensiteiten en de snelheid van het verkeer zullen de oversteekbeweging langs beide wegen bemoeilijken.

2.2.6.2. Barrièrewerking

Het kanaal Roeselare-Leie doorkruist de kern van Ingelmunster en snijdt het in twee afzonderlijk delen. Op het grondgebied van Ingelmunster kan men het kanaal slechts op 4 plaatsen dwarsen, nl. t.h.v. de centrumbrug (N50d), de brug van de N50 (Ringlaan), de Wanteburg en de voetgangersbrug (t.h.v. de Kanaalstraat-Nijverheidstraat). Het kanaal vormt dan ook een grote barrière tussen de twee grote woonconcentraties in Ingelmunster. Zeker voor de fietsers is deze barrièrewerking nogal uitgesproken omdat het omrijden voor de fietsers snel als hinderlijk ervaren wordt. Met deze barrièrewerking zal zeker rekening gehouden moeten worden bij het heraanleggen van de centrumbrug. Bij het ontwerp van de brug zal zeker aandacht besteed moeten worden aan de max. toegestane hellingsgraad voor de fietsers, voetgangers en rolwagens.

De barrièrewerking van het spoor is minder uitgesproken. Op het grondgebied zijn er 6 overwegen, waarvan 1 privé. Het spoor zondert voornamelijk de woonwijk tussen de Izegemstraat en de Spoorwegstraat af van de rest van de gemeente. De overweg langs de N357 (Izegemstraat) is eigenlijk de drukst gebruikte overweg. Deze spoorwegovergang vormt eigenlijk een soort rem op de doorgaande relatie op de N357.



Legende

- ■ ■ ■ ■ Voetgangersas
- Ⓢ School langs gewestweg buiten woonkern
- ■ ■ Barrière kanaal
- - - - - Barrière spoor
- ↔ Brug over kanaal
- ↔ Voetgangersbrug

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 15:

**VOETGANGERSASSEN EN
BARRIEREWERKING**

Juni 2008



1794

2.2.6.3. Conclusie

- Op het grondgebied van Ingelmunster kunnen er nog heel wat maatregelen genomen worden om de verkeersleefbaarheid te verhogen. Zeker in het centrumgebied waar de meeste voetgangers zich bewegen, is de verkeersleefbaarheid niet echt optimaal.
- De schoolomgevingen verdienen heel veel aandacht, zeker de wijksschool langs de N357 en de N50.
- Het kanaal Roeselare-Leie doorkruist de gemeente en splitst het centrumgebied op in twee delen. Bij de heraanleg van de centrumbrug dient er bijzondere aandacht te gaan naar de hellingsgraad¹ voor de fietsers, voetgangers en rolwagens, m.a.w. met het comfort en de veiligheid van deze weggebruikers.

¹ In het Vademecum Fietsvoorzieningen worden hellingspercentages aangegeven.

2.2.7. VERKEERSVEILIGHEID

2.2.7.1. Ongevallenanalyse

Een analyse van de ongevallen op het grondgebied van Ingelmunster zal een indicatie geven van de objectieve onveilige punten in de gemeente. Het onderzoek is hier gebaseerd op het provinciale ongevallen-gis van de provincie West-Vlaanderen. In opdracht van het Vlaams Gewest heeft iedere provincie in Vlaanderen een ongevallen-gis opgemaakt. Dit provinciale ongevallen-gis geeft een overzicht van de ongevallen met gekwetsten op genummerde wegen voor de periode 1996-1998. Bij het opmaken van het ongevallen-gis heeft de provincie beroep gedaan op de ongevallenstatistieken van het N.I.S..

Het resultaat van deze oefening voor het grondgebied van Ingelmunster wordt in de volgende tabellen en kaart weergegeven. Bij de verwerking van de gegevens uit het provinciaal ongevallen-gis in tabelvorm hebben we een opsplitsing gemaakt tussen kruispunt- en wegvakongevallen. Op de kaart worden beide soorten samen afgebeeld.

In de tabellen wordt per locatie het aantal doden, het aantal zwaargewonden, het aantal lichtgewonden, het aantal ongevallen en de prioriteitswaarde aangegeven. Daarnaast wordt er ook vermeld of er op die locatie in de periode 1996-1998 ongevallen met fietsers zijn gebeurd.

De prioriteitswaarde is een factor die toegekend wordt aan de hand van het aantal ongevallen, het type ongeval en het aantal lichtgekwetsten, zwaargekwetsten en doden. Het 'gewicht' of de 'prioriteit' wordt bepaald door volgende formule :

$$\text{"Prioriteit"} = \text{aantal lichtgewonden} + 3 \times \text{aantal zwaargewonden} + 5 \times \text{aantal dodelijke slachtoffers}"$$

Wanneer de prioriteitswaarde minstens 15 bedraagt en er in 3 jaar tijd drie of meer ongevallen gebeurd zijn, spreekt men van een gevaarlijk punt.

In het ongevallen-gis spreekt men van een aggregatie van ongevalgegevens. Alle ongevallen binnen een zoekafstand van 50 meter worden naar één punt geaggregeerd en vormen een geaggregeerd ongeval. De geaggregeerde fietsongevallen werden nog eens in een afzonderlijk bestand opgenomen.

Globaal stellen we vast dat er in de periode 1996-1998 heel wat ongevallen gebeurden in het centrum van Ingelmunster, enerzijds langs de N50d (Bruggestraat-Stationstraat-Stationplein-Kortrijkstraat) en anderzijds langs de N357 (Izegemstraat-Gravinnestraat-Oostrozebekestraat). Op 14 mei 1997 werd het noordelijke deel van de Ringlaan (deel tussen de Oostrozebekestraat en de Bruggestraat) opengesteld. Dit deel vormt het sluitstuk van de omleiding rond de kern van

Ingelmunster. De voltooiing van deze Ringlaan zorgde voor een ontlasting van het noord-zuid verkeer door het centrum van Ingelmunster. Door de lagere intensiteiten in het centrum kan ook het aantal ongevallen op die plaats zijn afgenomen.

In totaal zijn er in de periode 1996-1998 op het grondgebied van Ingelmunster 4 dodelijke slachtoffers en 21 zwaargewonden gevallen ten gevolge van een verkeersongeval langs een genummerde weg. In het totaal werden er 94 ongevallen geregistreerd.

Op het grondgebied van Ingelmunster vinden we één 'gevaarlijk punt' terug t.h.v. het kruispunt N50 (Bruggestraat) - Roeselarestraat (t.h.v. de grens met Meulebeke). De locatie van het kruispuntongeval kreeg een prioriteitswaarde van 17 toebedeeld. Het is eveneens een kruispunt waar er in de periode 1996-1998 ongevallen met fietsers gebeurd zijn. In totaal zijn er 8 ongevallen gebeurd verspreid over een periode van 3 jaar.

Daarnaast vinden we ook een grote concentratie ongevallen terug t.h.v. het kruispunt N50 - N357 (Ringlaan - Oostrozebekestraat), het kruispunt N50 - N50d (Ringlaan - Kortrijkstraat) en het wegvak van de N399 Meulebekestraat tussen de Bijstandstraat en de Krekelstraat.

Het aantal en de verspreiding van de ongevallen op de verschillende gewestwegen tonen aan dat deze gewestwegen onveilige plaatsen zijn.



LOCATIE KRUISPUNTONGEVAL	DODEN	ZWAARGEW.	LICHTGEW.	AANTAL ONCEVALLEN	PRIORITEIT	LOCATIE WAAR ONGEV. MET FIETTERS VOORGEKOMEN ZIJN
N50 - Roeselarestraat	0	3	8	8	17	x
N50 - N357 (Ringlaan - Oostrozebekestraat)	0	1	8	6	11	x
N50 - N50d (Ringlaan - Kortrijkstraat)	0	1	5	5	8	x
N50 - N50d (Ringlaan - Bruggestraat)	1	0	2	2	7	
N50 - Gentstraat	0	1	4	3	7	
N357 (Izegemstraat) - Ketenstraat	1	0	1	2	6	x
N50d - N357 (Stationsplein-Gentstr.-Kortrijkstr.-Izegemstr.)	0	1	2	3	5	x
N50 - Kweekstraat - Lendeledestraat	0	1	2	3	5	
N357 (Oostrozebekestraat) - Warandestraat	0	1	1	2	4	x
N399 (Meulebekestraat) - Bollewerpstraat	0	1	0	1	3	x
N50d (Kortrijkstraat) - O.L.Vrouwstraat	0	0	3	1	3	
N357 (Oostrozebekestraat) - Gentstraat	0	0	3	1	3	
N357 (Izegemstraat) - Vierbunderstraat	0	0	3	3	3	x
N50d (Kortrijkstraat) - Heirweg Zuid	0	0	1	1	1	x
N50d - N357 (Bruggestr.-Gravinnestr.-Stationsstr.-Weststr.)	0	0	1	1	1	
N50 - Bollewerpstraat	0	0	1	1	1	x
N399 (Meulebekestraat) - Krekelstraat	0	0	1	1	1	
N357 (Oostrozebekestraat) - Nijverheidsstraat	0	0	1	1	1	x
N357 (Oostrozebekestraat) - Krekelstraat	0	0	1	1	1	x
N357 (Oostrozebekestraat) - Bollewerpstraat	0	0	1	1	1	
N357 (Izegemstraat) - Spoorwegstraat	0	0	1	1	1	
Gentstraat - Brigandstraat	0	0	1	1	1	
11-julisingel - Klaprozenstraat	0	0	1	1	1	x
TOTAAL	2	10	52	50		

TABEL 20 : OVERZICHT KRUISPUNTONGEVALLEN OP HET GRONDGEBIED VAN INGELMUNSTER (PERIODE 1996-1998)

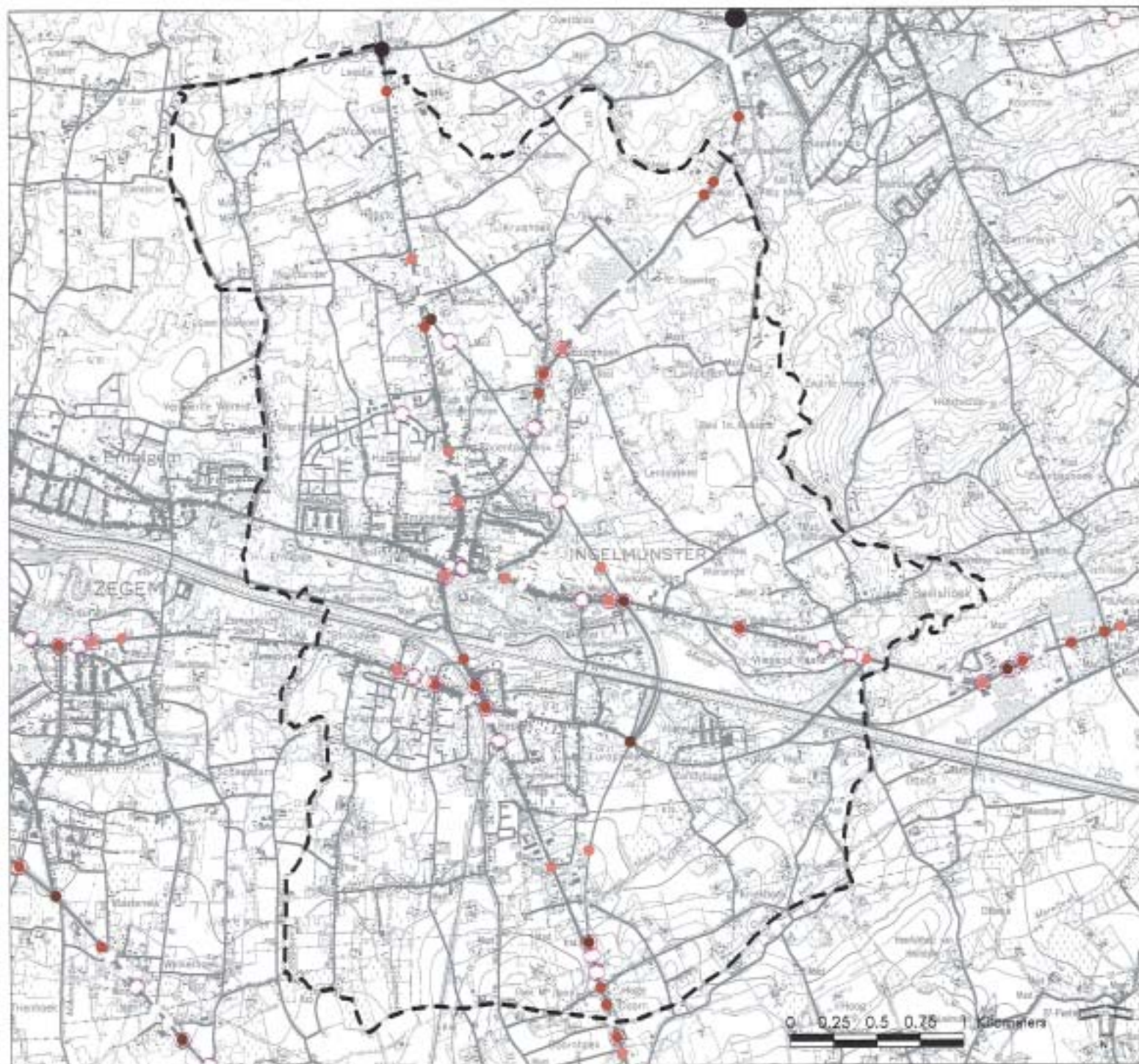
Bron : Provinciaal ongevallen-gis, Provincie West-Vlaanderen



LOCATIE WEGVAKONGEVAL	DODEN	ZWAARGEW.	LICHTGEW.	AANTAL ONGEVALLEN	PRIORITEIT	LOCATIE WAAR ONGEV. MET FIETSER VOORGEKOMEN ZIJN
N399 (Meulebekerstraat) tss. Bijstandstraat en Krekelstraat	0	2	5	5	11	
N50d (Stationsplein) tussen Kanaal en Izegemstraat	0	1	3	1	6	
N50 tussen Lendeledestraat-Kweekstraat en grens Harelbeke	1	0	1	2	6	
N399 (Meulebekerstraat) tussen N50 en Kleine weg	1	0	1	2	6	x
N50d (Stationsplein) tussen Handelsstraat en Gentstraat	0	1	2	2	5	x
N50 tussen Roeselarestraat en Molleveld	0	1	2	1	5	
N50d (Bruggestraat) tussen Rodenbachstr. en Meulebekerstr.	0	0	4	2	4	
N50d Bruggestraat tussen N50 en Groenstraat	0	1	1	2	4	
N50 tussen De Hoogte en Kruisstraat-Steenovenstraat	0	0	4	2	4	
N399 (Meulebekerstr) tussen Kleine weg en Lammekenskokstr.	0	1	1	2	4	x
N357 (Oostrozebekestraat) tss. Bollewerpstr. en Nijverheidstr.	0	1	1	2	4	
N50d Stationsstraat tussen Weststraat en Beukendreef	0	0	3	3	3	x
N50d Bruggestraat tussen Meulebekerstraat en Nieuwstraat	0	0	3	2	3	x
N50 tussen Gentstraat en N50d (Kortrijkstraat)	0	1	0	1	3	
N50 tussen Bollewerpstraat en Oostrozebekestraat	0	1	0	1	3	
N357 (Oostrozebekestraat) tussen Nijverheidstr. en Ringlaan	0	1	0	1	3	x
N50 tussen N50d (Bruggestraat) en N399 (Meulebekerstraat)	0	0	2	1	2	x
N50 tussen N50d (Kortrijkstraat) en Lendeledestr.-Kweekstr.	0	0	2	2	2	x
N399 (Meulebekerstraat) tss. Bollewerpstr. en L. Bekaertstr.	0	0	2	2	2	
N357 (Izegemstraat) tss. Ketenstraat en Vierbunderstraat	0	0	2	2	2	x
Weg langs kanaal	0	0	1	1	1	
N50d Kortrijkstraat tussen Gentstraat en Heirweg Zuid	0	0	1	1	1	
N50 tussen Kruisstr.-Steenovenstr. en N50d (Bruggestraat)	0	0	1	1	1	
N357 (Oostrozebekestraat) tss. Warandestraat en Krekelstraat	0	0	1	1	1	x
N357 (Oostrozebekestraat) tss. Krekelstraat en Gentstraat	0	0	1	1	1	
N357 (Gravinnestraat) uitrit Marktplaats	0	0	1	1	1	x
TOTAAL	2	11	45	44		

TABEL 21 : OVERZICHT WEGVAKONGEVALLLEN OP HET GRONDGEBIED VAN INGELMUNSTER (PERIODE 1996-1998)

Bron : Provinciaal ongevallen-gis, Provincie West-Vlaanderen



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 16 :

PROVINCIAAL ONGEVALLEN-GIS
PERIODE 1996-1998



Juni 2002

1756

2.2.7.2. Snelheidsregimes en -metingen

* Snelheidsregimes

Op de volgende kaart wordt de bestaande snelheidsregimes afgebeeld. Er is een zone afgebakend als bebouwde kom waar een snelheid van 50 km/u geldig is. Op de N50 tussen het kruispunt met de N399 (Meulebekerstraat) en de Gentstraat is een maximale snelheid van 70 km/u toegelaten. Op alle andere wegen geldt een maximale snelheid van 90 km/u.

* Snelheidsmetingen

Door de Politie werden er in de maanden oktober en november 2001 snelheidsmetingen georganiseerd op het grondgebied van Ingelmunster. De tellingen vonden allemaal plaats langs invalswegen naar het centrum binnen de bebouwde kom, m.a.w. op plaatsen waar een maximale snelheid van 50 km/u toegelaten is. Het resultaat van deze metingen wordt in de volgende tabel aangegeven. De gecontroleerde voertuigen rijden allemaal in de richting van het centrum van Ingelmunster. Bij de berekening van de gemiddelde snelheid werden 15 % van de hoogst en 15 % van de laagst genoteerde snelheden buiten beschouwing genomen.

WEG	TOTAAL AANTAL GECONTROLEERDE VOERTUIGEN	GEMIDDELTE SNELHEID
Izegemstraat	1.307	61
Oostrozebekerstraat	2.270	62
Bruggestraat	4.237	59
Weststraat	2.378	61
Kortrijkstraat	4.110	72

TABEL 22 : OVERZICHT SNELHEIDSCONTROLES IN HET CENTRUM VAN INGELMUNSTER (oktober-november 2001)

Bron : Politie (politiezone MIDOW)

De cijfers in de bovenstaande tabel geven aan dat er op de voornaamste invalswegen naar het centrum van Ingelmunster sneller gereden wordt dan toegelaten. De gemiddelde snelheid van de gecontroleerde voertuigen (waarvan 15 % van de laagst en hoogst genoteerde buiten beschouwing gelaten) ligt ongeveer 10 km/u hoger dan toegelaten. Aangezien het hier gaat om een gemiddelde betekent dit ook dat er heel wat voertuigen sneller zullen rijden.

We kunnen dan ook stellen dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op de invalswegen naar het centrum een probleem vormt en een aantasting betekent voor de verkeersveiligheid.

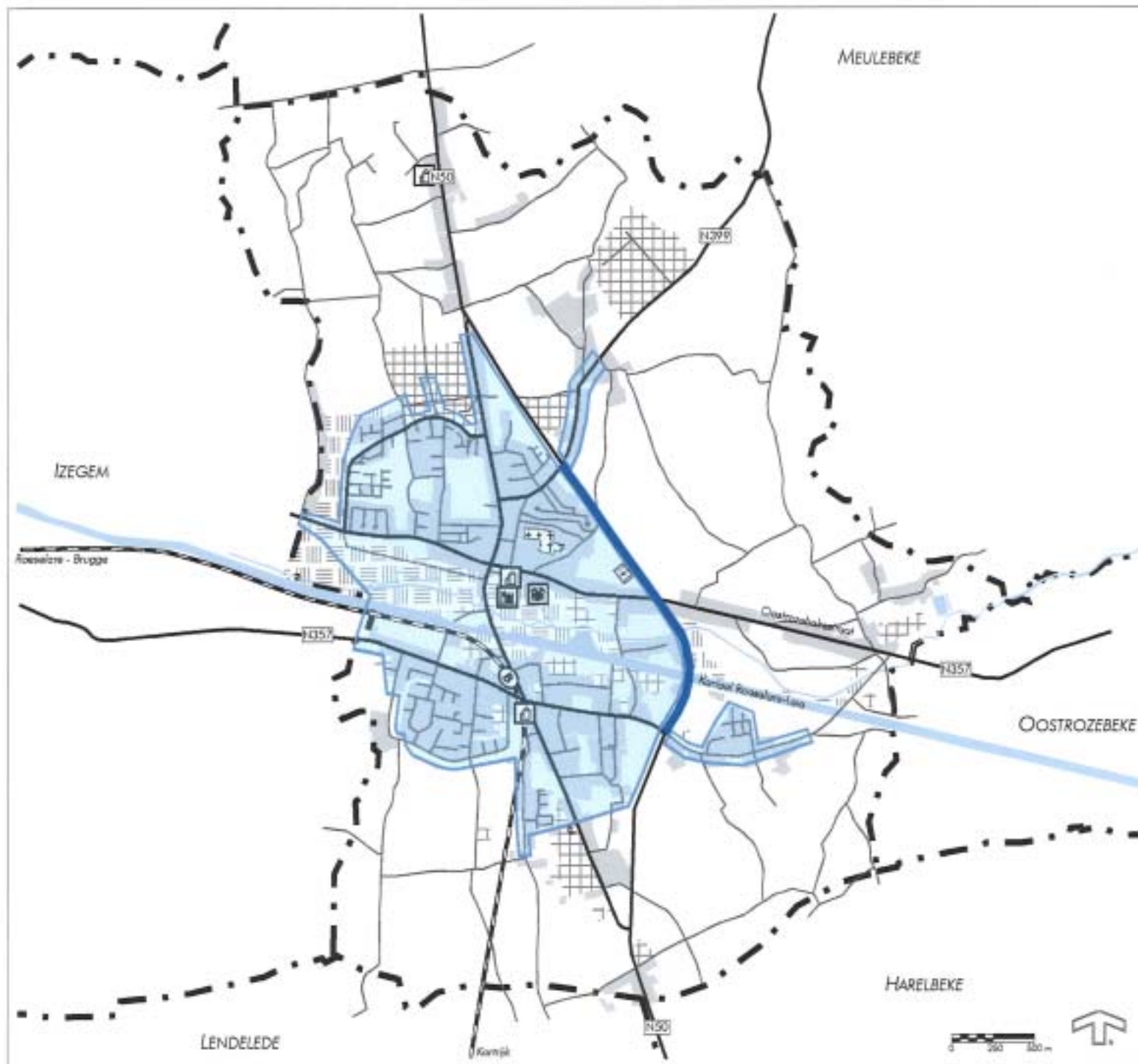
2.2.7.3. Conclusie

ONGEVALLENANALYSE

- Uit het provinciale ongevallen-gis blijkt dat er in de periode 1996-1998 94 ongevallen gebeurd zijn met gekwetsen op de N-wegen. Bij deze ongevallen vielen er in totaal 4 doden en 21 zwaargewonden.
- Op het grondgebied van Ingelmunster komt er 1 gevaarlijk punt (terminologie provincie, zie hiervoor) voor, nl. het kruispunt van de N50 met de Roeselarestraat t.h.v. de gemeentegrens met Meulebeke.

SNELHEIDSMETINGEN

- Uit snelheidscontroles van de politie blijkt dat op de invalswegen naar het centrum van Ingelmunster gemiddeld 10 km/u te snel gereden wordt. Het overgrote deel van de bestuurders respecteert dan ook het huidige snelheidsbeleid niet.
- De ongevallenanalyse toont aan dat er heel wat ongevallen voorkomen op de invalswegen naar het centrum. De snelheidsmetingen duiden op een hogere gemiddelde snelheid dan de maximum toegestane snelheid. Dit kan erop wijzen dat de concentratie aan ongevallen op die invalswegen voor een groot stuk te wijten is aan de te hoge snelheden.



Legende

- Zone 50 km/u
- 70 km/u

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 17 :

**BESTAANDE
SNELHEIDSREGIMES**



Jun 2002

1756

2.3. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

- Gemachtigde opzichters

Ter hoogte van 3 subjectief gevaarlijke punten zijn er momenteel 4 vrijwilligers aan de slag. Concreet gaat het om de volgende locaties :

- Bruggestraat, ter hoogte van de G. Gezellestraat waar 2 personen 's morgens en 's middags de veilige oversteek verzekeren;
- Meulebekerstraat, ter hoogte van Gemeenschapsschool Regenboog waar 1 persoon actief is en dit enkel 's morgens wegens een gebrek aan vrijwilligers;
- Bruggestraat, ter hoogte van de H. Hartschool waar 1 persoon helpt om de leerlingen veilig de weg te laten dwarsen (ook hier enkel 's morgens wegens een gebrek aan vrijwilligers).

Zowel 's morgens als 's middags verzekert de politie de oversteek van de kinderen aan de Kortrijkstraat ter hoogte van de H. Consciencestraat.

Zowat alle leerkrachten van het lager onderwijs volgden de opleiding gemachtigd opzichter.

Het systeem van de gemachtigde opzichters werd in Ingelmunster pas op 1 september 2001 ingevoerd en kent een redelijk succes. De gemeente vermoedt dat op deze punten meer kinderen te voet of met de fiets de oversteek maken.

- Fietsvergoeding

Het gemeentelijk personeel kan beroep doen op een fietsvergoeding.

- Verkeerscampagnes

- In het verleden organiseerde de politie van Ingelmunster op geregelde tijden en in samenspraak met de verschillende scholen fietscontroles. Nu reeds zijn afspraken gemaakt met de verkeersdienst van de politiezone MIDOW om deze acties uit te breiden met oefening en testen in fietsbehendigheid.
- Er was in het verleden logistieke ondersteuning voor de fietsweek van de O.L.V.-school.
- De leerlingen van het eerste leerjaar ontvingen in het verleden een fluorescerend vestje en een fietsvlag. Dit kant dit schooljaar nog een vervolg kennen, in samenspraak met de verkeersdienst en de schooldirecties.

- Bij de start van het schooljaar worden spandoeken opgehangen in de gemeente die het verkeer er moeten op wijzen dat ze de snelheid moeten aanpassen.

Er is afgesproken met de verschillende schooldirecties om meer samen te komen en gezamenlijke initiatieven te ontplooiën in de toekomst.

3. TRENDSCENARIO

Het "trendscenario" is per definitie het scenario dat de effecten van de voortzetting van het vroegere beleid m.b.t. ruimtelijke, socio-economische en verkeersontwikkelingen projecteert naar de tijdshorizon van het jaar 2010. Onder 'vroeger beleid' wordt verstaan de periode vóór 1997, het jaar waarin het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is goedgekeurd. Het trendscenario wordt verder als referentie gebruikt bij het afwegen van de beleidsscenario's duurzame mobiliteit. Uit de confrontatie van de trend en de bestaande infrastructuur zal blijken of het trendscenario al dan niet voldoet aan de vereisten van het duurzaam mobiliteitsbeleid.

Het kan zijn dat in een gemeente voor bepaalde zaken reeds van voor het RSV een duurzaam beleid gevoerd werd. Voor deze aspecten zullen de duurzame opties dan weinig of niet afwijken van het trendscenario.

Het trendscenario houdt algemeen in dat :

- De huidige ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgetrokken : verder schrijdende stadsvlucht en anderzijds een tertiaïrisering van de werkgelegenheid, die gepaard gaat met een grotere concentratie van tewerkstelling in de stadscentra, en op een aantal perifere centra.
- De vastgelegde werken, veiligheidswerken aan de weginfrastructuur worden uitgevoerd.
- Naast de vaststaande infrastructuuringrepen en wijzigingen die De Lijn en de N.M.B.S. op korte termijn plannen, kan de huidige situatie van het openbaar vervoer tot 2010 doorgetrokken worden : de kosten zullen toenemen en de overheidssubsidies blijven status-quo, wat onvermijdelijk zal leiden tot een daling van het aanbod; de steeds langer wordende files zorgen voor een toename van de rittijd voor de bussen.
- Het autobezit en -gebruik blijven toenemen; de kostprijs van de verplaatsingen per auto of met het openbaar vervoer volgen de algemene trend.

3.1. RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

- * Multimodaal model West-Vlaanderen

Naar aanleiding van de opmaak van het multimodaal verkeersmodel voor de provincie West-Vlaanderen werd een prognose gemaakt van de evolutie van de bevolking en de tewerkstelling in de verschillende gemeenten. Deze prognose gebeurde op basis van de evolutie op gemeentelijk niveau tussen 1981 en 1995.

Voor de gemeente Ingelmunster wordt een heel lichte daling van de bevolking (-0,4 %) voorspeld tussen 1991 en 2010. We kunnen dus stellen dat de bevolking ongeveer constant zal blijven. Ook de tewerkstelling in de gemeente zou volgens diezelfde berekeningen lichtjes dalen (-0,5 %).

- Ruimtelijke tendensen

Voor 1997 ging het ruimtelijk beleid uit van het verder invullen van de zones voorzien in het gewestplan. Dit houdt ook in het verder realiseren van de opgemaakte BPA's.

In het verleden was er een tendens aanwezig van een verdere vorming van woonlinten langs de voornaamste invalswegen naar het centrum. Deze trend wordt nu ook in het trendscenario verdergezet.

3.2. VERKEER- EN VERVOERSNETWERKEN

- Autoverkeer

Prognoses tonen aan dat het autobezit steeds verder zal toenemen. Hiermee gaat ook een toenemend autogebruik gepaard. We kunnen dus verwachten dat de intensiteiten op de verschillende wegen alleen maar zullen toenemen. Dit zal ook in het centrum en de verschillende centrumstraten zoals bv. de Weststraat, de Bruggestraat, de Gravinnestraat, ... zorgen voor een stijgende verkeersdruk. Op die manier wordt de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verder aangetast.

Dit zorgt ervoor dat zowel de fietsers als de voetgangers zich verder verdrongen zullen voelen, waardoor er nog meer mensen zullen overstappen naar het gebruik van de wagen.

Om de aantasting van de verkeersleefbaarheid door de toenemende verkeersdruk te beperken, worden er op een aantal plaatsen maatregelen genomen. Zo kan de herinrichting van een kruispunt met een plateau de verkeersveiligheid al een stuk verbeteren door de lagere snelheid van het aankomend verkeer.

- Vrachtverkeer

Door de spreiding van een aantal bedrijven en bedrijvenszones over het grondgebied van de gemeente, wordt Ingelmunster geconfronteerd met een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer op zijn wegen. Dit vrachtverkeer is niet enkel afkomstig van de bedrijven uit Ingelmunster zelf, maar op het wegennet in Ingelmunster vinden we ook doorgaand vrachtverkeer (geen herkomst of bestemming in Ingelmunster) terug. In de noord-zuid richting is er de omleiding rond de kern zodat dit als minder hinderlijk

beschouwd kan worden. In de oost-west richting gebeurt dit allemaal via het centrum (Izegemstraat of Weststraat en Gentstraat of Oostrozebekestraat).

In het trendscenario worden er geen maatregelen genomen om dit zwaar verkeer uit het centrum te weren.

- * Openbaar vervoer

De bestaande treinverbindingen tussen Brugge en Kortrijk blijven behouden. Als we de bestaande evolutie tussen 1985 en 2000 verder doortrekken, zal er naar 2010 toe een verdere kleine daling van het aantal opstappende reizigers in het station van Ingelmunster waar te nemen zijn.

De 3 buslijnen die momenteel het grondgebied van Ingelmunster bedienen en zorgen voor verbindingen in de richting van Roeselare, Anzegem, Tielt en Kortrijk worden behouden. Op die manier blijft de gemeente Ingelmunster via het openbaar vervoer verbonden met z'n buurgemeenten. De toenemende verkeersdruk op de weg zal echter wel zorgen voor extra vertragingen van de bus. Dit maakt het voor het openbaar vervoer moeilijk om zich te handhaven tussen de andere vervoerswijzen.

Om het huidige reizigersaantal en het aanbod te behouden zullen er ad-hoc oplossingen aangereikt worden voor het verbeteren van de belemmering van doorstroming (o.a. via vrije busbanen), het verkorten van grote omrijwegen en het verhogen van de frequentie.

- * Fietsverkeer

Het fietsbeleid in de gemeente is er eerder op gericht om maatregelen voor de fietsers te nemen op de plaatsen die als een knelpunt aangeduid worden of in combinatie met andere infrastructuurwerken (bv. nieuwe rioleringen, ...). Het realiseren van fietsvoorzieningen zijn allemaal losstaande acties die niet kaderen binnen een groter geheel zoals een fietsroutenetwerk.

4. SCENARIO'S DUURZAME MOBILITEIT

Een scenario duurzame mobiliteit is een samenhangend geheel van mogelijke doelstellingen binnen het referentiekader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen¹ inzake mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersstructuren per vervoerswijze en ondersteunende maatregelen.

In dit hoofdstuk zullen de verschillende opties besproken worden, die in het volgende hoofdstuk zullen samengevoegd worden tot scenario's duurzame mobiliteit. Elk van deze scenario's zal dan ook geanalyseerd worden naar zijn mobiliteitseffecten.

4.1. DOELSTELLINGEN EN WERKWIJZE

4.1.1. DOELSTELLINGEN

Het uitgangspunt van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen, omwille van de belangrijke impact ervan op de economisch ontwikkeling; het garanderen van de beoogde leefbaarheid; het vergroten van de verkeersveiligheid; het afremmen van de groei van de automobilititeit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit); het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

Het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen (SPTV) wil de verplaatsingsmogelijkheden van de bevolking en de economische bereikbaarheid op een selectieve manier waarborgen en dit met maximaal respect voor verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.

De doelstellingen van het RSV zijn (zie mobiliteitshandboek) :

- Het beleid gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur;
- Versterking van alternatieven voor het autoverkeer;
- Optimalisering door categorisering van het wegennet;
- Een mobiliteitsbeleid gericht op het beheer van het verkeer.

¹ Het Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen is op 6 maart 2002 goedgekeurd bij ministerieel besluit.

De doelstellingen uit het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen luiden (zie mobiliteitshandboek) :

- Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
- De verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen naar alle doelgebieden op een selectieve en billijke manier waarborgen;
- Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid minstens op het huidige niveau handhaven;
- De trendmatige daling van de verkeersonveiligheid verderzetten.

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen staan volgende doelstellingen voor de gewenste verkeers- en vervoersstructuur :

- Streven naar een bereikbaarheid die afgestemd is op de gewenste ruimtelijke structuur van de provincie;
- Versterken van de alternatieven voor het autoverkeer;
- Streven naar meer structurele verkeersveiligheid;
- Werken aan een verhoogde leefbaarheid.

Naast de bovenstaande doelstellingen kunnen er nog enkele bijkomende doelstellingen aangehaald worden.

De samenleving heeft op verschillende manieren met het vervoerssysteem en de keuze tussen verschillende verplaatsingspatronen te maken :

- * verkeer is het gevolg van menselijke activiteiten en afhankelijk van de inplanting en de schaal van die activiteiten. Het algemene vervoerssysteem, bestaande uit de verschillende verplaatsingsmiddelen (auto, fiets, voetgangers, openbaar vervoer) maakt anderzijds zelf de samenleving mogelijk door alle voorzieningen voor alle werkelijke en potentiële deelnemers van het verkeer bereikbaar te maken. Zonder goede vervoersmogelijkheden voor ieder individu kan een samenleving niet optimaal functioneren;
- * de openbare ruimte en de socio-economische activiteiten ondervinden steeds meer storingen omwille van de massale aanwezigheid van (privé-) verkeer in de openbare ruimte;
- * de verkeersveiligheid en de woonkwaliteit komen dan ook meer en meer in het gedrang.

De wijze waarop de antwoorden in het beleid op die fundamentele overwegingen worden vertaald in concrete, op korte termijn te nemen maatregelen worden bepaald door de specifieke doelstellingen van het mobiliteitsbeleid te Ingelmunster.

Belangrijk uitgangspunt hierbij is, dat het gebruik van de aanwezige infrastructuur wordt geoptimaliseerd, verbeterd en veiliger gemaakt. Dit betekent dat maatregelen en kleine ingrepen worden voorgesteld, waarbij in ruime mate aandacht wordt geschonken aan de omgeving. Die ingrepen dienen zowel qua planvoorbereiding als uit financieel oogpunt op korte termijn te realiseren zijn.

Het mobiliteitsbeleid¹ waarvoor hier geopteerd wordt, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Aan de hand van deze uitgangspunten kunnen de doeleinden als volgt worden geformuleerd :

- Het verbeteren van de noodzakelijke leef- en omgevingskwaliteit voor de bewoners

Fysische en ruimtelijke ingrepen in de weginfrastructuur in verblijfsgebieden en hoofdstraten met verkeers- en verblijfsfunctie zijn noodzakelijk om een gewenst rijgedrag af te dwingen. Beheersen van de verkeersonveiligheid en de verkeersonleefbaarheid betekent het beheersen van de rijsnelheid. Op de verschillende invalswegen naar het centrum van Ingelmunster dient de verkeersleefbaarheid en -veiligheid verbeterd te worden. Zo ligt de gemiddelde snelheid in de Kortrijkstraat (N50d) een stuk hoger dan de maximum toegelaten snelheid. Dit is vooral te wijten aan de infrastructuur van de Kortrijkstraat. Het brede wegprofiel zorgt voor een groot wegbeeld.

De conflicten die in en door het verkeer ontstaan tussen de bewoner en de bezoeker, de voetganger en de fietser en het rijdend verkeer, moeten worden opgelost door op verschillende wijzen voorrang te bieden aan de voetgangers. Het centrum en de omliggende woongebieden zijn in eerste instantie voetgangersdomeinen. De overblijvende ruimte moet worden opgedeeld tussen fietsers, auto's en parkeerstroken, waarbij het autoverkeer zich moet aanpassen aan het fietsverkeer. Het gemotoriseerd verkeer dient zoveel mogelijk uit het centrum gebannen te worden.

Knelpunten op schoolroutes, in de schoolomgevingen en voor het langzaam verkeer moeten weggewerkt worden. Indien noodzakelijk kunnen daarvoor circulatieve maatregelen genomen worden naast de herindeling van de straatruimte en aanpassing van de weginfrastructuur.

¹ Zoals beschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Voor het vrachtverkeer moeten duidelijk herkenbare routes worden aangeboden. Daarbij zal niet altijd de kortste route als vanzelfsprekend worden aangeduid, maar wel die straten die voor dit soort verkeer geschikt zijn. Dit is een maatregel die eigenlijk moet uitgewerkt worden in een geïntegreerd beleid op Vlaams niveau. Het zware doorgaande vrachtverkeer moet zoveel mogelijk geweerd worden uit de smalle centrumstraten. In Ingelmunster is hiervoor reeds een aanzet gegeven door de invoering van een tonnagebeperking van max. 7,5 ton op een aantal invalswegen naar het centrum.

- Het in stand houden van de bereikbaarheid

De problematiek van de verbindingen met de regio betreft de positie van de gemeente tegenover de omliggende gemeenten. Een belangrijk aspect hier is de afweging tussen de mate waarin en de wijze waarop de gemeente zijn functie als (supra)regionale gemeente moet opnemen en draagkracht van de gemeente en haar bewoners.

Vormgeving, ruimtebeslag en intensiteit van het gebruik van de straten en pleinen door de verschillende vervoerswijzen dienen uit te gaan van de huidige stedenbouwkundige structuur van de gemeente. Daarbij zal de bereikbaarheid van de verschillende activiteiten uitgangspunt zijn en zullen de negatieve invloeden van het verkeer op het woon- en verblijfsmilieu, de schoolomgeving en de winkelstraten zoveel mogelijk worden beperkt.

Verbeteren van de bereikbaarheid en toegang tot het centrum door het ontwikkelen van herkenbare toegangen en het inrichten van aantrekkelijke looproutes.

Ontwikkelen van een duidelijk parkeerbeleid. Verbeteren van de ruimtelijke binding tussen de parkeervoorzieningen en het centrum waar de meest middenstandszaken gevestigd zijn. In Ingelmunster kunnen de grotere parkeerlocaties beter aangeduid worden, zodat er meer van deze locaties gebruik gemaakt wordt i.p.v. het foutief parkeren.

- Het bevorderen van de verkeersveiligheid

Het gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur moet verbeterd worden zodat ongevallenconcentraties verminderen, knelpunten met een hoog onveiligheidsgevoel afgezwakt en de inrichting van de straatruimte zo aangepast wordt dat de kans op ongevallen vermindert en de gevolgen van een ongeval afnemen.

Er dient vooral aandacht te gaan naar de voornaamste invalswegen naar het centrum van Ingelmunster. Uit het onderzoek is gebleken dat de gemiddelde snelheid op de verschillende invalswegen hoger ligt dan de maximum toegelaten snelheid. Op die invalswegen gebeuren ook heel wat ongevallen.

- Het stimuleren van het fietsverkeer

Het gebruik van de fiets dient bevorderd te worden door aan fietsers veilige, comfortabele en kortste routes door Ingelmunster aan te bieden. Daarbij moet bijzondere aandacht aan schoolroutes worden gegeven. Voor het stallen van fietsen moet op verschillende plaatsen gelegenheid geboden worden.

Optimaliseren van het fietsbeleid gericht op de bereikbaarheid van functies bij middel van een veilig en comfortabel fietsroutenetwerk en fietsvoorzieningen.

Het onderzoek heeft aangetoond dat er nog een aanzienlijk potentieel aan fietsers aanwezig is in Ingelmunster.

- Het optimaliseren van het openbaar vervoer

Om de dienstregeling en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verhogen dient de doorstroming zoveel mogelijk te worden verbeterd door het uitstippelen van aangepaste routes en haltes.

- Het afremmen van de groei van de automobilititeit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen

Naast de aanpassing van de vervoersnetwerken voor auto, fiets, openbaar vervoer e.a. behelst dit ook vervoersmanagement, locatiebeleid e.d.

Afstemmen van het bestaande en gewenste locatiebeleid (wonen, werken, schoolgaan en recreatie) op het mobiliteitsbeleid.

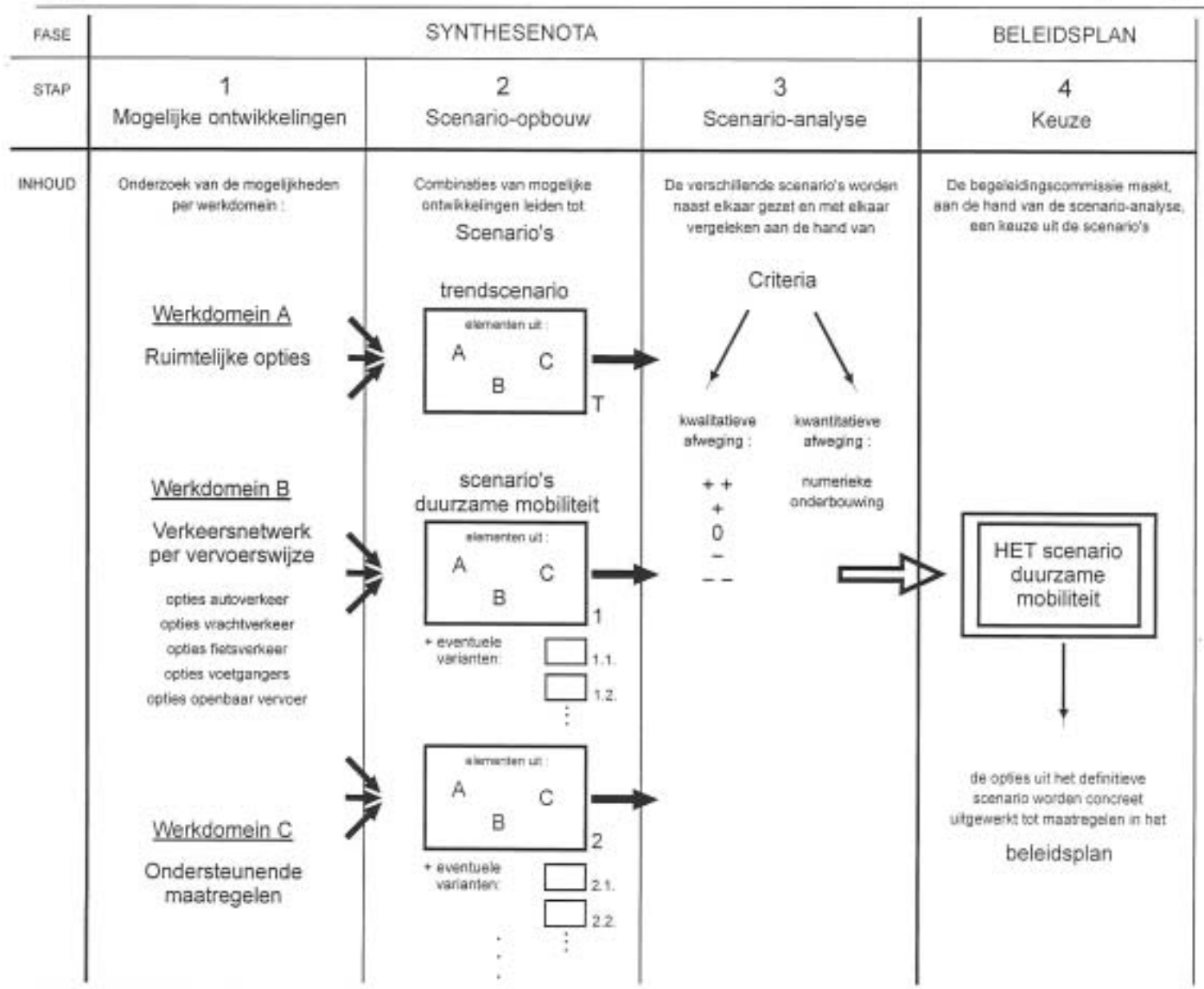
4.1.2. WERKWIJZE

Vooraleer scenario's duurzame mobiliteit samen te stellen, moeten eerst de bouwstenen verkend en getoetst worden. De mogelijke ontwikkelingen worden gegroepeerd in drie vaste werkdomeinen:

- werkdomein A : de mobiliteitseffecten van mogelijke ruimtelijke beleidsopties;
- werkdomein B : mogelijke beleidsopties m.b.t. de verkeersstructuur per vervoerswijze;
- werkdomein C : mogelijke ondersteunende maatregelen.

Na het ontwikkelen van opties voor de verschillende bouwstenen worden deze opties gebundeld tot scenario's. Na het opbouwen van de scenario's dienen deze geëvalueerd te worden.

Dit moet allemaal leiden tot de keuze van één bepaald scenario. De opties uit het gekozen scenario duurzame mobiliteit worden in het beleidsplan concreet uitgewerkt tot maatregelen.



FIGUUR 5 : WERKWIJZE BIJ HET OPMAKEN VAN SCENARIO'S

4.2. RUIMTELIJKE OPTIES

Dit hoofdstuk wordt ingevuld aan de hand van opties uit het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Wanneer de kern van Ingelmunster niet geselecteerd wordt als behorende tot het regionaalstedelijk gebied Roeselare, wordt Ingelmunster vanuit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen aangeduid als een structuurondersteunend hoofddorp. Dit betekent dat het op provinciaal niveau een structuurondersteunende rol heeft voor het wonen en werken in het buitengebied en een bovenlokale verzorgende rol. De selectie als structuurondersteunend hoofddorp biedt mogelijkheden voor bijkomende woongelegenheden en lokale bedrijvigheid. De nood aan bijkomende woningen en de grootte van het lokaal bedrijventerrein dienen in het gemeentelijk ruimtelijk met gemeentelijke behoeftestudies gestaafd te worden.

* Kerninbreiding

Bij het creëren van nieuwe woonzones dient in eerste instantie gezorgd te worden voor de verdichting van de kern. Het verder uitdeinen van de centra langs de invalswegen dient in elk geval tegengegaan te worden.

In Ingelmunster bevinden zich de voornaamste diensten (bv. gemeentehuis, ...) en handelszaken in het woongebied ten noorden van het kanaal. Het station bevindt zich in het woongebied ten zuiden van het kanaal. Vanuit mobiliteitsstandpunt is het nu beter om nieuwe woongelegenheden in de kern te realiseren of direct aansluitend op de kern. Op die manier blijft de afstand tussen de woning en de verschillende functies beperkt. De korte afstand zal de mensen vlugger aanzetten tot het gebruik van de fiets of een verplaatsing te voet naar een bepaalde handelszaak of dienst.

Ook voor de bediening met het openbaar vervoer is een concentratie van de bewoning een stuk voordeliger. In een kern kan men de mensen meer en betere openbaar vervoersverbindingen aanbieden, waardoor het openbaar vervoer als verplaatsingsmiddel aantrekkelijk gemaakt kan worden.

* Wonen

Uit het Informatief gedeelte van het GRS Ingelmunster (startnota) is gebleken dat er voor de planperiode tot 2007 voldoende onbebouwde percelen binnen woongebied aanwezig zijn voor de opvang van de eigen gemeentelijke behoefte. Het aansnijden van woonuitbreidingsgebied of bijkomend bestemmen van woongebied dringt zich dus niet op. Toch heeft de gemeente enkele zones aangeduid die zij geschikt acht om aan te snijden in het kader van een (eventuele) bijkomende stedelijke behoefte. Het gaat om de volgende zones (de locaties worden schematisch weergegeven op de kaart 'Ruimtelijke opties') :

- Het woonuitbreidingsgebied tussen de Izegemstraat en het kanaal, met eventueel een bijkomende uitbreiding in de richting van Izegem;
- Zone tussen de Gentstraat en het kanaal, ten oosten van de Vlaswijk;
- Zone ten zuiden van de Izegemstraat, tot ter hoogte van de spoorwingsingel, richting Izegem.

In het volgend overzicht worden de verschillende zones vanuit mobiliteitsstandpunt t.o.v. elkaar afgewogen.

A : ZONE TUSSEN IZEGEMSTRAAT EN KANAAL	B : ZONE TUSSEN GENTSTRAAT EN KANAAL	C : ZONE TUSSEN IZEGEMSTRAAT, ROZESTRAAT EN GRENS IZEGEM
- Zone sluit aan op de bestaande zuidelijke woonkern¹ van Ingelmunster - - Zone valt binnen invloedsgebied van het station (loopafstand 1 km) - Zone valt binnen bediening van het bestaand OV-net - Zone bevindt zich op fiets- en/of wandelafstand van het centrum	- Zone sluit niet aan op de bestaande woonkern van Ingelmunster - Zone valt buiten de Ringlaan en situeert zich ten oosten van de Vlaswijk - Zone valt buiten invloedsgebied van het station (loopafstand 1 km) - Zone valt buiten bediening van het bestaand OV-net - Zone bevindt zich op fiets- en/of wandelafstand van het centrum	- Zone sluit aan op de bestaande zuidelijke woonkern¹ van Ingelmunster - - Zone valt binnen invloedsgebied van het station (loopafstand 1 km) - Zone valt gedeeltelijk binnen bediening van het bestaand OV-net - Zone bevindt zich op fiets- en/of wandelafstand van het centrum

* Bedrijvigheid

Aangezien delen van de gemeente Ingelmunster deel kunnen uitmaken van het regionaalstedelijk gebied Roeselare, stelt de gemeente in zijn GRS enkele potentiële locaties voor om, naast de opvang van de eigen behoefte, te voorzien in de opvang van de stedelijke behoefte.

De bijkomende zoekzones moeten gevonden worden in aansluiting met op de bestaande nederzettingsstructuur of in aansluiting op bestaande bedrijventerreinen. Hiermee rekening houdend heeft de gemeente volgende drie potentiële zones op het oog :

¹ Gedeelte van de woonkern van Ingelmunster ten zuiden van het kanaal Roeselare-Leie.

- 'Deefakker Oost' : dit is een zone langsheen de Meulebekastraat en aansluitend op het bestaande milieubelastend industrieterrein;
- 'Kortrijkstraat' : dit is een zone ten westen van de Kortrijkstraat, begrepen tussen de lintbebouwing langsheen de Kortrijkstraat en de Heirweg Zuid;
- 'Zandberg Noord' : deze zone situeert zich ten noorden van de bij de laatste gewestplanwijziging reeds verkregen uitbreiding voor de ambachtelijke zone.

De situering van deze zones wordt op de kaart 'Ruimtelijke opties' schematisch aangeduid.

In de volgende tabel wordt voor de 3 zones een afweging gemaakt vanuit het mobiliteitsstandpunt.

A : DEEFAKKER OOST	B : KORTRIJKSTRAAT	C : ZANDBERG NOORD
- zone sluit niet onmiddellijk aan op de woonkern van Ingelmunster	- zone sluit aan op de zuidelijke woonkern van Ingelmunster	- zone sluit aan op industriezone Zandberg die aansluit op de noordelijke woonkern van Ingelmunster
- zone sluit aan op bestaande industriezone	- zone sluit voor een stuk aan op enkele KMO-zones	- zone sluit aan op in aanleg zijnde industriezone
- zone is vlot bereikbaar via Meulebekastraat (secundaire weg I)	- zone zal ontsloten worden door Kortrijkstraat of Heirweg Zuid (lokale wegen) en zo naar het hogerliggende wegennet (N50 en verder)	- zone dient ontsloten te worden via Bruggestraat (lokale weg) en zo naar het hogerliggende wegennet (N50 en verder)
- zone valt voor een stuk binnen de bediening van het bestaand OV-net	- zone bevindt zich gedeeltelijk binnen bediening van het bestaand OV-net	- zone bevindt zich buiten bediening van het bestaand OV-net
- zone bevindt zich op fiets- en/of wandelafstand van het station en de kern	- zone bevindt zich op fiets- en/of wandelafstand van het station en de kern	- zone bevindt zich op fiets- en/of wandelafstand van het station en de kern

De zones 'Kortrijkstraat' en 'Zandberg Noord' ziet de gemeente eerder als reservegebieden voor de opvang van de regionaalstedelijke behoefte op zeer lange termijn.

- Stationsomgeving

De stationsomgeving dient ontwikkeld te worden als intense woon-werkomgeving. Specifieke aandacht dient gevestigd te worden op de inrichting van de publieke ruimte, die een aantrekkelijke plek dient te zijn om te vertoeven. De stationsomgeving dient, naast de markt, de tweede evenwaardige ontwikkelingspool te worden van de kern.

In het kader van een mogelijke verhoging van het aanbod aan openbaar vervoer dient ter hoogte van het station ook de nodige aandacht te gaan naar overstapvoorzieningen. Dit betekent niet enkel de nodige ruimte en voorzieningen voor de overstap van trein op bus en omgekeerd maar ook de nodige ruimte voor het parkeren van wagens en het stallen van fietsen.

- Opwaarderen van het centrum en de centrumfuncties

De omgeving van het Marktpllein kan een stuk aantrekkelijker gemaakt worden. Momenteel vormt het Marktpllein eigenlijk gewoon een parkeerplaats. Dit zou nu stedenbouwkundig aangepakt kunnen worden zodat er een belangrijke, aantrekkelijke relatie ontstaat tussen de Markt en de verschillende centrumfuncties (o.a. relatie met Kasteel en kasteelpark).

Het aantrekken van nieuwe handelszaken en het lokaliseren van verschillende nieuwe andere functies (bv. bibliotheek, sportinfrastructuur, ...) dient zoveel mogelijk binnen de kernen te gebeuren. Dit zal de kern versterken en op die manier bevinden deze functies zich op een wandel- of fietsafstand van de woongebieden. Het verkeersveiliger maken van de kernen zal eveneens een versterking van de kernen betekenen. Dit kan er immers voor zorgen dat meer verplaatsingen binnen de kern te voet of met de fiets gebeuren i.p.v. met de wagen. Ook het ruimtelijk aantrekkelijker maken van de kern door bv. groenbeplanting, verkeersvrije zones kan een versterking van de kern betekenen.

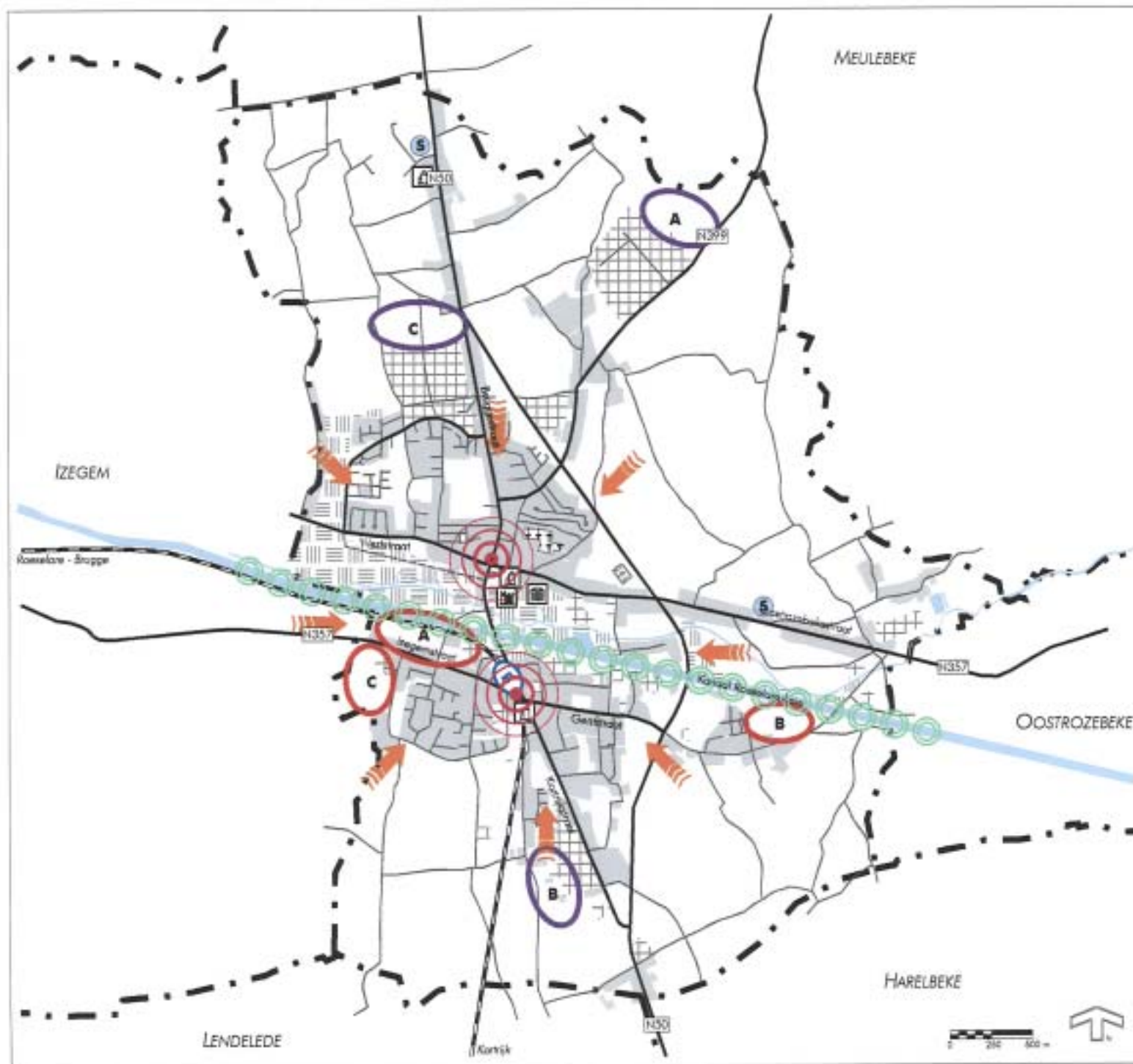
- Vrijwaren van de open ruimte

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

- Locatie wijkscholen

Zowel langs de N357 (Oostrozebekestraat) tussen de N50 en de grens met Oostrozebeke als langs de N50 (Bruggestraat) tussen de N50d en de grens met Meulebeke bevindt zich een wijkschool. Omwille van de verkeersleefbaarheid en het feit dat de scholen zich niet binnen de kern bevinden, kan de locatie van beide scholen in vraag gesteld worden. Men kan zich de vraag stellen of de wijkscholen naar de toekomst behouden moeten blijven of als de inplanting niet herzien moet worden.

Op de volgende kaart worden de voornaamste ruimtelijke opties schematisch voorgesteld.



Legende

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

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 18 :

RUIMTELIJKE OPTIES

April 2002



1796

4.3. VERKEERS- EN VERVOERSNETWERKEN

4.3.1. CATEGORISERING WEGENNET

4.3.1.1. Categorisering

In een categoriseringsplan wordt het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk geconcentreerd op een beperkt aantal daarvoor geschikte wegen, rekening houdend met andere belangen (zoals leefbaarheid en bereikbaarheid). De wegen worden, vanwege herkenbaarheid en daarmee voorspelbaar weggedrag, ingedeeld in een klein aantal duidelijk te onderscheiden categorieën. Eens de functie van de weg is vastgesteld kan men de vorm zonodig aanpassen, wat het gebruik van een weg weer kan beïnvloeden.

Voor de categorisering wordt, vanuit een lange-termijnperspectief, uitgegaan van de gewenste (hoofd)functie van de weg ten aanzien van de bereikbaarheid enerzijds en de leefbaarheid anderzijds. Deze categorisering van de wegen naar gewenste functie staat niet in relatie tot de indeling naar wegbeheerder.

Er worden een drietal functies onderscheiden. Dit zijn de taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet, worden toebedeeld. Deze functies zijn :

- het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden;
- het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden;
- het geven van rechtstreekse toegang tot de aanpalende percelen.

De bereikbaarheid en de leefbaarheid kunnen slechts verbeterd worden door de bestaande wegen per functie te selecteren en afhankelijk van de functie een duidelijkere en consequente keuze naar inrichting en gebruikskarakteristieken te maken.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden de hoofdwegen en de primaire wegen reeds geselecteerd. De secundaire wegen worden gekozen in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. De selectie van de lokale wegen dient te gebeuren in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

Hier volgt nu een overzicht van de categorisering van de wegen in en rond Ingelmunster.

HOOFDWEGEN

De hoofdwegen verzorgen de verbindingfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden met elkaar, met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de groot- en regionaalstedelijke gebieden in Wallonië en Frankrijk (Rijsel/Parijs en Metz/Nancy), Groot-Brittannië (via de Chunnel en de ferryverbindingen), Nederland (Randstad, Brabantse stedenrij, Maastricht) en Duitsland (Ruhrgebied). Tevens verzorgen de hoofdwegen de verbindingfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de zeehavens en de internationale luchthaven Zaventem met elkaar en met het achterland van de zeehavens. De hoofdwegen vormen als geheel de drager voor het wegvervoer over langere afstand. Zij vormen een netwerk van doorgaande verbindingen met een maaswijdte van 15 tot 40 kilometer afhankelijk van de bebouwingsdichtheid van het gebied.

Het hoofdwegennet wordt uitgebouwd als een volwaardig autosnelwegennet. Aangezien de internationale en gewestelijke verbindingfunctie primeert op dit hoofdwegennet, wordt het aantal op- en afritten beperkt gehouden. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid. De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers.

De E403 (A17) en de E17 (A14) zijn allebei geselecteerd als hoofdweg en bevinden zich op een beperkte afstand van Ingelmunster.

PRIMAIRE WEGEN

Primaire wegen hebben én een verbindingfunctie op Vlaams niveau én een verzamelfunctie op Vlaams niveau.

De primaire wegen I zijn wegen die noodzakelijk zijn om het net van hoofdwegen te complementeren, maar die geen functie hebben als doorgaande, internationale verbinding. De primaire wegen I vormen schakels tussen hoofdwegen daar waar de omrijfactor voor "drukke" vervoersrelaties van gewestelijk belang te groot wordt. De primaire wegen I mogen het doorgaand, internationaal verkeer van het hoofdwegennet niet aantrekken en mogen aldus de functie van de hoofdwegen niet overnemen.

De uitvoeringsvorm van primaire wegen I is in principe die van een autoweg of een stedelijke autosnelweg. Enkel gemotoriseerde weggebruikers zijn op primaire wegen toegelaten. Het verkeer wordt gereguleerd op de kruispunten, deze zijn ongelijkvloers of met verkeerslichtenregeling uitgevoerd; eventueel met rotonde of voorrangswegregeling. Er wordt geen rechtstreekse toegang tot particulier terrein voorzien.

In de ruime omgeving van Ingelmunster bevinden zich geen primaire wegen I.

Primaire wegen II zijn wegen die een verzamelfunctie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang.

Het verkeer op alle kruispunten van een primaire weg II wordt geregeld (voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde). Er wordt geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein voorzien. In vele gevallen zullen de geselecteerde primaire wegen II omwille van bestaande erf functies en gemengde verkeersafwikkeling, omgebouwd moeten worden zodat scheiding van verkeerssoorten mogelijk is.

In de omgeving van Ingelmunster vinden we enkele primaire wegen II terug die van belang kunnen zijn voor de regionale ontsluiting voor het gebied rond Ingelmunster, nl.

- de N37 tussen de aansluiting op de E403 (Ardoosie) en de Ringlaan in Tielt;
- de N36 van de aansluiting op de E403 (Rumbeke) tot het kruispunt Izegem/Sint-Elooiswinkel;
- de N36 van de aansluiting op de E17 (Deerlijk) tot de N43 (Harelbeke);
- de N382 van de aansluiting op de E17 (Waregem) tot de N43 (Waregem);
- de verbinding A19 - R8-noord tussen de E403 en de E17.

SECUNDAIRE WEGEN

Voor de secundaire wegen werden drie subcategorieën gevormd.

Een secundaire weg I is een weg die in de eerste plaats een verbindende functie vervult op bovenlokaal niveau, doch die niet op Vlaams niveau functioneert. Daarnaast heeft de weg tevens een bovenlokale verzamelfunctie. De aanvullende functie van het toegang geven wordt langs deze wegen tot een minimum beperkt.

Een secundaire weg II is een weg met als hoofdfunctie het verzamelen op bovenlokaal niveau. In mindere mate neemt de weg een verbindende taak waar. Vanwege het lagere karakter van de weg is hier een hogere mate van toegang verlenen mogelijk.

Bij een secundaire weg III wordt de verkeersfunctie van de weg voor het autoverkeer (verbinden/verzamelen) minimaal gehouden, en er wordt prioriteit geschonken aan het langzame verkeer en het openbaar vervoer. Dit ofwel omdat de verbindings- en verzamelfunctie van de weg in de wensstructuur wordt ingevuld langs een parallelle route, ofwel omdat, teneinde een verschuiving in de modal split tot stand te brengen, het autoverkeer wordt ondergeschikt aan openbaar vervoer en langzaam verkeer.

De selectie van de secundaire wegen werd overgenomen uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen¹.

Op het grondgebied van Ingelmunster worden volgende secundaire wegen geselecteerd :

- Secundaire weg I
 - N399 (Meulebekestraat) vanaf de N50 tot in Tielt;
 - N50 (Ringlaan) vanaf Kortrijk R8 tot aan de N399;
- Secundaire weg II
 - N50 (Ringlaan - Bruggestraat) vanaf de N399 tot Brugge;

In de omgeving van Ingelmunster vinden we daarnaast nog volgende secundaire wegen I terug :

- N36 vanaf de Krekelmotestraat in Izegem tot de N43 in Harelbeke;
- de doortrekking van de N382 (kanaalweg) vanaf de aansluiting op de N357/N50 (Ingelmunster) tot de N43 in Waregem.

LOKALE WEGEN

Lokale wegen zijn wegen die een rol spelen op lokaal niveau en m.a.w. geen regionale functie vervullen. Op de lokale wegen gaan de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid. Deze keuze heeft niet als gevolg dat de capaciteit negatief wordt beïnvloed, maar wel dat alle verkeersdeelnemers op een veilige manier van dezelfde ruimte kunnen gebruik maken en dat door langzamer verkeer de geluidshinder wordt beperkt.

Voor het mobiliteitsplan maken we een onderscheid tussen :

- een lokale weg I (lokale verbindingswegen), zij verzorgen de verbinding van de verschillende kernen met de omliggende gemeenten;
- een lokale weg II (lokale ontsluitingswegen), zij zorgen voor de ontsluiting naar de verbindingswegen toe;
- een lokale weg III (verblijfsstraten en landelijke wegen).

Hier volgt nu een overzicht van de selectie van de lokale wegen op het grondgebied van Ingelmunster :

¹ Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen is op 6 maart 2002 goedgekeurd bij ministerieel besluit.

- Lokale weg I
 - Izegemstraat
 - deel van de Weststraat
- Lokale weg II
 - Bruggestraat - Stationsstraat - Stationsplein - Kortrijkstraat
 - 11-juli-singel
 - deel van de Weststraat
 - deel van de Oostrozebekestraat
 - deel van de Genstraat
 - deel van de Meulebekestraat

Wanneer de doortrekking van N382 (kanaalweg) aansluit op de N50 wordt de N357 (Oostrozebekestraat) aangeduid als een lokale weg II. Wanneer echter de N382 aansluit op de N357 zelf wordt het stuk van de N357 tussen de N50 en de aansluiting van de N382 geselecteerd als een secundaire weg I. De exacte aansluiting van de kanaalweg op de N50 of de N357 zal door de provincie West-Vlaanderen vastgelegd worden in een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP).

Op de kaart 'Categorisering wegen' wordt de bovenstaande categorisering weergegeven. Daarna volgt de kaart 'Categorisering wegen - Detail doortrekking N382'. Deze kaart toont meer in detail de aansluitingsmogelijkheden van de doortrekking van de N382 op de N50 (variant A) of de N357 (variant B). In het volgend overzicht worden de pro's en contra's van beide aansluitingen tegenover elkaar gezet.



VARIANT A : AANSLUITING KANAALWEG OP DE N50

PRO

- Ontlasting van de Oostrozebekestraat
- Minder verkeer in de schoolomgeving en het woonlint langs de Oostrozebekestraat
- De lokale bedrijven en -bedrijventerreinen kunnen via de nieuwe kanaalweg ontsloten worden

-

CONTRA

- Deze aansluiting is in de praktijk nog moeilijk haalbaar
- Weg dwars de Mandelvallei

-

VARIANT B : AANSLUITING KANAALWEG OP DE N357

PRO

- Vrijwaren van een deel van de Mandelvallei

-

-

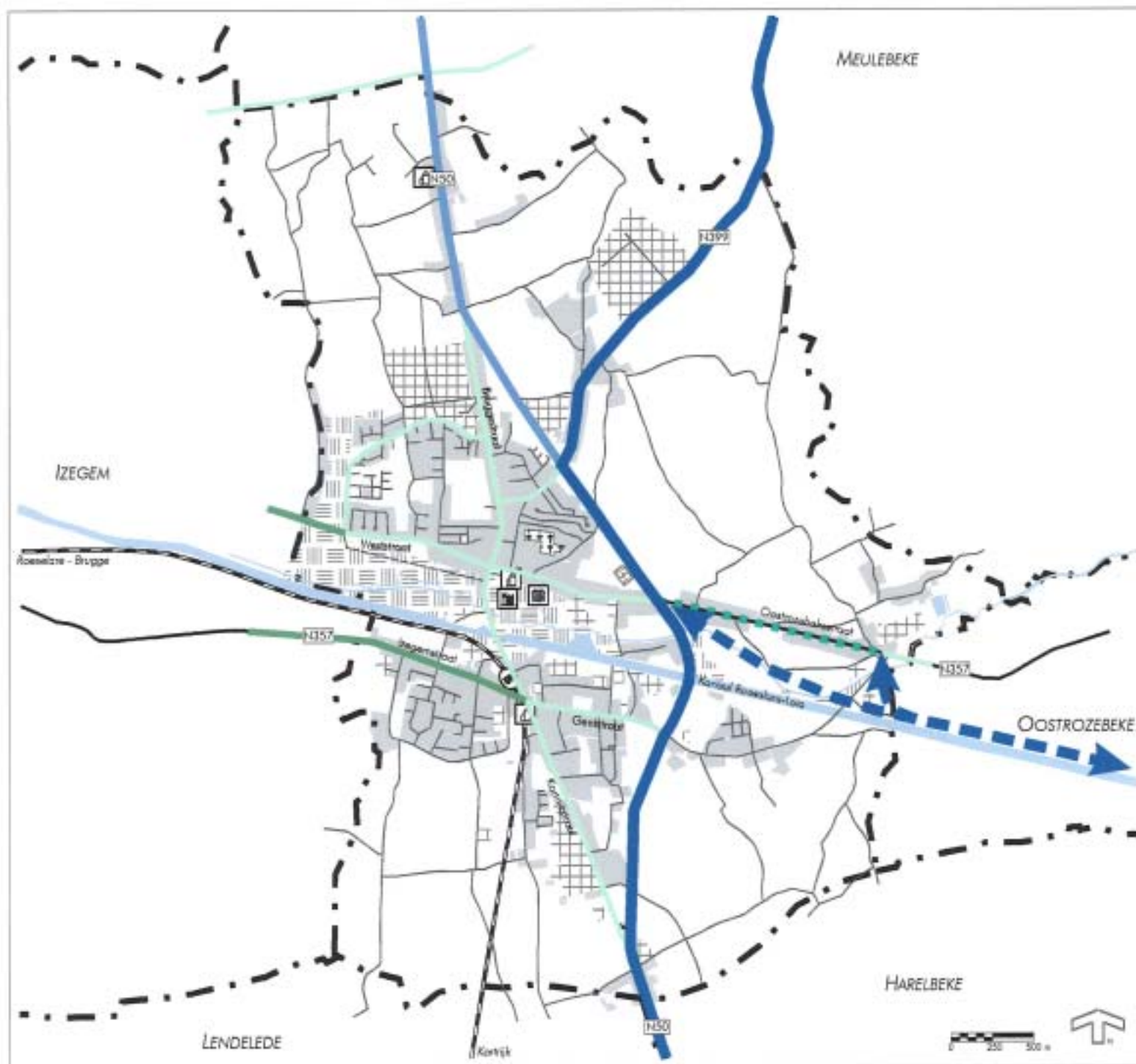
-

CONTRA

- Verkeersdruk in de Oostrozebekestraat zal zeker niet afnemen

-

-



Legende

- Secundaire weg I
- - - Te realiseren secundaire weg I
- - - Secundaire weg I of lokale weg II, afhankelijk van aansluiting kanaalweg
- Secundaire weg II
- Lokale weg I
- Lokale weg II
- Lokale weg III

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

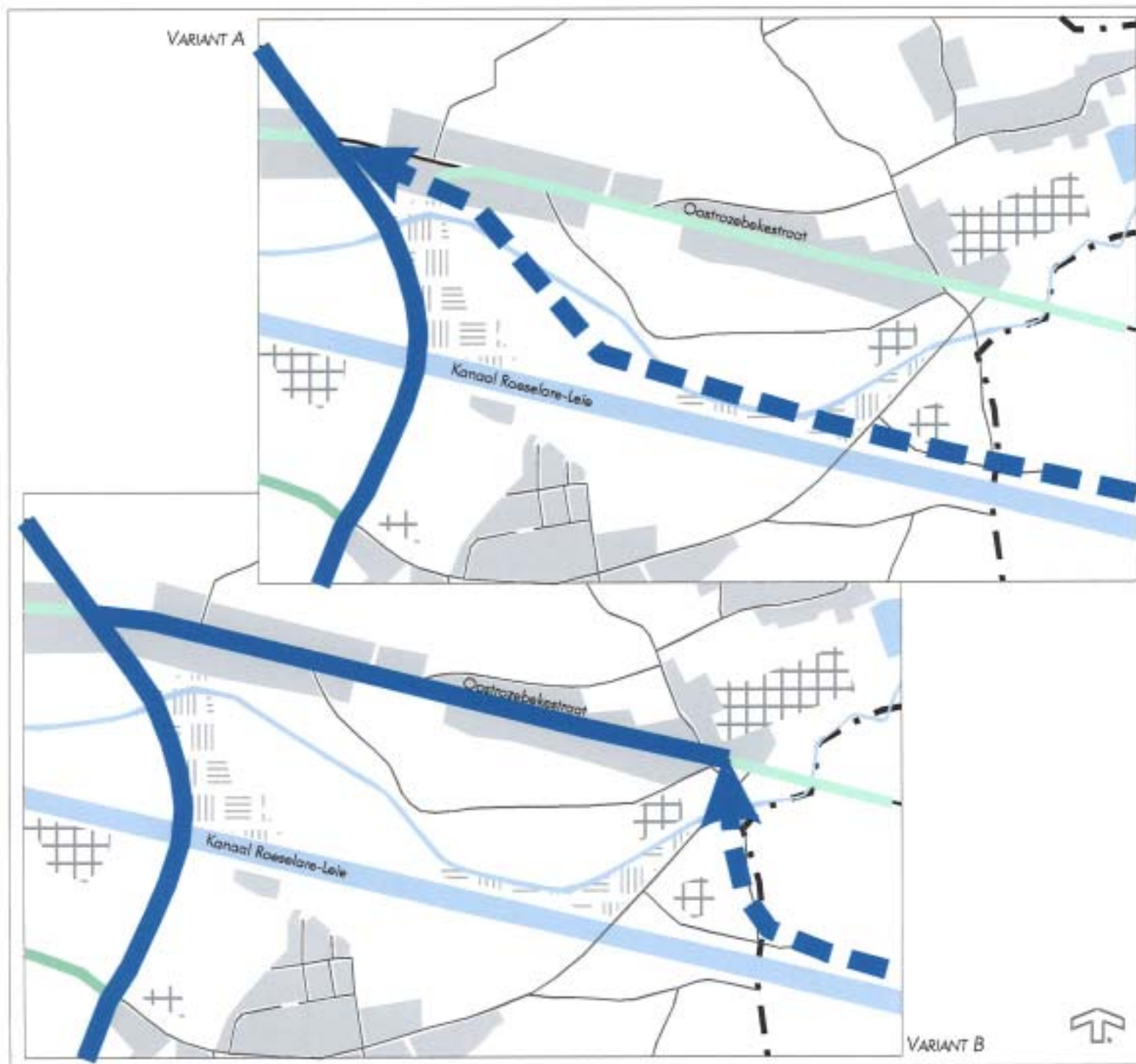
Kaart 19 :

CATEGORISERING WEGEN

Jan 2008



1798



Legende

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

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 20 :

**CATEGORISERING WEGEN -
DETAIL DOORTREKKING N382**

jun 2002



1756

4.3.1.2. Afwikkeling verkeer

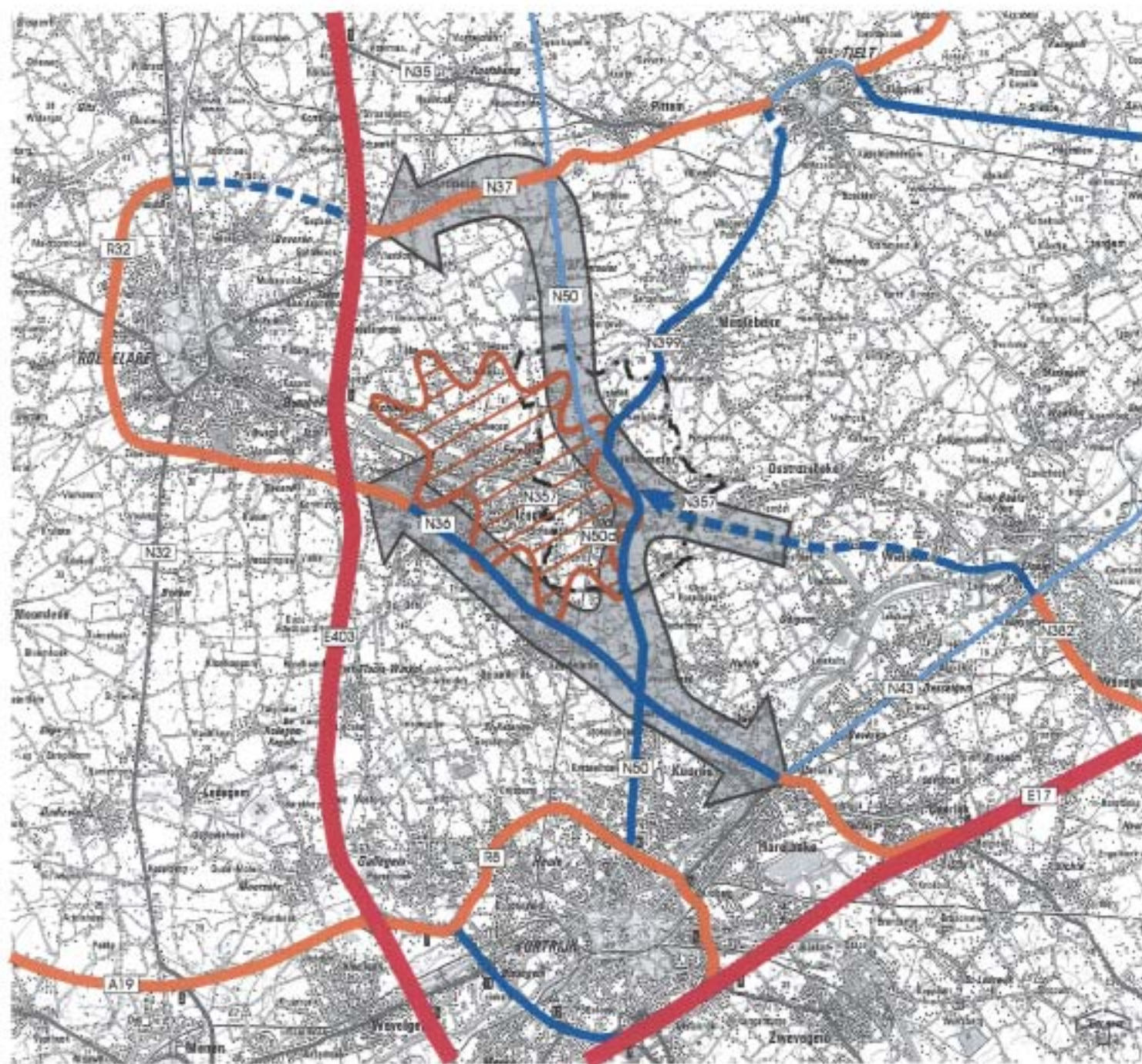
Het regionaal verkeer dient zoveel mogelijk gebruik te maken van het hoofd- en primaire wegennet. In tweede instantie kan het gebruik maken van het secundaire wegennet. In het voorgaande hoofdstuk werd de selectie van de hoofd-, primaire en secundaire wegen in en rond Ingelmunster aangegeven.

Het voltooiën van de ringweg rond de kern van Ingelmunster heeft gezorgd voor een ontlasting van het verkeer in het centrum in de noord-zuid richting. Toch toont de verkeerstelling van mei 2001 t.h.v. het kruispunt Bruggestraat-Gravinnestraat-Stationstraat-Weststraat aan dat er in de noord-zuid richting nog aanzienlijke intensiteiten waargenomen worden. In principe zou dit allemaal lokaal verkeer moeten zijn. Het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Ingelmunster) zal immers sneller zijn via de N50 (Ringlaan) rond de kern.

Het centrum van Ingelmunster blijft nog steeds geteisterd door het doorgaand oost-west verkeer op de assen Weststraat - Oostrozebekestraat en Izegemstraat - Gentstraat. Deze assen worden vooral gebruikt voor het doorgaand verkeer voor de verbinding tussen Roeselare - Izegem - Ingelmunster - Oostrozebeke - Waregem. Uit de kruispunttellingen in het centrum van maart 2002 is af te leiden dat er heel wat oost-west gericht verkeer aanwezig is op deze verbindingen. De Izegemstraat en de Oostrozebekestraat maken op het grondgebied van Ingelmunster onderdeel uit van de gewestweg N357. Zowel in het RSV als in het PRS-WVL is de N357 niet opgenomen als een hoofd-, primaire of secundaire weg. Volgens de categorisering van het wegennet dient er voor de oost-west richting dan ook voorkeur gegeven te worden aan het gebruik van de N37 of de N36 en zo via de N50 en de doortrekking van de N382.

In Ingelmunster dient het doorgaand verkeer vanaf de N399 en de doortrekking van de N382 dan ook afgeleid te worden via de N50. In de richting van Brugge is er op die N50 een aantakking naar de N37 en zo naar de E403 en in de richting van Kortrijk bereikt men via de N36 de E403. Hiervoor zal uiteraard een goede signalisatie op de verschillende wegen noodzakelijk zijn. De intensiteitsmetingen op de wegvakken van de N50 en de N357 tonen eigenlijk al aan dat er reeds een belangrijke relatie bestaat tussen de N50 (richting Kortrijk) en de N357 (richting Oostrozebeke).

Op die manier kan het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Ingelmunster) eigenlijk volledig rond het centrum geleid worden. Dit zal de verkeersintensiteiten in het centrum doen dalen en zal zeker de verkeersleefbaarheid en -veiligheid ten goede komen.



Legende

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

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 21:

**AFWIKKELING REGIONAAL
VERKEER**



4.3.2. GOEDERENVERVOER

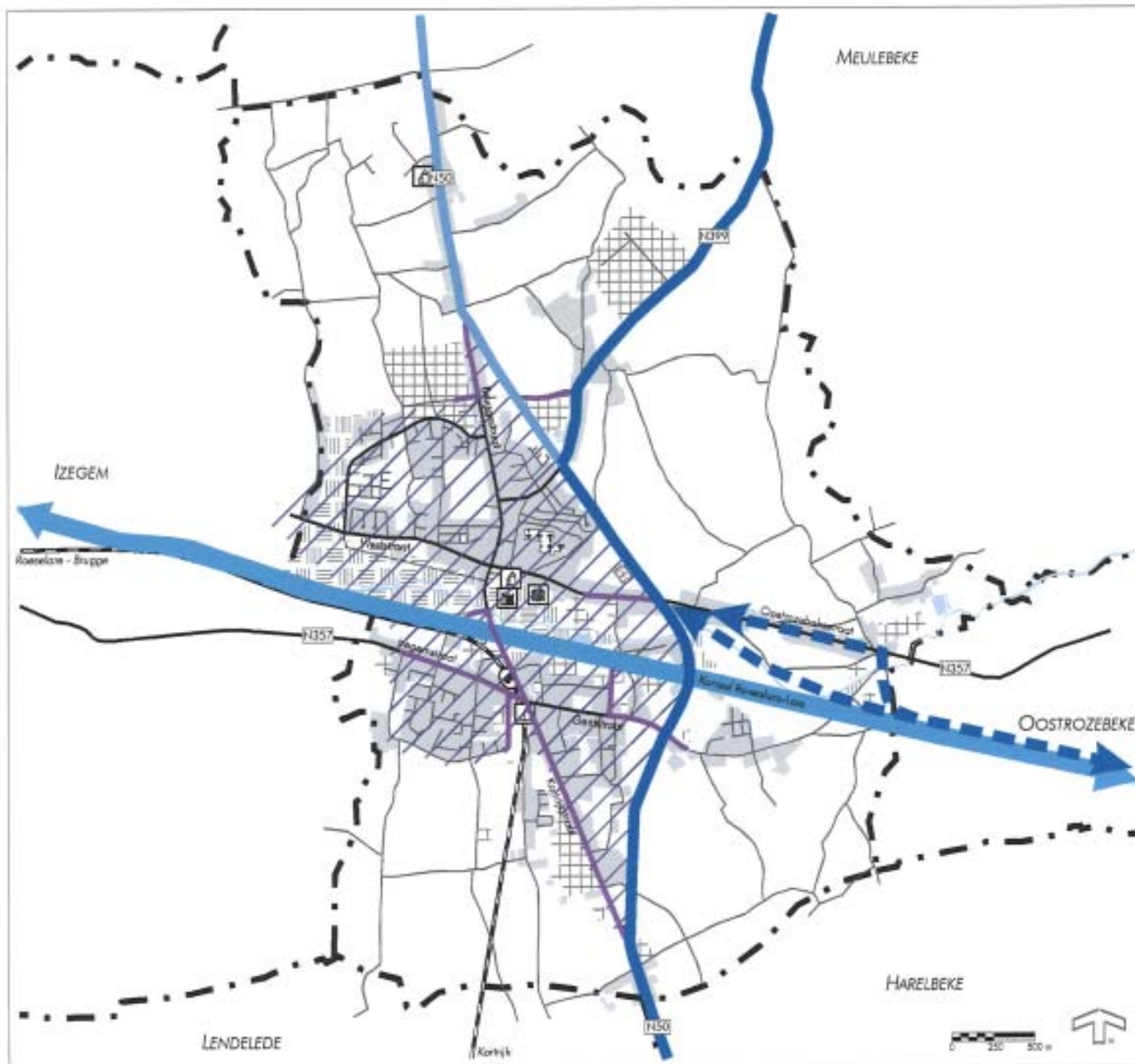
Voor de afwikkeling van het vrachtverkeer is het zeker van belang dat de vrachtwagens zoveel mogelijk gebruik maken van het hoofd- en primaire wegennet. In tweede instantie kunnen zij gebruik maken van het secundaire wegennet. Dit werd ook zo voorgesteld in het voorgaande hoofdstuk 'Afwikkeling verkeer'.

In Ingelmunster dient het doorgaand verkeer vanaf de N399 en de doortrekking van de N382 dan ook afgeleid te worden via de N50. In de richting van Brugge is er op die N50 een aantakking naar de N37 en zo naar de E403 en in de richting van Kortrijk bereikt men via de N36 de E403. Hiervoor zal uiteraard een goede signalisatie op de verschillende wegen noodzakelijk zijn.

Medio 2002 wordt in het centrum van Ingelmunster een tonnagebeperking van 7,5 ton ingesteld op een aantal wegen in het centrum van Ingelmunster (zie onderzoek). De verkeerstellingen in het centrum tonen aan dat het aandeel van het zwaar verkeer in het centrum op de verschillende getelde locaties overal beneden de 7 %. Toch wordt er nog een tonnagebeperking ingevoerd omdat het vrachtverkeer als vrij hinderlijk ervaren wordt.

Als we ervan uitgaan dat het doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in Ingelmunster) volledig via het hoofd-, primaire en secundaire wegennet rondom de kern van Ingelmunster afgewikkeld wordt, zou die tonnagebeperking nog versterkt kunnen worden. In principe moet het mogelijk zijn om een vrachtverbod in te stellen in het centrum. Enkel het lokaal vrachtverkeer van de verschillende verspreide bedrijvenzones en bedrijven en het lokale bedieningsverkeer van de handelszaken mag nog het centrum in- en uitrijden. Voor de ontsluiting van de bedrijvenzones zullen routes uitgestippeld worden die zoveel mogelijk gevolgd zouden moeten worden.

Naast het transport van goederen over de weg heeft men ook de mogelijkheid voor het transport van goederen over het water. Deze optie dient zeker gepromoot te worden. Op het grondgebied van Ingelmunster wordt er door een aantal bedrijven al goederen aangevoerd over het water. Naar de toekomst toe moet men dit zeker proberen te behouden.



Legende

- Secundaire weg I
- Te realiseren secundaire weg I
- Secundaire weg II
- Ontsluiting industriezones naar het bovenliggende wegennet
- Vrachtverbod om het regionaal doorgaand vrachtverkeer uit het centrum te weren, met uitzondering van het lokale vrachtverkeer
- Transport van goederen via het water

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 22:

GOEDERENVERVOER

Jun 2008



1794

4.3.3. PARKEREN

Het parkeerbezettingsonderzoek heeft aangetoond dat het aantal parkeerplaatsen in het centrum in normale omstandigheden ruimschoots volstaat om te voldoen aan de vraag naar parkeerruimte.

Het afbouwen van het aantal parkeerplaatsen in bepaalde straten kan dan ook geen probleem vormen.

Om de verkeersleefbaarheid in de Weststraat te verbeteren, dient er zich een herinrichting van deze straat op. Om hier meer ruimte te bieden aan voetgangers en fietsers zou er geopteerd kunnen worden om het parkeren in de Weststraat voor een groot stuk af te bouwen of zelfs op een groot deel volledig te verbieden. Voor het eerste deel van de Weststraat (vanaf de Bruggestraat tot aan de Oliekouterstraat) zou er een volledig parkeerverbod ingesteld kunnen worden. Als alternatief voor deze parkeerplaatsen bevinden zich binnen een loopafstand de parking van de Markt en de parking op het Sint-Amandsplein (die een voetgangersdoorsteek heeft naar de Weststraat). Hetzelfde geldt eigenlijk ook voor een stuk van de Oostrozebekestraat. Ook hier zou er voor een deel een parkeerverbod ingesteld kunnen worden. De parking van de Markt en de parking achter het gemeentehuis vormen hier een alternatief voor de verdwenen parkeerplaatsen.

De parking achter het gemeentehuis (plaats voor 105 wagens) zit momenteel een beetje verscholen. Om het gebruik van deze parking te verbeteren en ook de andere grotere centriparkings aan te duiden, kan er een parkeersignalisatieplan opgemaakt worden.

4.3.4. OPENBAAR VERVOER

Eén van de doelstellingen van het mobiliteitsplan is het stimuleren en het versterken van de alternatieve vervoerswijzen. Om de mensen nu effectief aan te zetten tot het gebruik van het openbaar vervoer is het belangrijk dat het aanbod aan openbaar vervoer voldoende groot is en dat het aanbod beantwoordt aan de vraag of de wens van de gebruikers. Voor de verplaatsing van en naar Ingelmunster kan men zowel gebruik maken van het spoor als van de bus. Uit het onderzoek is gebleken dat het huidige gebruik van het openbaar vervoer vrij laag ligt en er dan ook een aanzienlijk potentieel aanwezig is.

4.3.4.1. Trein

Uit het onderzoek blijkt dat er in het station van Ingelmunster op een gemiddelde weekdag meer dan 400 mensen opstappen. De huidige uurfrequentie op de verbinding richting Brugge en Kortrijk dient dan ook behouden te worden.

De pendelgegevens van de N.I.S. Volkstelling van 1991 tonen aan dat (zeker in de woon-school relatie) de trein een belangrijk vervoermiddel vormt naar Roeselare en Kortrijk en voor een stuk naar Brugge.

De gemeente Ingelmunster is vragende partij om ook in het weekend terug om het uur een treinverbinding te krijgen richting Brugge en richting Kortrijk. Op die manier heeft de gemeente ook terug een betere ontsluiting naar andere treinverbindingen waar bv. een overstap in Kortrijk of in Brugge voor noodzakelijk is.

4.3.4.2. Bus

De gemeente Ingelmunster beschikt in de huidige situatie over een verbinding met de bus naar al zijn buurgemeenten. Het is wel zo dat de frequentie van deze verbindingen niet beantwoordt aan de voorwaarden die gesteld worden rond het decreet 'Basismobiliteit'.

Het onderzoek heeft ook aangetoond dat er naar en vanuit de buurgemeenten en verder nog heel wat bijkomend potentiële busgebruikers aanwezig zijn, zeker in de woon-werkrelatie. Zeker tussen Ingelmunster en Izegem bestaat er een heel belangrijke relatie, maar ook met Roeselare, Kortrijk, Tielt en de overige buurgemeenten.

Naast een behoud van de bestaande buslijnen en maatregelen om te voldoen aan de basismobiliteit, bestaat er dan ook een potentieel om extra maatregelen te nemen voor een opwaardering van het openbaar vervoer.

- * Basismobiliteit

Het onderzoek heeft aangetoond dat er op het grondgebied van Ingelmunster niet voldaan is aan de voorwaarden die gesteld worden rond de basismobiliteit. Aan de hand van een objectieve behoefteanalyse werd een planning opgemaakt voor de invoering van nieuwe projecten in het kader van de basismobiliteit. Volgens deze planning zal de basismobiliteit op het grondgebied van Ingelmunster in 2003 gerealiseerd worden.

- * Belbus

Momenteel loopt er bij De Lijn een onderzoek voor een belbus in het gebied Izegem, Ingelmunster en Oostrozebeke. Het ligt in de bedoeling van de vervoersmaatschappij De Lijn om op het grondgebied van de gemeente Ingelmunster te voldoen aan de voorwaarden gesteld rond de basismobiliteit d.m.v. een belbus. De start van de belbus voor de zone Ingelmunster/izegem is gepland voor september 2002.

De belbus is een vraagafhankelijke vorm van openbaar vervoer. Hij is vooral bedoeld voor streken met lage bevolkingsdichtheid en/of met vele kleine, verspreide kernen. Een belbus rijdt op telefonische aanvraag van reizigers. De dienstregelingen en reizen zijn min of meer vast. De ritten worden enkel op aanvraag verzekerd, langs een reisweg afhankelijk van de aanvragen, doch altijd in functie van de vooropgestelde dienstregeling. Het oproepen van de belbus gebeurt minstens twee uur op voorhand. Het juiste doortochtuur aan de halte wordt bij de bestelling aan de reiziger doorgegeven.

De belbus zal nu ook zorgen voor de bediening van de woongebieden (volgens het gewestplan) die buiten de bestaande bediening van het openbaar vervoer vallen. Dit houdt in dat er een aantal bijkomende haltes nodig zullen zijn.

T.h.v. het station van Ingelmunster zou een centrale overstaphalte ingericht kunnen worden. De belbusreizigers kunnen op die plaats niet enkel overstappen naar de trein maar ook naar een andere buslijn. Eventueel zou ook t.h.v. de Markt een overstaphalte ingericht kunnen worden, want ook daar houden alle buslijnen halt. Tevens biedt de opstapplaats aan de Markt een extra troef vanwege de nabijheid van de meeste handelszaken en diensten.

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

Om het openbaar vervoer op de sterk verstedelijkte as Roeselare - Waregem te verbeteren, wordt er voorgesteld om een hoogfrequente as uit te bouwen langs de N357. Langs deze as liggen er immers heel wat gemeenten en steden waarmee de gemeente Ingelmunster een belangrijke relatie heeft (dit blijkt zo uit het onderzoek). De busverbinding op deze as dient een hoge frequentie te krijgen en men dient te zorgen voor een optimale snelheid van de bus over het volledige tracé, door het

optimaliseren van de doorstroming op deze as. Door de doortrekking van de N382 tussen Waregem en Ingelmunster kan er op het tracé van de N357 tussen Waregem en Ingelmunster al een vlottere doorstroming gegarandeerd worden.

- Versterken openbaar vervoer op de as Kortrijk - Tielt

De bestaande lijn Kortrijk - Tielt kan als verbinding tussen twee stedelijke gebieden eveneens versterkt worden. Op die manier wordt ook de verbinding tussen Ingelmunster en Kortrijk enerzijds en tussen Ingelmunster en Meulebeke en Tielt anderzijds verbeterd. Voor deze verbinding blijkt er uit het onderzoek ook een aanzienlijke potentie aan bijkomende busgebruikers te bestaan.

- Uitbouw stedelijke verbinding Roeselare - Izegem - Ingelmunster¹

Momenteel bedient de uitbreiding van lijn 66a op het grondgebied van Ingelmunster het gebied rond de Weststraat en zorgt op die manier voor een verbinding tussen Roeselare en dit gebied. Zoals blijkt uit het onderzoek worden er slechts 2 busritten per dag ingelegd op deze lijn. In het kader van het regionaalstedelijk gebied Roeselare (waartoe delen van Roeselare, Izegem en Ingelmunster zullen behoren) zou de uitbreiding van de lijn 66a uitgebouwd kunnen worden tot een voorstadsbediening. Zowel in Izegem als in Ingelmunster vinden we langs de noordkant van het kanaal grote bevolkingsconcentraties (kern van Emelgem in Izegem en heel de woonwijk tussen Weststraat en 11-julisingel in Ingelmunster) terug. Via deze verbinding wordt de woonwijk tussen de Weststraat en de 11-julisingel ook met de bus verbonden met het station in Ingelmunster. Er bestaat dus een aanzienlijk potentieel om de uitbreiding van lijn 66a uit te bouwen tot een hoog frequente voorstadsverbinding tussen Ingelmunster en Roeselare.

- Halte-accommodatie

Naast een frequenter en uitgebreider aanbod van openbaar vervoer kan ook de halte-accommodatie een extra stimulans zijn om gebruik te maken van de bus. Het is de taak van de gemeente om de verschillende halteplaatsen op zijn grondgebied uit te rusten met de nodige infrastructuur zoals bv. een bushokje, fietsenstallingen, Ook het onderhoud van de halte-accommodatie ligt bij de gemeente. Het wachten op de bus zal als minder hinderlijk ervaren worden t.h.v. een halte met een goed uitgeruste, goed onderhouden accommodatie dan t.h.v. een halte waar er helemaal geen voorzieningen aanwezig zijn.

De verschillende beschreven opties worden op de kaart 'Openbaar vervoer' afgebeeld.

¹ Het nemen van bijkomende maatregelen ter versterking van de lijnen van het openbaar vervoer kan voor De Lijn eventueel bekeken worden na een evaluatie van de werking en het gebruik van de belbus.



Legende



Bediening van Ingelmunster met een belbus (onderzoek naar belbusgebied Izegem, Ingelmunster en Oostrozebeke)



Versterken buslijn op de N357 tussen Roeselare en Waregem als verbinding tussen twee stedelijke gebieden



Versterken buslijn tussen Kortrijk en Tielt als verbinding tussen twee stedelijke gebieden



Uitbouw van een voorstadsverbinding Roeselare - Izegem - Ingelmunster (voor een groot stuk langs de noordkant van het kanaal)



Uurfrequentie van de trein ook in het weekend

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 23 :

OPENBAAR VERVOER



Jun 2002

1756

4.3.5. FIETSVERKEER

4.3.5.1. Plaats van de fiets in het verkeers- en vervoersbeleid

Fietsbeleid dient een integraal onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid te zijn. De op dit moment voorziene groei van de automobiliteit en de daaruit voortvloeiende problemen moeten in een totaal pakket van maatregelen bijgestuurd worden, waarbij aan het openbaar vervoer en fietsverkeer een belangrijke plaats bedacht moet worden. Op haar beurt moet het verkeers- en vervoersbeleid ingepast zijn in het totale ruimtelijke orderingsbeleid. Fietsbeleid kan niet los gezien worden van een goed ruimtelijk beleid.

Een verbetering van het fietsklimaat heeft gevolgen voor de vervoerswijzekeuze in een gemeente. Het is echter niet alleen het autoverkeer dat zal verlichten. Ook, en vooral, het openbaar vervoer en lopen zijn rechtstreekse concurrenten voor de fiets. Er dient echter ook benadrukt te worden dat de fiets een aanvulling kan vormen voor het openbaar vervoer als voor- en natransportmiddel. Desalniettemin kan een verhoogd gebruik van de fiets bijdragen tot een verhoogde leefbaarheid en veiligheid.

Uit de gegevens rond de vervoerswijze (cijfers N.I.S. Volkstelling 1991) blijkt dat er heel wat mensen zowel in de woon-werk als de woon-school relatie de wagen gebruiken om zich binnen de gemeente te verplaatsen. Voor de verplaatsingen vanuit Ingelmuunster naar een buurgemeente of omgekeerd wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van de wagen als transportmiddel (vooral in de woon-werk relatie). Er is dan ook een grote groep mensen die kan aangespoord worden om de fiets te nemen. Een verplaatsing binnen de gemeente of naar een buurgemeente valt immers binnen een fietsbare afstand. Het aanbieden van comfortabele en veilige fietsverbindingen kan al een eerste stimulans vormen.

4.3.5.2. Selectie

Het plaatsen van fietsvoorzieningen zal in het scenario duurzame mobiliteit gekaderd worden in een netwerk. Het fietsroutenetwerk moet niet enkel zorgen voor veilige en comfortabele fietsverbindingen van de gemeente met de naburige gemeenten maar eveneens voor veilige verbindingen binnen de gemeente. Het netwerk is gebaseerd op de typologie van het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk waar een opsplitsing gemaakt wordt tussen hoofdroutes, bovenlokale routes en lokale routes. De hoofdroutes en de bovenlokale routes werden reeds in het provinciaal fietsroutenetwerk geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt het netwerk verder verfijnd met lokale routes.

De hoofdroutes zullen hoogwaardige snelle routes voor langeafstandsfietsen vormen. Ze dienen zoveel mogelijk conflictvrij te zijn en hun inrichting dient van een hoge kwaliteit te zijn. De hoofdroutes zullen voornamelijk gesitueerd zijn langs jaagpaden van kanalen en fietswegen langs oude spoorwegbeddingen.

De bovenlokale routes zijn eerder gericht op de dagelijkse functionele verplaatsingen. Ze vormen bovenlokale verbindingen tussen en naar de verschillende hoofdkernen.

De lokale routes zullen een aanvulling vormen op het bovenlokale utilitair fietsroutenetwerk van de provincie. Ze zijn eerder gericht op de verplaatsingen binnen de gemeente, tussen de verschillende deeltkernen onderling en om lokale verplaatsingen tussen de deeltkernen en buurgemeenten op te vangen. Tevens kunnen ze een verbinding vormen tussen de deeltkernen van een gemeente en het bovenlokale fietsnetwerk of vormen ze een alternatief voor een provinciale route.

Hier volgt nu een overzicht van de geselecteerde routes op het grondgebied van Ingelmunster. De fietsweg langs het kanaal Roeselare - Leie is in het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als een hoofdweg. Daarnaast zijn in Ingelmunster volgende routes aangeduid als bovenlokale route :

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

Aanvullend op de geselecteerde routes uit het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk worden hier nog volgende lokale routes aangeduid op het grondgebied van Ingelmunster :

- de N50 (Ringlaan);
- de as Weststraat - Gravinnestraat - Oostrozebekerstraat (die overgaat in een bovenlokale route naar Oostrozebeke);
- de 11-Julisingel;
- de Doelstraat;
- de Gistelstraat;
- de Naaipanderstraat;
- de oude spoorwegbedding tussen Meulebeke en Ingelmunster en zo via de Zandbergstraat naar de 11-Julisingel;

- de verbinding Klaprozenstraat - Oliekouterstraat - Beukendreef;
- de N357 (Izegemstraat tussen grens Izegem en Kortrijkstraat);
- de Rozestraat - Spoorwegstraat;
- Heirweg Zuid;
- de Keirselaarstraat - Kweekstraat;
- de Kanaalstraat - Nijverheidsstraat (via fiets- en voetgangersbrug over kanaal).

Naast de bovenstaande lokale routes kan er eveneens aandacht besteed worden aan een aantal fiets- en wandeldoorsteken naar het kanaal toe. Door het creëren van een aantal doorsteken ontstaat er een duidelijke relatie tussen de woonkern en het recreatieve karakter van de kanaaloevers.

Om nu effectief meer mensen op de fiets te krijgen, dient het fietsen aangenamer gemaakt te worden. Daarom dienen de geselecteerde routes uitgerust te worden met veilige en comfortabele fietsvoorzieningen (dit komt in het beleidsplan uitgebreid aan bod). Daarnaast dient ook de nodige aandacht te gaan naar de kruisingen van de routes onderling. In het netwerk moet men gemakkelijk van de ene op de andere route kunnen overschakelen. Een ander belangrijk aandachtspunt is de veiligheid van de fietsers t.h.v. de kruispunten. Langs de geselecteerde routes moet er dan ook bijzondere aandacht gaan naar de uitbouw van veilige, overzichtelijke oversteekplaatsen voor de fietser.

De mogelijkheid om de fiets te stallen in de onmiddellijke nabijheid van o.a. scholen, sportcentra, gemeentehuis, bibliotheek, ... kan eveneens een belangrijke stimulans vormen om toch de fiets te nemen voor de verplaatsing naar deze locaties. Er dient dan ook veel aandacht besteed te worden aan het plaatsen van voldoende, comfortabele fietsenstallingen binnen de gemeente. De fietsenstalling moet zo dicht mogelijk bij de bestemming gesitueerd zijn, zodat als de fietser zijn fiets daar achterlaat hij voordeel heeft t.o.v. een automobilist die zijn wagen op een parkeerplaats zet.

Op de volgende kaart worden de routes die in het fietsroutenetwerk geselecteerd worden, afgebeeld.



Legende

Provinciaal functioneel fietsroutenetwerk

- Hoofdroute
- Bovenlokale route

Lokaal fietsroutenetwerk

- Lokale fietsroute
- Creëren van een fiets- en wandeldoorksteek

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

Kaart 24 :

FIETSROUTENETWERK

Juni 2002



1756

4.3.6. VERKEERSLEEFBAARHEID EN VERBLIJFSGEBIEDEN (VOETGANGERS)

4.3.6.1. Afbakening verblijfsgebieden

In Ingelmunster bestaat de kern eigenlijk uit één grote zone in die in twee delen gesplitst wordt door het kanaal Roeselare-Leie. Vandaar spreken we toch eigenlijk van twee afzonderlijke entiteiten. We hebben dus eigenlijk twee grote verblijfsgebieden, nl. het gebied ten noorden van het kanaal waar zich de meeste dagdagelijkse functies en diensten bevinden en een gebied ten zuiden van het kanaal waar vooral het station een belangrijk element vormt.

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

De verschillende woonwijken in Ingelmunster kunnen ter bevordering van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid ingericht worden als zone 30 gebieden (voor zover dit nog niet reeds gebeurd is).

4.3.6.2. Omgeving van het marktplein

Het marktplein situeert zich t.h.v. het drukke kruispunt Bruggestraat - Gravinnestraat - Stationsstraat - Weststraat, dat geregeld wordt door verkeerslichten. Het plein vormt op dit ogenblik eigenlijk gewoon een parking. De omgeving van de markt zou ruimtelijk een stuk aantrekkelijker gemaakt kunnen worden. De inrichting van het marktplein en een deel van de aanpalende straten als zone 30 gebied zou het enge centrum van Ingelmunster al heel wat aangener maken voor de fietsers en voetgangers.

4.3.6.3. N50

Langs de N50 dient vooral aandacht te gaan naar een goede en veilige oversteekbaarheid van de weg. Dit geldt voornamelijk ter hoogte van de verschillende kruispunten en langs de bebouwde zones.

Op het stuk van de N50 dat een omleiding vormt rond de kern van Ingelmunster, speelt de verkeersleefbaarheid en -veiligheid een minder belangrijke rol. Langs dit stuk weg is er geen bewoning aanwezig en het aantal kruispunten is beperkt. De aanwezige kruispunten zijn bij de aanleg reeds allemaal voldoende beveiligd.

4.3.6.4. Inrichting N357 (tussen N50 en grens Oostrozebeke)

De inrichting van het wegvak van de N357 tussen de N50 en de grens met Oostrozebeke zal voor een groot stuk beïnvloed worden door de aansluiting van de doortrekking van de N382 op die N357 of op de N50. Die aansluiting bepaalt namelijk de categorisering van de weg en zal ook een invloed hebben op de intensiteiten op het wegvak. Wanneer de doortrekking van de N382 aansluit op de N50 vormt de N357 in de richting van Oostrozebeke een lokale weg, zullen de intensiteiten lager liggen en zijn er minder zware ingrepen nodig ter bevordering van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid.

Wanneer de doortrekking van de N382 aansluit op de N357 (ongeveer t.h.v. de grens met Oostrozebeke) vormt het deel van de N357 tussen de N50 en die aansluiting een secundaire weg I. Dit zal zijn invloed hebben op de intensiteiten op de weg en zal zeker de inrichting van de weg bepalen. Ook het feit dat er langs dit stuk weg lintbebouwing voorkomt en zich een school bevindt zal zijn invloed hebben. Bij de inrichting dient de veiligheid en -leefbaarheid van de schoolomgeving en van de bewoning langs de weg verzekerd worden.

4.3.6.5. N399 (Meulebekastraat)

Als secundaire weg I dringt zich ook voor de N399 een herinrichting op. Langs deze weg vinden we op het grondgebied van Ingelmunster een heel stuk lintbebouwing terug en bevindt zich ook een industriezone. Een heel stuk van deze weg wordt ook beschouwd als bebouwde kom. Er zullen dan ook zeker maatregelen genomen moeten worden om een snelheid van 50 km/u af te dwingen.

4.3.6.6. Inrichting invalswegen

Uit het onderzoek is gebleken dat er op de verschillende invalswegen naar het centrum van Ingelmunster (zowel voor het noordelijk als het zuidelijk deel) aanzienlijke verkeersintensiteiten voorkomen. De ongevallenanalyse en de snelheidsmetingen tonen aan dat er toch een aanzienlijke hoeveelheid ongevallen gebeuren op deze invalswegen in het centrum en dat ook de gemiddelde snelheid hoger ligt dan de maximum toegestane snelheid.

In eerste instantie moeten er dan ook maatregelen genomen worden die de verkeersveiligheid op deze wegen kunnen verhogen. Ervoor zorgen dat het gemotoriseerd verkeer op deze wegen niet sneller rijdt dan de maximum toegelaten snelheid kan hiervoor al een eerste stap zijn. De verschillende invalswegen dienen ingericht te worden met snelheidsremmende maatregelen en er dient de nadruk gelegd te worden op de verblijfsfunctie van deze wegen. Lagere snelheden zullen de veiligheid en leefbaarheid in het centrum verhogen.

4.3.6.7. Schoolomgevingen

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

Hier moet dus aan gewerkt worden via mobiliteitsbeheersing, infrastructurele maatregelen (bv. snelheidsremmers), de aanleg van VOWA's (een VOWA of voetgangerswad is een verbreding van het voetpad ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers aan scholen), een parkeerverbod voor de schoolpoort (wat de aanleg van ophaalzones impliceert) en schoolerven.

Het principe van schoolerven is eenvoudig. De straat of een deel straat voor de schoolingang wordt heraangelegd als een woonerf, waar heel traag gereden moet worden en waar de voetgangers in de praktijk tussen de auto's kunnen lopen. Het schoolerf kan voor het gemotoriseerd verkeer afgesloten worden door middel van een slagboom op schoolpiekuren.

De omgeving van de scholen langs de Schoolstraat is eigenlijk al voor een groot stuk veilig ingericht. In de Schoolstraat is er enkelrichtingsverkeer aanwezig, zijn er parkeervakken afgebakend, zijn er brede voetpaden en korte oversteken. We dienen hier dan ook vooral de aandacht te vestigen op de inrichting van de schoolomgevingen die zich langs de gewest- en invalswegen in Ingelmunster bevinden. Zo vinden we in Ingelmunster een school langs de N357 (Oostrozebekestraat) waar toch aanzienlijke intensiteiten aan gemotoriseerd verkeer voorkomen. Hetzelfde geldt voor de school langs de N50 (Bruggestraat) en de school langs de Weststraat. Bij het aanpakken van de schoolomgevingen moet er dan ook in eerste instantie aandacht besteed worden ter beveiliging van deze omgevingen waar er hoge intensiteiten aan gemotoriseerd verkeer voorkomen en waar de snelheid van het verkeer relatief hoog ligt.

4.3.6.8. Barrièrewerking kanaal en centrumbrug

Bij het realiseren van een nieuwe centrumbrug moet er voldoende aandacht besteed worden aan een verkeersveilige oplossing voor fietsers en voetgangers. (Daarnaast zal o.a. ook de doorstroming van het openbaar vervoer een belangrijke rol spelen)

In het centrum van Ingelmunster tussen het station en de markt bevindt zich momenteel een brug over het kanaal. Deze brug dient nu naar aanleiding van de modernisering van het kanaal Roeselare - Leie herbouwd te worden om de vrije hoogte gelijk te brengen aan de andere bruggen op het kanaal.

In de volgende tabel worden enkele pro's en contra's aangegeven.

HOGE, VASTE BRUG		PLATTE, OPHAALBRUG	
PRO		PRO	
- Continue verbinding tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de kern - Continue doorstroming openbaar vervoer - Zekere verbinding voor hulpdiensten - Station is steeds bereikbaar voor inwoners van de noordkant van het kanaal - Geen extra exploitatiekosten		- Betere ruimtelijke binding tussen de twee delen van de kern - Eenvoudigere inspanning voor fietsers en voetgangers om de overkant te bereiken - Ontmoediging doorgaand verkeer	
CONTRA		CONTRA	
- Visueel en ruimtelijk minder aantrekkelijk - Vraagt een extra inspanning van fietsers en voetgangers		- Station zal niet continu bereikbaar zijn voor de inwoners van de noordkant van het kanaal - Belemmering doorgang fietsers en voetgangers bij open brug - De reeds bestaande en in de toekomst toenemende goederenverkeer via het kanaal zal ervoor zorgen dat de brug heel veel afgesloten is met lange wachttijden tot gevolg (nadelig voor hulpdiensten en openbaar vervoer) - Blijvende extra exploitatiekosten	

De voordelen van de ene oplossing vormen een nadeel voor de andere oplossing. Als er gekozen wordt voor een vaste brug dient er zeker de nodige aandacht besteed te worden aan het comfort van de fietsers en voetgangers. Hoe kleiner de hellingsgraad hoe beter. Daarom zou men ervoor kunnen opteren om voor de fietsers en voetgangers een afzonderlijke constructie aan de zijkant van de brug te monteren om op die manier de hellingsgraad al een stukje kleiner te houden.

Bij de oplossing van een vaste brug dient men er ook over te waken dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer niet opgedreven wordt. Wanneer men de helling van een brug afrijdt, ontstaat nogal snel de neiging om sneller te rijden. In Ingelmuister zal dit niet aangewezen zijn omdat de helling van de brug langs de ene zijde uitkomt t.h.v. de markt en langs de andere zijde t.h.v. het station.

Bij de keuze van een platte brug zal men voor een stuk indruisen tegen de doelstellingen van duurzame mobiliteit. De ophaalbrug zal de barrièrewerking van het kanaal terug een stuk in de hand werken. Ook de doorstroming van het openbaar vervoer is met een platte brug niet steeds verzekerd.

De gemeente Ingelmunster beseft dat een vaste brug geplaatst zal moeten worden (omwille van de barrièrewerking, hulpdiensten, openbaar vervoer, ...) maar wenst bij de opmaak van het ontwerp wel te benadrukken dat de hellingsgraad, en zeker voor de fietsers en voetgangers, minimaal gehouden moet worden.

4.3.6.9. Gentstraat

Uit het onderzoek is gebleken dat er op as Izegemstraat - Gentstraat (en zo naar de Oostrozebekestraat) toch een belangrijke relatie bestaat. De Gentstraat vormt op zich een lokale weg die dwars door een woongebied loopt. Om nu die doorgaande functie af te bouwen zou de Gentstraat nog ten zuiden van het kanaal onderbroken kunnen worden. Door deze relatie door te knippen wordt zeker al het deel van de Gentstraat tussen de N50 en het kanaal, waarlangs een grote wijk gelegen is, gevrijwaard van veel overtoollig doorgaand verkeer (verkeer dat eigenlijk geen herkomst of bestemming heeft langs deze weg).

Een andere optie is het onderbreken van de Gentstraat tussen de N50d (Kortrijkstraat) en de N50 (Ringlaan).

4.3.6.10. 11-Julisingel - Weststraat

Er werden een viertal varianten ontwikkeld voor de ontsluiting van het gebied rond de Weststraat en de 11-Julisingel. Hiermee samenhangend kunnen er verschillende verkeerscirculaties ontwikkeld worden.

Variant 1 gaat ervan uit dat de Weststraat de hoofdas vormt en de 11-Julisingel van ondergeschikt belang is. Dit betekent dan ook dat men er voor de 11-Julisingel vanuit gaat dat die enkel dienst doet als ontsluitingsweg voor de omliggende woonwijken. De Weststraat blijft dan (zoals uit het onderzoek blijkt) zijn hoofdfunctie bewaren.

Variant 2 duidt de 11-Julisingel aan als hoofdas, wat de Weststraat ondergeschikt maakt. In deze variant zal de Weststraat ontlast worden van heel wat verkeer. Dit zal de verkeersleefbaarheid ten goede komen.

In variant 3 worden de Weststraat en de 11-Julisingel als evenwaardig beschouwd.

Variant 4 stelt de situatie voor waarbij de Weststraat afgesloten wordt voor het auto- en vrachtverkeer tussen Izegem en Ingelmunster. In dit geval worden de Weststraat en de 11-Julisingel gewone woonstraten, zonder doorgaand verkeer (verkeer dat er geen herkomst of bestemming heeft) op deze assen. Voor het behoud van de bestaande busverbinding op die Weststraat en de eventuele invoering van een voorstadsverbinding naar Roeselare moet de doorgang wel verzekerd blijven. Daarom zou men de straat kunnen afsluiten met een bussluis die enkel doorgang biedt aan bussen. Ook voor het fietsverkeer moet een doorgang mogelijk blijven.

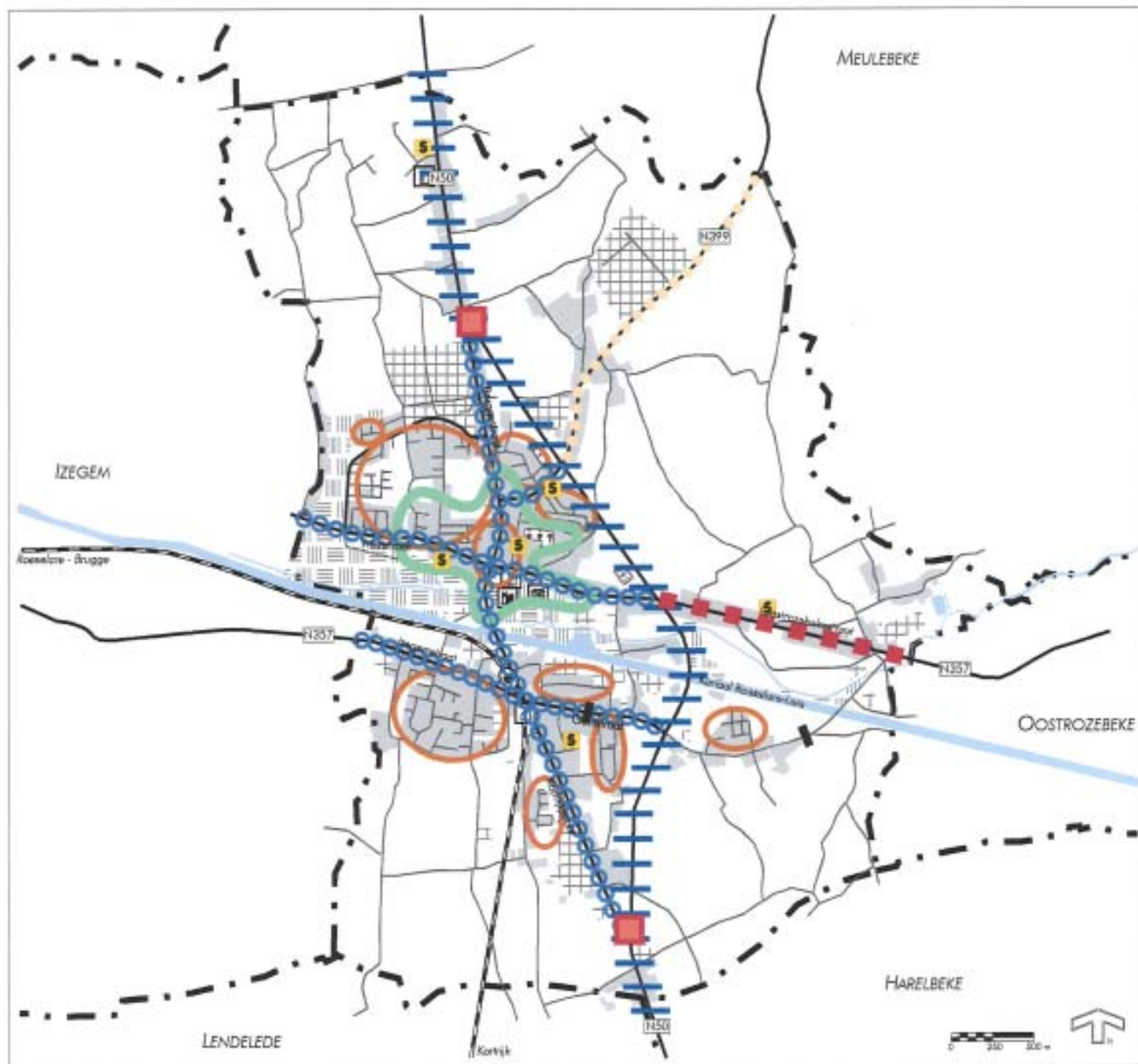
Bij de keuze van één van de varianten kan men rekening houden met de afweging welke weg het meest geschikt is voor een bepaalde functie. Zo heeft de Weststraat een heel smal profiel (nu zijn er reeds heel smalle voetpaden en geen fietsvoorzieningen aanwezig) terwijl de 11-Julisingel iets beter uitgerust is.

4.3.6.11. Wijziging verkeerscirculatie

Om de doorgang op de noord-zuid en oost-west assen te doorbreken, kunnen er circulatiemaatregelen voorgesteld worden. Het invoeren van een bepaalde verkeerscirculatie moet het doorgaand verkeer gaan ontmoedigen. Doordat men niet meer zo vlot van noord naar zuid of omgekeerd kan, zal het verkeer vlugger geneigd zijn om gebruik te maken van de N50. Tevens biedt het invoeren van enkelrichtingsstraten het voordeel dat er ruimte vrijkomt voor fietsers en voetgangers.

Op de kaart wordt er een mogelijke verkeerscirculatie aangegeven. Het gaat hier om een voorstel wat nog in verschillende varianten opgesplitst kan worden. Ook bestaat de mogelijkheid tot een gefaseerde invoering. Een aantal straten worden voorzien van enkelrichtingsverkeer. Om door de invoering van deze verkeerscirculatie geen ongewenst verkeer via de Bollewerpstraat te sturen, wordt er voorgesteld om de Bollewerpstraat af te sluiten voor het verkeer van en naar de N50. De parking in de Bollewerpstraat blijft wel bereikbaar vanaf die N50 (Ringlaan).

De volgende kaarten vormen een schematische weergave van de hierboven voorgestelde maatregelen.



Legende



Verkeerscirculatie ingrepen om zo de noord-zuid en de oost-west assen te doorbreken



Zone 30 in de woonwijken en het gebied rond de Markt



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



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



Inrichting N399 als secundaire weg



Aandacht voor een verkeersleefbare inrichting van de N357



Realiseren van veilige oversteekbewegingen



Schoolomgeving



Onderbreken Gentstraat

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

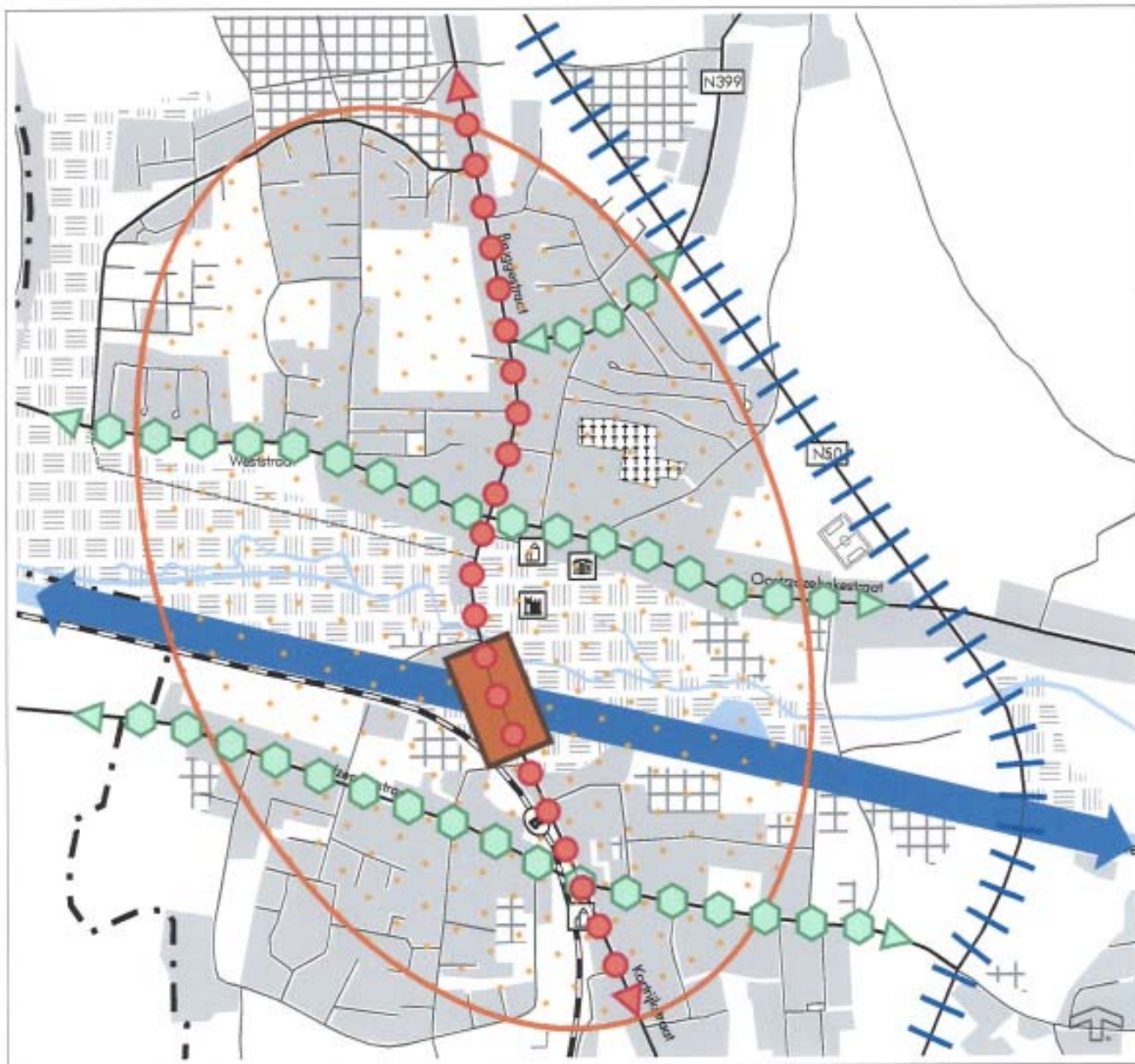
KAART 25 :

VERKEERSLEEFBAARHEID



Jan 2002

1754



Legende

-  Aandacht voor de barrièrewerking van het kanaal (vooral voor zwakke weggebruikers)
-  Oversteekbaarheid van de N50 op de voornaamste kruispunten
-  Opwaarderen verblijfsfunctie noord-zuidverbinding door het centrum
-  Opwaarderen verblijfsfunctie oost-westassen
-  Aandacht voor de verkeersleefbaarheid in het centrum :
- zone 30 in woonwijken
- ruimte voor fietsers en voetgangers
- ...
-  Heraanleg centrumbrug

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 26 :

**VERKEERSLEEFBAARHEID IN HET
CENTRUM**

Jun 2008



1756



Legende



Variant A
as Weststraat-Bruggestraat wordt
als hoofdas aangegeven



Variant B
11-juli-singel vormt de hoofdas



Variant C
as Weststraat-Bruggestraat en
11-juli-singel worden als
gelijkwaardig assen beschouwd



Variant D
Afsluiten Weststraat voor het
auto- en vrachtverkeer tussen
Izegem en Ingelmunster

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

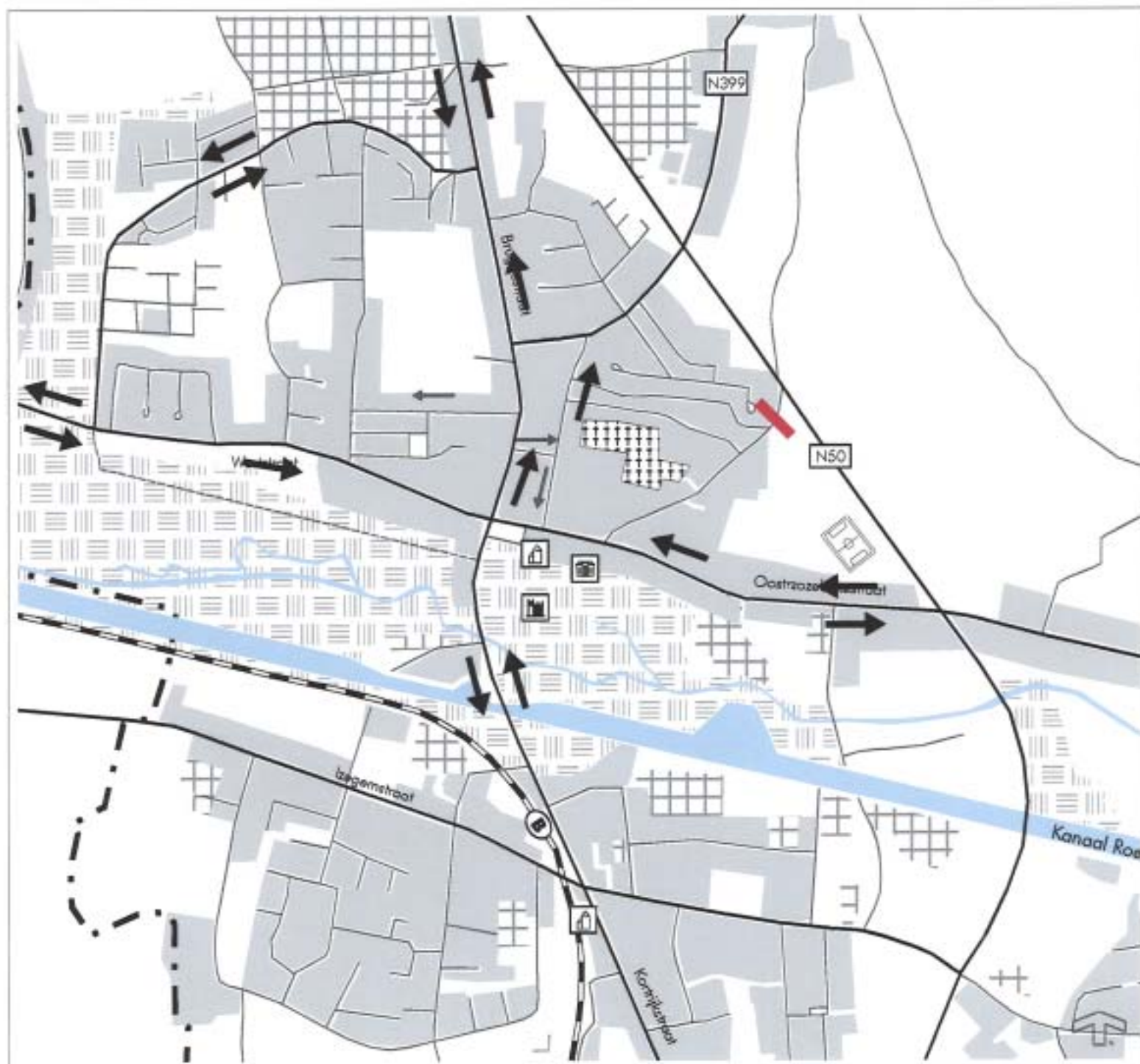
KAART 27 :

**VARIANTEN 11-JULI-SINGEL -
WESTRAAT**

Jun 2008



1/96



Legende

 Rijrichting

 Afsluiten weg (verkeer afkomstig van de N50 kan enkel afslaan naar de parking)

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 28 :

**VOORSTEL WIJZIGING
VERKEERSCIRCULATIE**

Jun 2009



1756

4.4. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

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

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

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

De ondersteunende en flankerende maatregelen worden onderverdeeld in 6 categorieën.

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

- Bedrijfsvervoersplannen

Om het woon-werkverkeer van een bedrijf of bedrijvenzone efficiënter te organiseren en zo het niet noodzakelijke autogebruik te verminderen kan een bedrijfsvervoersplan gemaakt worden. Dit kan ondermeer door het opzetten van carpoolprogramma's, door het openbaar vervoer te verbeteren, door het fietsen aan te moedigen, door bedrijfsvervoer te voorzien.

De gemeente kan de afzonderlijke bedrijven of de bedrijven van een industriezone aanmoedigen om een bedrijfsvervoersplan op te maken.

- Fietsvergoeding

De gemeente geeft reeds een fietsvergoeding aan zijn personeel. Op die manier kan het fietsgebruik gestimuleerd worden bij het personeel dat op een kleine afstand van het werk woont en nu nog met de wagen komt werken.

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

- Fietsen voor het personeel

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

- Halte-accommodatie

Om het openbaar vervoer een stuk aantrekkelijker te maken en dan vooral het wachten op de bus een stuk aangenaamer te maken kan het plaatsen van halte-accommodatie al een stap in de goede richting zijn. Uiteraard is het ook van belang dat de haltes en zijn voorzieningen in propere staat gehouden worden door deze regelmatig te reinigen en de vuilbakken regelmatig te ledigen. Het is de taak van de gemeente om de halte-accommodatie op te krikken en te onderhouden (verlichting, afvalbakken, informatieborden, ...).

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

- Fietsenstallingen

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

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

- Overeenkomst tussen de gemeenten en de bedrijven

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

- Signalisatieplan

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

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

- Gemachtigde opzichters

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

- Fietspool

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

- Fietsregistratie

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

4.4.2. TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN, ...

- * Derdebetalerssysteem

De gemeente kan geheel of gedeeltelijk tussenkomen in de kosten van het openbaar vervoer. Op die manier kunnen de inwoners van de gemeente genieten van gratis of goedkoper openbaar vervoer.

Sinds eind 2000 kunnen alle 65-plussers gratis gebruik maken van het openbaar vervoer met De Lijn. Het Vlaams Gewest treedt hier op als derde betaler.

Ook de gemeente kan op dit vlak een inspanning leveren. Door als derde betaler op te treden kan ze er bv. voor zorgen dat de kinderen onder 12 jaar kunnen genieten van gratis openbaar vervoer.

- * Gratis openbaar vervoer in september voor de scholieren.

De gemeente kan in samenspraak met De Lijn een formule uitwerken om in de maand september de leerlingen uit zijn gemeente gratis openbaar vervoer aan te bieden. Deze maatregel is vooral interessant voor de leerlingen die niet in de eigen gemeente les kunnen volgen. Hierbij dient er wel gezorgd te worden dat vooral de leerlingen die nu met de wagen aan de schoolpoort afgezet worden hierdoor aangesproken worden. Het is immers niet de bedoeling dat degenen die nu al de fiets nemen overstappen op het openbaar vervoer.

Door die eerste maand van het schooljaar te kunnen genieten van gratis openbaar vervoer zullen de scholieren en hun ouders het gemak van het openbaar vervoer inzien. Daardoor zullen ze misschien bereid zijn om een jaarabonnement te nemen of te blijven gebruik maken van het openbaar vervoer voor de woon-school verplaatsing.

- * Vergoeding voor het gebruik van het openbaar vervoer

De gemeente zou een vergoeding kunnen geven aan z'n personeel dat met het openbaar vervoer naar het werk komt. Deze maatregel vormt een extra stimulans om toch maar gebruik te maken van het openbaar vervoer i.p.v. de wagen. Een andere mogelijkheid is dat de gemeente het abonnementsgeld van het openbaar vervoer volledig terugbetaalt aan zijn werknemers.

Deze maatregel kan ook in de bedrijven, scholen, enz. toegepast worden.

- Gratis openbaar vervoer op de marktdag

Tijdens de wekelijkse marktdag zou men gratis de bus moeten kunnen nemen naar de Markt. Ook de inwoners uit de buurgemeenten die in Ingelmuunster een bezoekje brengen aan de markt zouden van deze maatregel moeten kunnen genieten. Voor de subsidiëring van deze maatregel kan de gemeente samenwerken met z'n buurgemeenten en De Lijn.

4.4.3. ALGEMENE SENSIBILISERING DOOR CAMPAGNES

- Informatieverschaffing bevolking

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

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

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

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

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

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

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

- Verkeerscampagne

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

- Informatie over het openbaar vervoer

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

4.4.4. SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

- Verkeerseducatie

De politie en/of rijkswacht kunnen in het begin van het schooljaar in alle scholen gaan spreken over verkeersveiligheid en hoe de leerlingen zich veilig in het verkeer kunnen gedragen. Dit kan dan in de praktijk eens toegepast worden in bv. een verkeerspark. Door het creëren van zo'n verkeerspark kunnen de scholieren met hulp van de politie wegwijs gemaakt worden in de verkeersregels. Op die manier kunnen ze op een speelse manier leren hoe ze zich op de openbare weg veilig kunnen verplaatsen.

Daarnaast kan men de leerlingen al op school bewust maken van de mobiliteitsproblematiek. Ze aanmoedigen om gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen. Ze moeten erop gewezen worden dat er nog andere vervoersmiddelen bestaan dan de wagen.

- Promoten van het fietsgebruik

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

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

- Verkeersveiligheid

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

4.4.5. HANDHAVING VAN BIJV. SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGIMES, ...

- Handhaving parkeerbeleid en snelheidsbeleid

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

- Fietscontrole

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

4.4.6. BELEIDSONDERSTEUNING

- Verkeerscommissie

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

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

- Mobiliteitsambtenaar (zie verkeersveiligheidscel)

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

5. OMSCHRIJVING SCENARIO'S EN EVALUATIE

5.1. OMSCHRIJVING SCENARIO'S

5.1.1. TRENDSCENARIO

Het trendscenario gaat uit van een doortrekking van het vroegere beleid m.b.t. ruimtelijke, socio-economische en verkeersontwikkelingen naar de tijdshorizon van 2010 toe. Met vroeger beleid wordt bedoeld het beleid van voor het RSV, periode voor 1997.

Wat de ruimtelijke ontwikkelingen betreft, houdt dit een verdere invulling van het gewestplan in en de uitvoering van de reeds opgemaakte BPA's. Als we de trend doortrekken betekent dit ook een verdere uitbreiding van de lintbebouwing. Voor Ingelmunster wordt een stagnering van het aantal inwoners en de tewerkstelling voorspeld tussen 1991 en 2010.

De intensiteiten aan gemotoriseerd verkeer op de wegen in Ingelmunster zullen nog verder gaan toenemen. Het toenemend autobezit zal immers ook een toenemend autogebruik met zich meebrengen. Het aantal reizigers van het openbaar vervoer, vooral de bus, gaat verder omlaag. De stijgende verkeersdrukte versterkt het subjectieve onveiligheidsgevoel waardoor er nog meer mensen geneigd zullen zijn om de wagen te nemen i.p.v. de fiets of te voet te nemen. Om de aantasting van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid toch een stuk te beperken worden er op een aantal plaatsen maatregelen genomen die o.a. de snelheid van het gemotoriseerd verkeer moeten afremmen.

Op het grondgebied van Ingelmunster komt heel wat verspreide bedrijvigheid voor, waardoor de gemeente geconfronteerd wordt met een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer. Naast het vrachtverkeer van de bedrijven uit Ingelmunster zelf zit er ook heel wat doorgaand vrachtverkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Ingelmunster) op het wegennet in Ingelmunster. Voor de noord-zuid richting is er de omleiding rond het centrum, maar voor de oost-west richting bestaat deze niet. Dit betekent dat er op de wegen in het centrumgebied een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer zit, dat als hinderlijk ervaren wordt. In het trendscenario worden geen maatregelen genomen om dit vrachtverkeer uit het centrum te weren.

Verder wordt er in het trendscenario uitgegaan van een behoud van het bestaande aanbod aan openbaar vervoer, zowel voor de trein als de bus. De toenemende verkeersdrukte op het wegennet zal echter zorgen voor meer oponthoud van de bus. De bus krijgt het dan ook moeilijk om zich te handhaven tussen de andere vervoerswijzen.

De fietsers worden in het centrum een beetje verdrongen door het toenemend aantal auto's en vrachtwagens, waardoor het veiligheidsgevoel afneemt. Er worden op het wegennet losstaande acties genomen om het fietsen een stuk comfortabeler en veiliger te maken. Deze acties kaderen echter niet in een samenhangend fietsroutenetwerk.

De bestaande ondersteunende en flankerende maatregelen (gemachtigde opzichters, opstellen van verkeerscampagnes, ...) zullen naar 2010 toe verder toegepast worden.

Op de kaart worden de elementen uit het trendscenario schematisch weergegeven.

5.1.2. SCENARIO'S DUURZAME MOBILITEIT

Aan de hand van de in het vorige hoofdstuk opgestelde opties voor de verschillende werkdomeinen worden er voor de gemeente Ingelmunster twee scenario's 'duurzame mobiliteit' ontwikkeld. Beide scenario's verschillen in die zin van elkaar dat de opties uit het tweede scenario een stuk verder gaan, een stuk ingrijpender zijn dan die uit het eerste scenario.

ELEMENTEN UIT SCENARIO 1 : VERKEERSVEILIG EN LEEFBAAR INGELMUNSTER

In het eerste scenario wordt er vooral nadruk gelegd op een verkeersveilige en -leefbare inrichting. Zo worden de verschillende invalswegen naar het centrum ingericht volgens het doortochtprincipe. In de woonwijken wordt er uitgegaan van de invoering van zone 30. Het openbaar vervoer wordt in dit scenario opgewaardeerd tot er voldaan is aan de voorwaarden gesteld rond de basismobiliteit. Hiervoor wordt er uitgegaan van de invoering van een belbus op het grondgebied van Ingelmunster. Tevens worden er opties aangegeven om het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Ingelmunster) uit het centrum van Ingelmunster te weren. Het regionale verkeer dient zoveel mogelijk via de N50 en zo verder naar de N36 en de N37 afgewikkeld te worden.

• Ruimtelijke opties

Bij de ruimtelijke opties wordt er gepleit om de nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk binnen de kern of direct aansluitend op de kern te laten gebeuren. Door kerninbreiding en het versterken van de kern bevinden de verschillende functies binnen de gemeente Ingelmunster zich op een wandel- en fietsafstand van elkaar. Deze maatregel moet er al voor zorgen dat de mensen minder gebruik zullen maken van de wagen en gemakkelijker aangespoord kunnen worden tot het gebruik van de fiets. Deze optie wordt nagestreefd ongeacht de gemeente wel of niet hoort bij het regionaalstedelijk gebied Roeselare.

Om de open ruimte niet verder aan te tasten worden ook de potentiële bijkomende terreinen voor bedrijvigheid gelokaliseerd, aansluitend op de bestaande bedrijvenszones. Verder wordt er ook ruime aandacht besteed aan de opwaardering van de stationsomgeving en het opwaarderen van het centrum en de centrumfuncties.

- * Verkeers- en vervoersnetwerken

De categorisering van het wegennet en de structuur voor het goederenvervoer is er zo op gericht om het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Ingelmunster) rond de kern te gaan afwikkelen. Via de N50 bereikt men in zuidelijk richting immers de N36 en in noordelijke richting de N37, vanwaar men rechtstreeks een aansluiting heeft op het hoofdwegennet. Al het doorgaand verkeer kan dan ook rondom het centrum van Ingelmunster afgewikkeld worden wat de verkeersdruk zal doen afnemen en de verkeersleefbaarheid in het centrum zal verhogen. Via signalisatie en inrichting dient dit zo aan het verkeer opgelegd te worden.

Het parkeerbeleid gaat uit van het stand-still principe. Om de mensen meer gebruik te laten maken van de grotere parkeerlocaties, zoals bv. de parking achter het gemeentehuis, dient er een parkeersignalisatie opgesteld te worden.

Het openbaarvervoersnetwerk gaat uit van een behoud van de bestaande lijnvoering van de bussen van De Lijn. Om te voldoen aan de voorwaarden gesteld in het decreet omtrent de basismobiliteit wordt er een belbus¹ voorgesteld. Voor het treinverkeer bestaat er vanuit de gemeente de wens om ook in het weekend terug een uurverbinding te krijgen². Zowel het verhogen van de frequentie van de trein in het weekend als het hoger aanbod van de bus via de belbus moet ervoor zorgen dat meer mensen aangesproken worden tot het gebruik van de bus of trein i.p.v. de wagen. Door de invoering van de belbus wonen er immers meer mensen binnen een halte-afstand van het openbaar vervoer. Naast een verhoging van het aanbod kan ook een betere, comfortabelere halte-accommodatie een bijkomende stimulans betekenen om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Ook het uitbouwen van een fietsroutenetwerk vormt een belangrijk element in het scenario duurzame mobiliteit. Door het creëren van veilige, comfortabele en aangename fietsverbindingen kunnen er meer mensen aangespoord worden tot het gebruik van de fiets i.p.v. de wagen. Onderzoek van de pendelgegevens toont immers aan dat er nog een ruim potentieel aan bijkomende fietsers overblijft.

¹ Normaal zou de belbus voor het gebied Izegem-Ingelmunster in januari 2003 van start gaan.

² Volgens de N.M.B.S. wordt er vanaf december 2002 terug een uurverbinding in het weekend verzekerd.

Om de verkeersleefbaarheid te verbeteren, worden een aantal verkeersleefbaarheidsmaatregelen voorgesteld. In de verschillende woonwijken wordt voorgesteld om zone 30 in te voeren. Om de verkeersveiligheid langs de verschillende invalswegen te verhogen en van het gemotoriseerd verkeer een aangepast rijgedrag af te dwingen, dienen deze wegen heringericht te worden. Niet enkel langs de invalswegen dient er aandacht te gaan naar de verkeersleefbaarheid en -veiligheid maar ook langs de N50, de N357 (Oostrozebekestraat) en de N399 (Meulebekestraat) dient dit een aandachtspunt te zijn, samen met een goede oversteekbaarheid van de weg. Ook de schoolomgevingen verdienen een bijzondere aanpak.

• Ondersteunende en flankerende maatregelen

Het pakket aan ondersteunende en flankerende maatregelen (o.a. plaatsen van meer en comfortabele fietsenstallingen, betere halte-accommodatie, geven van fietsvergoedingen, ...) moet meer mensen aansporen om over te stappen van de wagen naar het openbaar vervoer, de fiets, ... Daarnaast zullen deze maatregelen de mensen inlichten over de verschillende alternatieve vervoerswijzen en de voordelen die ze bieden.

ELEMENTEN UIT SCENARIO 2 : VERKEERSARM INGELMUNSTER

In dit scenario worden alle elementen uit scenario 1 mee opgenomen en worden ze aangevuld met een aantal bijkomende opties. Hier worden een aantal opties aangereikt om het autoverkeer (zeker in het centrum) nog verder te gaan ontmoedigen. Tevens wordt het aanbod aan openbaar vervoer nog verder uitgebreid, bovenop de basismobiliteit.

Bijkomende elementen in scenario 2

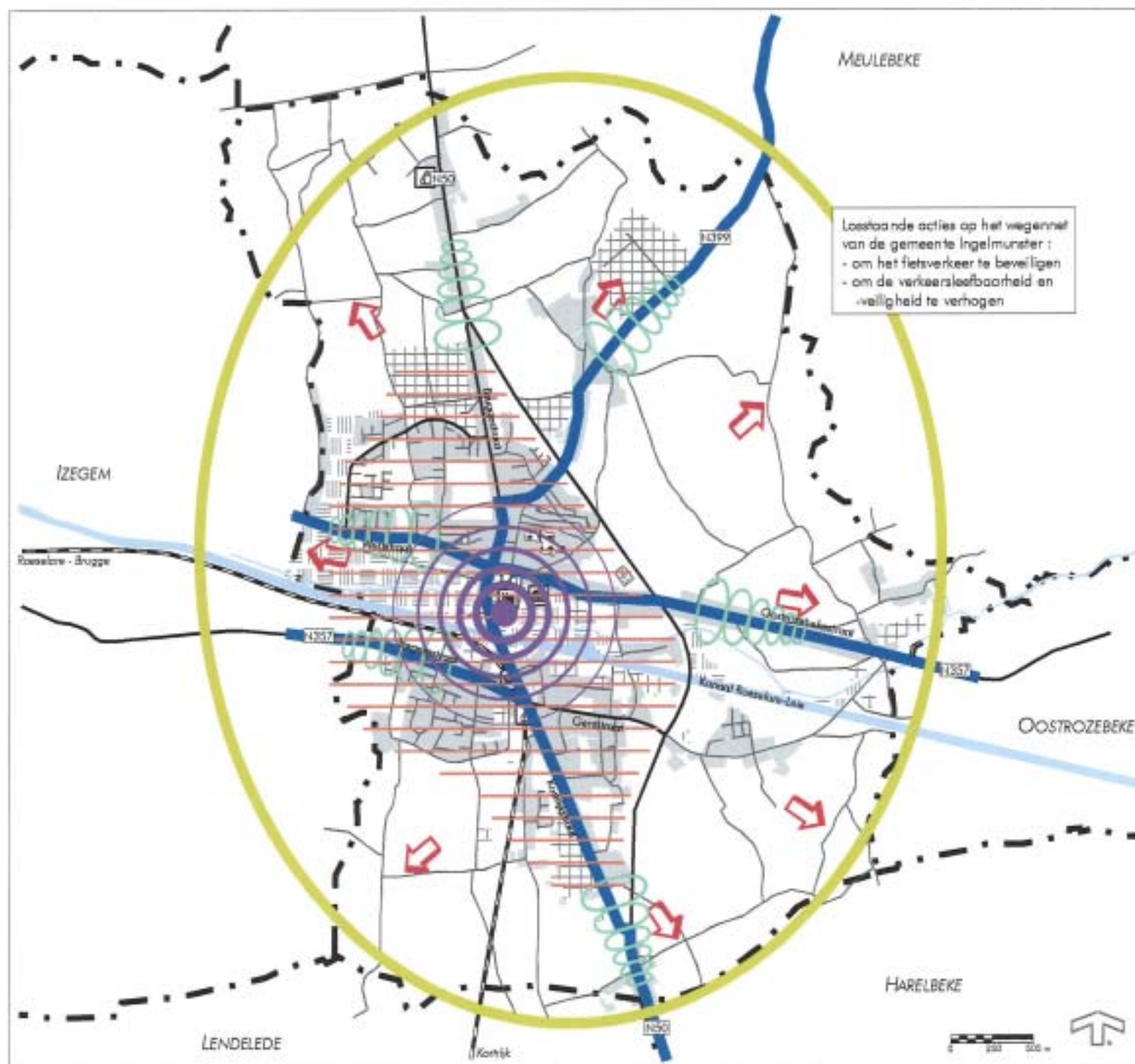
Om de afwikkeling van het vrachtverkeer via de N50 en zo naar de N36 en N37 te laten verlopen en dit nog sterker te gaan afdwingen wordt er in het centrum van Ingelmuunster een vrachtverbod opgelegd. Enkel het vrachtverkeer dat een herkomst of bestemming heeft in het centrum mag er nog inrijden.

In het eerste deel van de Weststraat en de Oostrozebekestraat zou een parkeerverbod ingesteld kunnen worden. Op die plaatsen is het wegvak vrij smal en door het instellen van een parkeerverbod komt er meer ruimte vrij voor de zwakke weggebruikers (fietser en voetganger). In de onmiddellijke omgeving van beide wegen zijn er voldoende alternatieven om de wagen te parkeren.

Naast het terug invoeren van de uurfrequentie van de spoorverbinding in het weekend en ervoor te zorgen dat er op het grondgebied van Ingelmuunster voldaan is aan de voorwaarden die gesteld worden omtrent de basismobiliteit, worden nog een aantal bijkomende maatregelen voorgesteld om het openbaar vervoer op te waarderen. Er wordt geopteerd voor een versterking van het openbaar vervoer op de as Roeselare - Waregem langs de N357. Deze maatregel moet het openbaar vervoer op deze

sterk verstedelijkte as gaan verbeteren. Een andere maatregel is het versterken van het openbaar vervoer op de as Kortrijk - Tielt. Vanuit of naar de gemeente Ingelmunster bestaat er een belangrijke relatie in de richting van Roeselare, Waregem, Kortrijk en Tielt, zodat deze verbindingen heel wat extra mensen kunnen aanspreken. In het kader van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare wordt er ook nog de uitbouw van een stedelijke verbinding Roeselare - Izegem - Ingelmunster voorgesteld.

Naast de verkeersleefbaarheidsmaatregelen die in het eerste scenario reeds aangegeven worden (invoering zone 30 in de woonwijken, herinrichting van de invalswegen naar het centrum, aanpakken van de schoolomgevingen, ...) worden hier in het tweede scenario een aantal bijkomende maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen moeten het doorgaand verkeer nog meer uit het centrum weren en het gebruik van de wagen binnen het centrum verder gaan ontmoedigen. Om de noord-zuid en oost-west bewegingen te doorbreken kan er in het centrum een verkeerscirculatie ingevoerd worden. De omgeving van de Markt en de aanpalende straten kunnen omgevormd worden tot een samenhangend zone 30 gebied, waardoor het centrum al een stuk aangenamer wordt voor fietsers en voetgangers. De invoering van de verkeerscirculatie en de herinrichting van de omgeving van de Markt moeten zorgen voor het creëren van een verkeersarm centrum. Een andere maatregel is het doorknippen van de Gentstraat, waardoor de oost-west relatie ook nog eens doorbroken wordt. Afhankelijk van de keuze voor de verkeerscirculatie kan er aan de Weststraat en de 11-Julisingel een andere functie toegekend worden, waaraan dan ook een specifieke inrichting aan vasthangt.



Legende



Verder uitbreiden van het wonen en versnippering van de open ruimte



Toenemende verkeersdruk op de invalswegen naar het centrum



Toenemende verkeersdruk in het centrum waardoor het onveiligheidsgevoel onder de zwakke weggebruikers toeneemt



Er worden geen bijzondere maatregelen genomen om het doorgaand verkeer (in het bijzonder het vrachtverkeer) uit het centrum te weren



Behoud bestaande lijnvoering bussen De Lijn

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever: Gemeentebestuur Ingelmunster

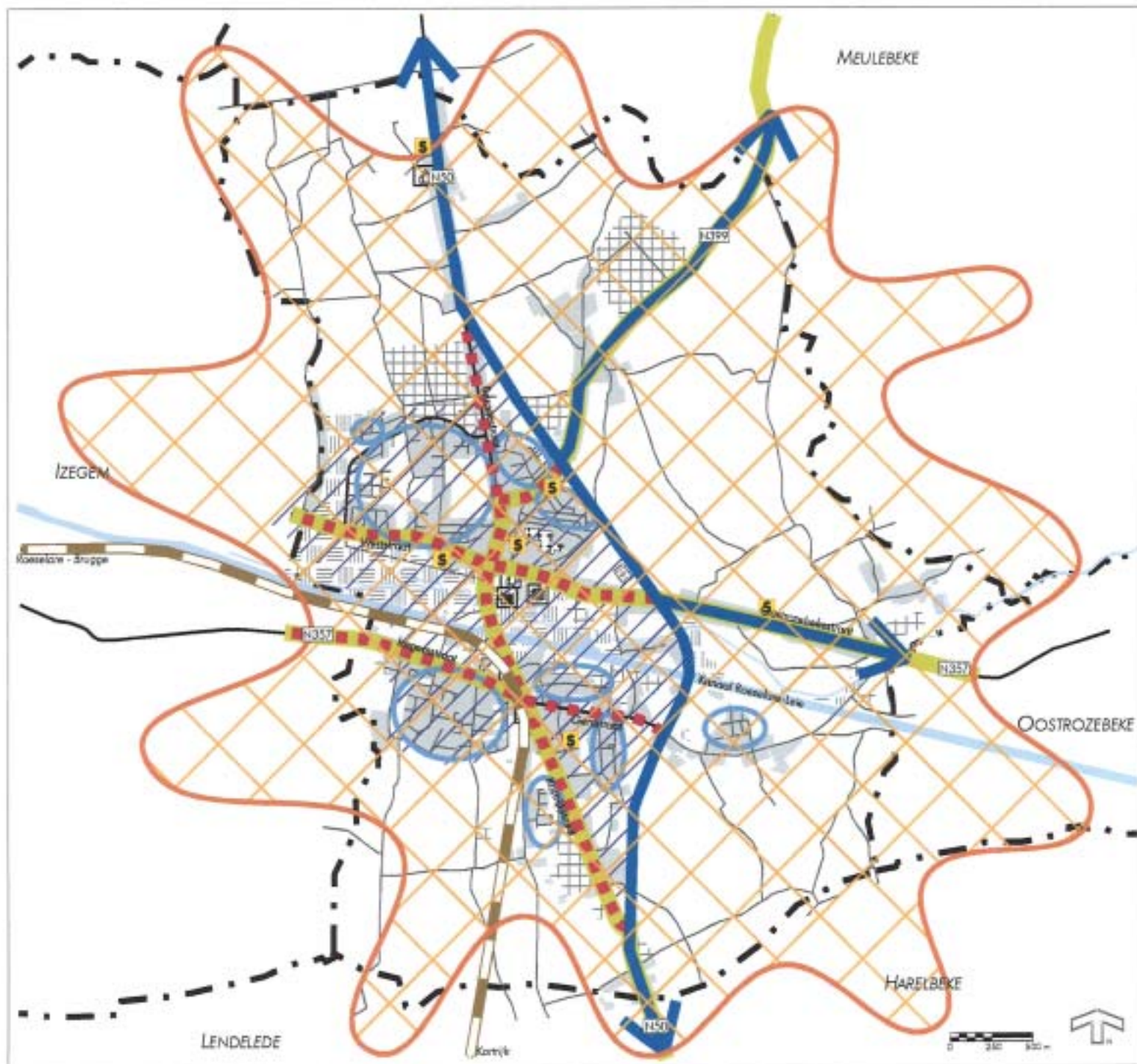
KAART 29:

TRENDSCENARIO

December 2002



1756



Legende

-  Herinrichting invals wegen naar het centrum van Ingelmunster
-  Zone 30 in de woonwijken
-  Afwikkeling regionaal verkeer via het hoger gelegen wegenrek en dus rondom het centrum van Ingelmunster
-  Terug invoeren uurfrequentie van de spoorverbinding in het weekend
-  Behoud huidige lijnvoering van De Lijn
-  Ruime aandacht voor het creëren van verkeersleefbare en -veilige schoolomgevingen
-  Maatregelen voor het volledige grondgebied :
 - Invoering beibus om zo te voldoen aan de basismobiliteit
 - Uitbouw comfortabel en samenhangend fietsroute netwerk
 - Ruim aanbod van ondersteunende en flankerende maatregelen
 - Kernbreiding en versterken van de centrumfuncties

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Onderscheper : Gemeentebestuur Ingelmunster

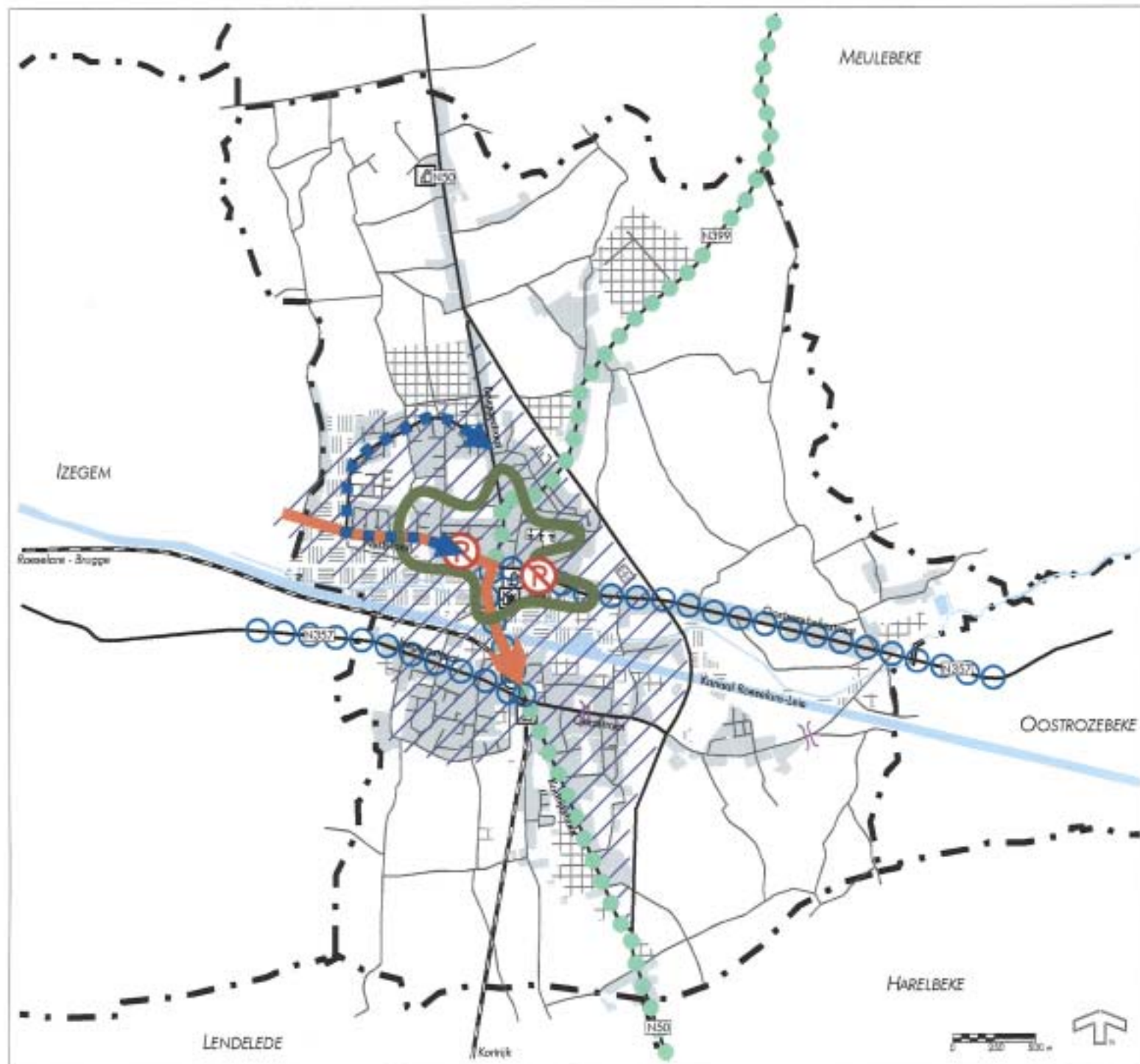
KAART 30 :

**DUURZAME SCENARIO'S :
GEMEENSCHAPPELIJKE ELEMENTEN**

December 2002



1754



Legende

-  Versterken openbaar vervoer op de as Kortrijk - Tielt
-  Versterken openbaar vervoer op de as Roeselare - Waregem
-  Uitbouw stedelijke verbinding Roeselare - Izegem - Ingelmunster
-  Herinrichting omgeving Markt met zone 30-maatregelen en invoering van een verkeerscirculatie in de aanpalende straten
-  Doorknippen Gentstraat
-  Vrachtverbod om het regionaal doorgaand vrachtverkeer uit het centrum te weren, met uitzondering van het lokale vrachtverkeer
-  Parkeerverbod in het eerste deel van de Weststraat en de Oostrozebekestraat
-  Functie 11-Julius en Weststraat is afhankelijk van de gekozen verkeerscirculatie

Mobiliteitsplan INGELMUNSTER

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Ingelmunster

KAART 31 :

**DUURZAME SCENARIO'S : EXTRA
ELEMENTEN UIT SCENARIO 2**

December 2002



1756

5.2. EVALUATIE

Het trendscenario is het scenario waarin het beleid van voor het RSV geprojecteerd wordt naar de tijdshorizon van het jaar 2010. Dit betekent o.a. een versnippering van de open ruimte door bijkomende bebouwing voor het wonen en bedrijvigheid, het zware verkeer (ook het verkeer dat er geen herkomst of bestemming heeft) blijft door het centrum rijden. Er worden maatregelen genomen voor de beveiliging van het fietsverkeer, maar dit kadert niet binnen een netwerk. Verder worden er ook losstaande maatregelen genomen voor een verbetering van de verkeersleefbaarheid.

In het duurzame scenario 'Verkeersveilig en -leefbaar Ingelmunster' wordt er vooral aandacht besteed aan de verkeersveilige en -leefbare inrichting van het wegennet in Ingelmunster. Daarbij is het van belang dat het (zware) doorgaande verkeer uit het centrum geweerd wordt en afgewikkeld wordt via de N50, die rond de kern van Ingelmunster loopt. Verder wordt er veel aandacht besteed aan de uitbouw van een fietsroutenetwerk. Ook de ruimtelijke opties zoals kernverdichting moeten er toe bijdragen dat er meer gebruik gemaakt wordt van de alternatieve vervoerswijzen. Het openbaar vervoer wordt verder opgewaardeerd tot er voldaan is aan de basismobiliteit.

Het scenario 'Verkeersarm Ingelmunster' gaat hierin nog een stap verder. Om het zware verkeer uit het centrum te krijgen, wordt er een vrachtverbod voorgesteld in het centrum. Om de verkeersleefbaarheid en -veiligheid te verhogen, wordt de omgeving van de Markt en de aanpalende straten omgevormd tot zone 30 gebied. Tevens wordt in het eerste deel van de Weststraat en het eerste deel van de Oostrozebekestraat een parkeerverbod ingesteld. Op die manier ontstaat er in deze straten meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Naast het omvormen van het kerngebied rond de Markt tot zone 30 gebied wordt ook de invoering van een verkeerscirculatie voorgesteld. Dit moet ervoor zorgen dat de noord-zuid en de oost-west bewegingen doorbroken worden. De verkeerscirculatie die gekozen wordt, zal een invloed hebben op de functie en de inrichting van de Weststraat en de 11-Julisingel. Om de mensen meer aan te zetten tot het gebruik van het openbaar vervoer i.p.v. de wagen wordt het aanbod aan openbaar vervoer opgehoogd. Zo dienen de lijnen Roeselare - Waregem en Kortrijk - Tielt versterkt te worden. Daarnaast wordt in het kader van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare een stedelijke verbinding met het openbaar vervoer voorzien tussen Roeselare, Izegem en Ingelmunster.

Aan de hand van de vooropgestelde doelstellingen zullen de verschillende scenario's ten opzichte van elkaar getoetst worden.

TRENDSCENARIO	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSVEILIG EN - LEEFBAAR INGELMUNSTER	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSARM INGELMUNSTER
GEÏNTEGREERDE BENADERING VAN RUIMTELIJKE ORDENING, MOBILITEIT EN INFRASTRUCTUUR		
De ruimtelijke ontwikkelingen gaan uit van een verderzetting van het beleid van voor het RSV, dit betekent willekeurig aansnijden van woon- en woonuitbreidingsgebieden, verdere verlating, ...	De kerninbreiding en het versterken van de centrumfuncties zorgen ervoor dat de nieuwe ontwikkelingen binnen een fiets- en/of wandelafstand vallen van de bestaande functies.	
	Het bundelen van de verschillende functies zoals wonen, werken, ontspanning, ... zorgt voor een betere bereikbaarheid en vereenvoudigt de bediening met het openbaar vervoer	
		Uitbouw van een stedelijke busverbinding Roeselare - Izegem - Ingelmunster in het kader van het regionaalstedelijk gebied Roeselare
VERSTERKING VAN ALTERNATIEVEN VOOR HET AUTOVERKEER		
Behoud van het bestaande aanbod aan openbaar vervoer	Verhogen openbaar vervoersaanbod tot voldaan is aan de voorwaarden gesteld rond de basismobiliteit	Uitbreiding busaanbod bovenop de basismobiliteit door het versterken van het openbaar vervoer op de assen Roeselare-Waregem en Kortrijk-Tielt en de uitbouw van een stedelijke verbinding Roeselare-Izegem-Ingelmunster
	Terug uurfrequentie van de spoorverbindingen in het weekend	
Waar er op dat moment noodzaak is, wordt er eventueel overgegaan tot het realiseren van fietsvoorzieningen	Het uitbouwen van een samenhangend fietsroutenetwerk met comfortabele fietsvoorzieningen (waar nodig) moet een waardig alternatief bieden voor het autoverkeer	

TRENDSCENARIO	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSVEILIG EN - LEEFBAAR INGELMUNSTER	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSARM INGELMUNSTER
Behoud van de bestaande ondersteunende en flankerende maatregelen	De ondersteunende en flankerende maatregelen moeten de mensen stimuleren om meer gebruik te maken van o.a. fiets, openbaar vervoer.	
Ad hoc worden fietsenstallingen, bushaltes, ... geplaatst	Gestructureerd plaatsen van fietsenstallingen, halte-accommodatie, ...	

OPTIMALISERING DOOR CATEGORISERING WEGENNET

Er worden geen extra maatregelen genomen om het verkeer meer te sturen en het doorgaand verkeer te ontmoedigen	De categorisering van het wegennet vormt de basis van de verkeersafwikkeling. Mits een aangepaste verkeerssignalisatie moet al het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft) via de N50 afgeleid worden naar de N37 of de N36.	
	Door de wegcategorisering en de daarmee samenhangende verkeerssignalisatie moet het doorgaande verkeer via de kortste, voor de woonkernen minst hinderlijke route naar het hogere wegennet.	

MOBILITEITSBELEID GERICHT OP HET BEHEER VAN HET VERKEER

Er worden geen concrete maatregelen genomen om het verkeer te beheren	De kerninbreiding en het versterken van de centrumfuncties zal het aantal en de afstand van de verplaatsingen gaan beperken	
		De invoering van een parkeerverbod in een deel van de Weststraat en de Oostrozebekestraat
		Het vrachtverbod in het centrum moet ervoor zorgen dat het vrachtverkeer effectief gebruik maakt van de omleidingsweg rond het centrum van Ingelmunster

TRENDSCENARIO	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSVEILIG EN - LEEFBAAR INGELMUNSTER	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSARM INGELMUNSTER
		De invoering van een verkeerscirculatie en zone 30 in het enge centrumgebied moet de intensiteiten aan gemotoriseerd verkeer daar doen afnemen waardoor er een verkeersarmer centrum gecreëerd wordt

VERPLAATSINGSMOGELIJKHEDEN VOOR ALLE DOELGROEPEN NAAR ALLE DOELGEBIEDEN OP EEN SELECTIEVE MANIER WAARBORGEN

	Verhogen van het spooraanbod in het weekend tot een uurfrequentie	
	Het verhogen van het openbaar vervoersaanbod tot er voldaan is aan de basismobiliteit	Verhogen van het openbaar vervoersaanbod door het versterken van een aantal aslijnen, nl. verbinding Kortrijk - Tielt, Roeselare - Waregem, ...
	Door het uitbouwen van een fietsroutenetwerk zijn de voornaamste locaties in de gemeente (en de buurgemeenten) met elkaar verbonden	

DE VERKEERSLEEFBAARHEID MINSTENS OP HET HUIDIGE NIVEAU HANDHAVEN + WERKEN AAN EEN VERHOOGDE LEEFBAARHEID

Ad hoc worden er maatregelen genomen om de verkeersleefbaarheid plaatselijk te verbeteren, o.a. plaatsen van verkeersplateaus, ...	De herinrichting van de verschillende invalswegen naar het centrum van Ingelmunster moet de verkeersleefbaarheid op deze plaatsen verbeteren
	Invoering van zone 30 in de verschillende woonwijken

TRENDSCENARIO	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSVEILIG EN - LEEFBAAR INGELMUNSTER	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSARM INGELMUNSTER
	Aandacht voor een verkeersveilige en leefbare inrichting van de N50, de N399 en de N357	
	Inrichten van de schoolomgevingen tot veilige en verkeersleefbare omgevingen (met bijzondere aandacht voor de twee wijksholen buiten de kern, respectievelijk langs de N50 en de N357)	
	Bijzondere nadruk op een verkeersleefbare oplossing voor de heraanleg van de centrale brug over het kanaal, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers	
		De invoering van een zone 30 in de omgeving van de markt en de aanpalende straten zal de verkeersleefbaarheid in het centrum van Ingelmunster verhogen
		De invoering van een verkeerscirculatie moet de noord-zuid en oost-west relatie in het centrum van Ingelmunster doorbreken. Op die manier verdwijnt zo goed als alle ongewenst verkeer in het centrum.
		Het afsluiten van de Gentstraat zal in het centrumgedeelte ten zuiden van het kanaal de oost-west relatie doorbreken wat het verkeer zal ontmoedigen om van deze verbinding gebruik te maken.

TRENDSCENARIO	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSVEILIG EN - LEEFBAAR INGELMUNSTER	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSARM INGELMUNSTER
DE TRENDMATIGE DALING VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID VERDERZETTEN + STREVEN NAAR EEN STRUCTURELE VERKEERSVEILIGHEID		
O.a. door het plaatsen van verkeersplateaus wordt er gepoogd om de snelheid van het verkeer te verlagen wat de verkeersveiligheid ten goede zou moeten komen	De herinrichting van de verschillende invalswegen moet een aangepast snelheidsgedrag van de weggebruikers afdwingen. Dit moet de verkeersveiligheid gaan verbeteren.	
	Aandacht voor een goede en veilige oversteekbaarheid van de N50 + aanpak van de herinrichting van de N357 (Oostrozebekestraat) en de N399 (Meulebekestraat)	
VERBETEREN VAN DE NOODZAKELIJKE LEEF- EN OMGEVINGSKWALITEIT VOOR DE BEWONERS		
	De invoering en omvorming van de verschillende woonwijken tot zone 30 zullen de leef- en omgevingskwaliteit voor de inwoners van deze wijken gaan verbeteren.	
	Het herinrichten van de verschillende invalswegen moet deze omgevingen een stuk aangenamer maken	
		De herinrichting van de omgeving van de markt en de aanpalende straten tot zone 30 gebied zal de leef- en omgevingskwaliteit voor de bewoners in dat gebied verbeteren
	De invoering van een tonnagebeperking op de verschillende wegen die naar het centrum leiden moet de overlast aan vrachtverkeer dat geen bestemming heeft in het centrum gaan vermijden waardoor de leefbaarheid verhoogt	

TRENDSCENARIO	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSVEILIG EN - LEEFBAAR INGELMUNSTER	DUURZAAM SCENARIO : VERKEERSARM INGELMUNSTER
IN STAND HOUDEN VAN DE BEREIKBAARHEID		
	Uitbreiding van het openbaar vervoersaanbod tot er voldaan is aan de basismobiliteit	Verhogen van het openbaar vervoersaanbod bovenop de basismobiliteit door het versterken van de aslijnen
	De uitbouw van een fietsroutenetwerk	
		De invoering van een verkeerscirculatie in het centrum moet de noord-zuid verbinding gaan doorbreken
	Opmaken en invoeren van een parkeersignalisatieplan	
	Aandacht voor een verkeersveilige en -leefbare oplossing voor de heraanleg van de centrale brug zodat beide delen van de kern voor de verschillende verkeersdeelnemers vlot bereikbaar blijven	

Beide duurzame scenario's bevatten elementen die ervoor zorgen dat de doelstellingen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid beantwoord worden. Doordat er in het tweede scenario verdergaande maatregelen voorgesteld worden, zoals een uitbreiding van het openbaar vervoersaanbod, nog meer verkeersleefbaarheidsmaatregelen, invoering van een verkeerscirculatie, voldoet het tweede scenario sterker aan de doelstellingen omtrent duurzame mobiliteit dan het eerste scenario.