



GEMEENTE INGELMUNSTER

MOBILITEITSPLAN SPOOR 3

BELEIDSPLAN



info@kepplerconsulting.eu
www.kepplerconsulting.eu
Brugge, november 2010

INHOUD

1. INLEIDING

- 1.1. SNELTOETS**
- 1.2. BELEIDSPLAN**

2. DUURZAAM MOBILITEITSSCENARIO

3. MAATREGELEN

- 3.1. RUIMTELIJK BELEID - GRS**
- 3.2. W&Z**
- 3.3. CENTRUMVERNIEUWING**
- 3.4. RUIMTELIJKE PROJECTEN MET INVLOED OP DE MOBILITEIT**
- 3.5. CATEGORISERING WEGEN**
- 3.6. VRACHTVERKEER**
- 3.7. SNELHEIDSBELEID**
- 3.8. MAATREGELEN OP DE (LOKALE) WEGEN**
- 3.9. OPENBAAR VERVOER**
- 3.10. PARKEREN**
- 3.11. FIETSEN**
- 3.12. VOETGANGERS EN VERKEERSLEEFBAARHEID**
- 3.13. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN**

4. ACTIEPLAN

- 4.1. ACTIEPROGRAMMA A-B-C**
- 4.2. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE**
- 4.3. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE BELEIDSPANNEN OF BELEIDSDOCUMENTEN**

BIJLAGEN

- 1. SAMENSTELLING GBC**
- 2. PROCESVERLOOP**
- 3. VERSLAGEN GBC**
- 4. SNELTOETS**
- 5. PAC SNELTOETS**
- 6. GEMEENTERAADSBESLUIT EN VERSLAG PARTICIPATIETRAJECT**

1. INLEIDING

Het mobiliteitsplan van Ingelmunster werd conform verklaard op 9 februari 2004. De milieuovereenkomst met thema mobiliteit dateert van 2008.

Opzet en aanleiding voor de actualisatie van het mobiliteitsplan volgens spoor 3: bevestigingen is om

- de actietabel aan te vullen of aan te passen aan recente ruimtelijke ontwikkelingen en projecten
- deze te integreren in een geactualiseerd plandocument
- de verdere uitvoering van de acties onderling af te stemmen en
- de opvolging van de projecten planmatig door de GBC verder te laten coördineren.

De actualisatie van het mobiliteitsplan van Ingelmunster doorloopt twee fasen:

- **de sneltoets**
- **het geactualiseerd beleidsplan (richtinggevend deel).**

De **sneltoets** heeft als doel het mobiliteitsplan van 2004 te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

Vervolgens wordt het **beleidsplan** van het mobiliteitsplan aangepast en geactualiseerd. Hierbij worden de thema's die de GBC in de sneltoets aangegeven heeft aan het beleidsplan toegevoegd en deze in de actietabel geïntegreerd.

Voor het participatietraject heeft de gemeente volgende procedure gevolgd:

- de GBC wordt uitgebreid met alle adviesraden
- het mobiliteitsplan werd gepubliceerd op de gemeentelijke website.

Dit rapport is gebaseerd op het beleidsplan van 2004, maar met actualisatie van een aantal thema's, zoals aangegeven in de sneltoets.

Bij de beschrijving van het beleidsscenario en de bijhorende opties en maatregelen is waar mogelijk de tekst van het vorige beleidsplan behouden, zodat de link met het mobiliteitsplan 2004 (oriëntatienota, synthesenota, beleidsplan) behouden blijft.

Een aantal van de beschreven opties zijn intussen uitgevoerd of in uitvoering, maar blijven er toch vermeld om de samenhang en visie van het duurzaam scenario en het beleidsplan duidelijk te behouden. In de actietabel wordt wel de actuele stand van zaken weergegeven. In de tabel wordt aangeduid welke acties al uitgevoerd zijn, en welke momenteel op korte of lange termijn gepland worden.

Deze geactualiseerde versie van het beleidsplan werd besproken op de GBC van 31 maart 2010.

De ledenlijst van de GBC en alle verslagen zijn opgenomen in bijlage.

1.1. SNELTOETS

In een eerste fase werd de sneltoets uitgewerkt. In de sneltoets zijn de te verbreden en te verdiepen thema's aangegeven. De sneltoets werd op de audit van 22 april 2009 goedgekeurd.

De GBC heeft volgende thema's geselecteerd:

Werkdomein A:

- A1 ruimtelijk structuurplan en uitvoeringsplannen dienen aangevuld te worden. Deze werden goedgekeurd na de conform verklaring mobiliteitsplan
- A6 opleggen minimaal aantal parkeerplaatsen per woongelegenheden bij bouwvergunningen

Werkdomein B:

- B4 voorziene versterkingen openbaar vervoer opnemen
- B8 aanpassingen snelheidsregime op N357 aanpassen
- B9 zone parkeren max 5 ton in centrum opnemen
- B11 ewijzigde visie W&Z (verbreden kanaal) aanpassen
- B12 sluikverkeer Krekelstraat aanvullen
- B14 voorziene inventaris en beleidsplan trage wegen aanvullen

Werkdomein C:

- C7 tonnagebeperking komende vanuit Izegem af te stemmen op Ingelmunster
- C11 dienstfietsen voor gemeentepersoneel wordt aangevuld.

De actualiteitswaarde van het mobiliteitsplan van 2004 werd door de GBC als volgt samengevat:

	AANWEZIG	ACTUEEL	MOGELIJK AAN TE PASSEN OF OP TE NEMEN
Werkdomein A: ruimtelijk beleid			
A1. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan			X
A2. ruimtelijke uitvoeringsplannen			X
A3. strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit			X
A4. schoolomgeving Kortrijkstraat	X	X	X
Werkdomein B: verkeersnetwerken			
B4. openbaar vervoer	X	X	X
B6. Categorisering lokale wegen	X		X
B8. snelheidsplan	X	X	X
B9. parkeerbeleid en parkeerplan	X	X	X
B11. personen- en goederenvervoer over het water	X	X	X
B12. Sluikverkeer Krekelstraat tonnagebeperking 7.5T		X	X
B14. trage wegen...	X	X	X
Werkdomein C: flankerende maatregelen			
C1. vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	X	X	X
C7. gemeentegrensoverschrijdende aspecten			X
C11. dienstfietsen gemeentepersoneel...		X	X

TABEL 1: ACTUALITEITSWAARDE VAN HET MOBILITEITSPLAN 2004

Het advies van de auditeur (PAC 22/04/2009) vermeldt: 'In het formulier (sneltoets) staat dat de actoren nog achter het beleidsscenario staan. 'In de tabel p. 16,20 wordt dan ook een reeks voorstellen geformuleerd van uit de GBC om te verbreden en te verdiepen. De keuze voor spoor 3 wordt ondersteund. ... Het advies is dan ook gunstig.'

1.2. BELEIDSPLAN

Vervolgens werd het beleidsplan opgesteld. Vertrekkend van het duurzaam mobiliteitsscenario werden de krachtlijnen, maatregelen en de verantwoordelijkheden aangegeven voor de geïntegreerde acties op korte, middellange en lange termijn.

De keuze voor spoor 3 in de sneltoets betekende dat de globale opties van het mobiliteitsplan 2004 bevestigd werden. De basisopties van dit plan blijven behouden, maar aangepast aan de actuele context, figuren en tekst waar nodig geactualiseerd. Zo ontstaat een beleidsdocument, waar ondermeer ook aanvullingen uit andere planprocessen in opgenomen werden en de samenhang met andere planprocessen duidelijk wordt.

2. DUURZAAM MOBILITEITSSCENARIO

In de synthesesnota van het mobiliteitsplan 2004 van de gemeente Ingelmunster werden naast het trendscenario twee scenario's 'duurzame mobiliteit' ontwikkeld.

Het eerste scenario '**Verkeersveilig en -leefbaar Ingelmunster**' legt vooral de nadruk op het realiseren van een verkeersveilige en -leefbare gemeente. Via de categorisering van het wegennet en de daaraan vasthangende inrichting moet het regionale verkeer via de omleiding (de N50) rond het centrum van Ingelmunster afgewikkeld worden naar de N36 of de N37.

Het openbaar vervoer wordt opgewaardeerd tot er voldaan is aan de voorwaarden gesteld omtrent de basismobiliteit, hier d.m.v. een belbus. Verder wordt er bijzondere aandacht besteed aan de uitbouw van een fietsroutenetwerk en allerlei verkeersleefbaarheidsmaatregelen. Zo verdienen de verschillende schoolomgevingen bijzondere aandacht, zullen de verschillende invalswegen naar het centrum aangepakt worden, wordt een snelheidsbeperking van 30 km/u ingevoerd in de woonwijken,

Het tweede scenario '**Verkeersarm Ingelmunster**' zal verder bouwen op het eerste scenario. Concreet betekent dit dat de verschillende elementen uit het eerste scenario overgenomen worden en aangevuld worden met een aantal elementen die nog meer inspelen op het aanmoedigen van de alternatieve vervoerswijzen.

De bestaande buslijnen worden versterkt en in het kader van het regionaalstedelijk gebied Roeselare wordt een stedelijke buslijn voorzien. In het centrum wordt een vrachtverbod voorzien. Om het centrum verder te ontlasten van overbodig verkeer en de leefbaarheid te verhogen wordt de omgeving van de Markt en de aanpalende straten omgevormd tot zone 30 gebied. Om zowel de noord-zuid als de oost-west richting door te knippen, zal er in het centrum eveneens een bepaalde verkeerscirculatie opgelegd worden. Dit zal een invloed hebben de functie of categorisering van een aantal wegen.

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

Het **beleidsscenario** van de gemeente Ingelmunster gaat dan ook uit van volgende krachtlijnen:

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

Met het duurzame scenario van het oude mobiliteitsplan als basis, bouwt het huidige scenario 2010 verder op de in dit scenario aangegeven uitgangspunten, mn:

Ingelmunster verder ontwikkelen als duurzame, leefbare en mobiele gemeente met het faciliteren van voetgangers en fietsers, kwaliteitsverbetering van het openbaar domein door verdere herinrichting van de gemeente en uitbouw van de stationsomgeving als goed bereikbaar multimodaal knooppunt. Dit betekent in eerste instantie het verder zetten van het huidige beleid.

De doelstellingen van dit beleid zijn:

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

Concreet betekend dit:

- functionele en ruimtelijke versterking van Ingelmunster,
- verhoging ruimtelijke identiteit door kwalitatieve inrichting van het openbaar domein.

De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in Ingelmunster hebben in het algemeen een beperkte invloed op de mobiliteit. Nieuwe projecten sluiten aan op het bestaande woonweefsel en respecteren de schaal en de draagkracht van de omgeving.

Het mobiliteitsplan 2010 legt de nadruk op de realisatie van een verkeersleefbare en –veilige gemeente.

Dit scenario wordt in het beleidsplan per thema toegelicht. Het beleidsplan gaat uit van vijf basisdoelstellingen:

- verbeteren van de verkeersleefbaarheid,
- verbeteren van de verkeersveiligheid,
- het in stand houden van de bereikbaarheid van de kernen,
- het vrachtverkeer richten op welbepaalde routes,
- het stimuleren van trein, bus en fiets.

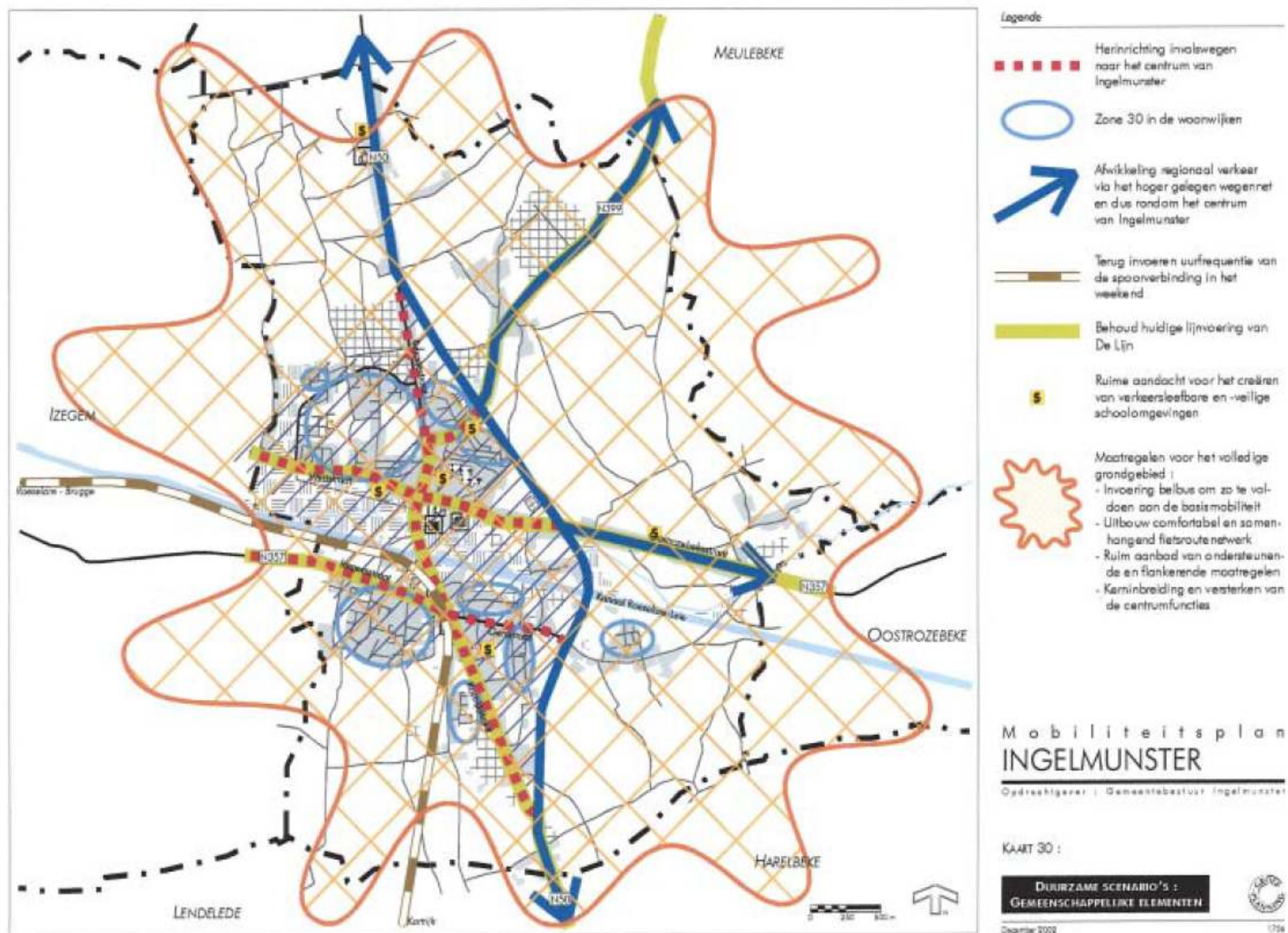


FIG 1: DUURZAAM MOBILITEITSSCENARIO 2004

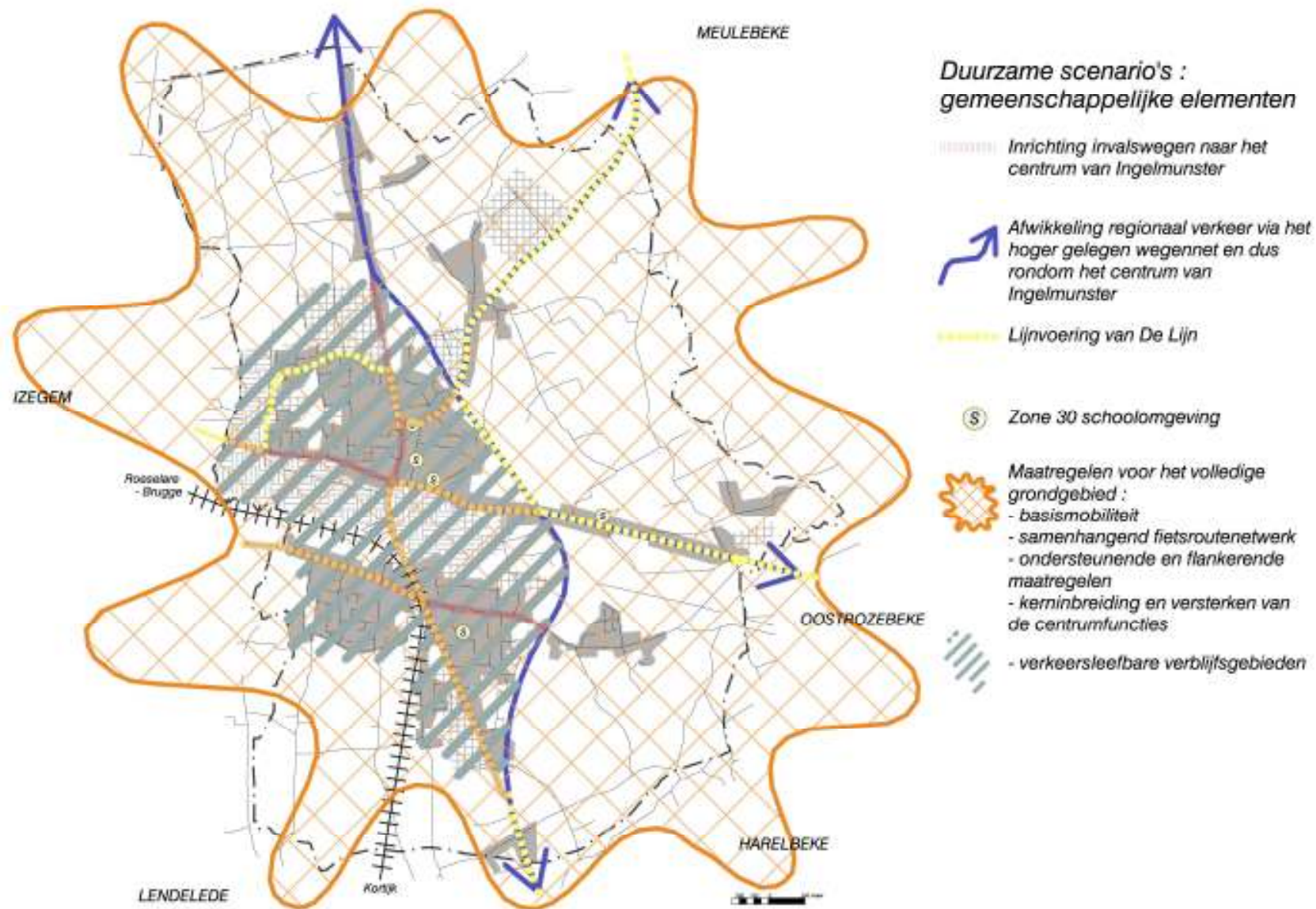


FIG 2: DUURZAAM MOBILITEITSSCENARIO 2010

3. MAATREGELEN

3.1. RUIMTELIJK BELEID - GRS

Met het GRS¹ (2008) als kader worden de ruimtelijke concepten in een visie op de gewenste verkeers- en vervoersstructuur vertaald.

Ingelmunster karakteriseert zich als een gemeente op de grens van het landelijke en verstedelijkte.

Enerzijds is de oppervlakte aan open ruimte nog aanzienlijk, terwijl de gemeente anderzijds gelegen is in de stedelijke invloedssfeer van Roeselare. Haar deels verstedelijkt/industrieel/ambachtelijk karakter heeft de gemeente te danken aan de ligging langsheen het kanaal Roeselare-Leie gegraven in de Mandelvallei en aan de N50d, vóór de aanleg van de Ring een belangrijke verbindingsweg doorheen de gemeente.

De agrarische sector is in de open ruimtegebieden van de gemeente vrij belangrijk. Ambachtelijke/industriële bedrijvigheid is sterk verspreid aanwezig, enerzijds op verschillende kleine tot grote (> 3ha) bedrijventerreinen die soms slechts één bedrijf huisvesten, al dan niet gelegen binnen het kernweefsel, anderzijds als geïsoleerde zonevreemde bedrijven verspreid over het open ruimtegebied.

Handels- en kantooractiviteiten situeren zich voornamelijk rond de markt en langs invalswegen naar het centrum, waarbij de Kortrijkstraat structurerend is voor baanwinkels.

Met de aanleg van de Ring lijkt het wonen compacter geworden. Toch zijn er binnen de bebouwde ruimte nog aanzienlijke oppervlakten aan niet-uitgeruste gronden aanwezig. Ook kent het wonen belangrijke uitwaaiing langsheen (historische) invalswegen naar de kern en is de (geïsoleerde) bebouwing in de open ruimte (agrarisch gebied) aanzienlijk.

De bereikbaarheid van de gemeente is verbeterd met de aanleg van de Ring, maar het sluipverkeer in oost-west richting, doorheen het centrum blijft een probleem.

De Mandel, ten noorden van het kanaal met natuureservaat de Mandelhoek, is structurerend voor de natuurlijke structuur. Duidelijk herkenbaar in de gemeente en belangrijk voor de landschappelijke structuur zijn verder de vallei van de (Oude) Devebeek (oosten) en de heuvelrug in het zuiden. Deze elementen accentueren sommige gave gebieden in de open ruimte.

De recreatieve structuur is versnipperd tot enkele terreinen. Hoewel het kanaal zich uitstekend leent voor recreatieve activiteiten, zijn deze op vandaag slechts in beperkte mate aanwezig en kan geen continuïteit waargenomen worden langs deze as.

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

¹ WVI 2008 GRS Ingelmunster – richtinggevend en bindend gedeelte

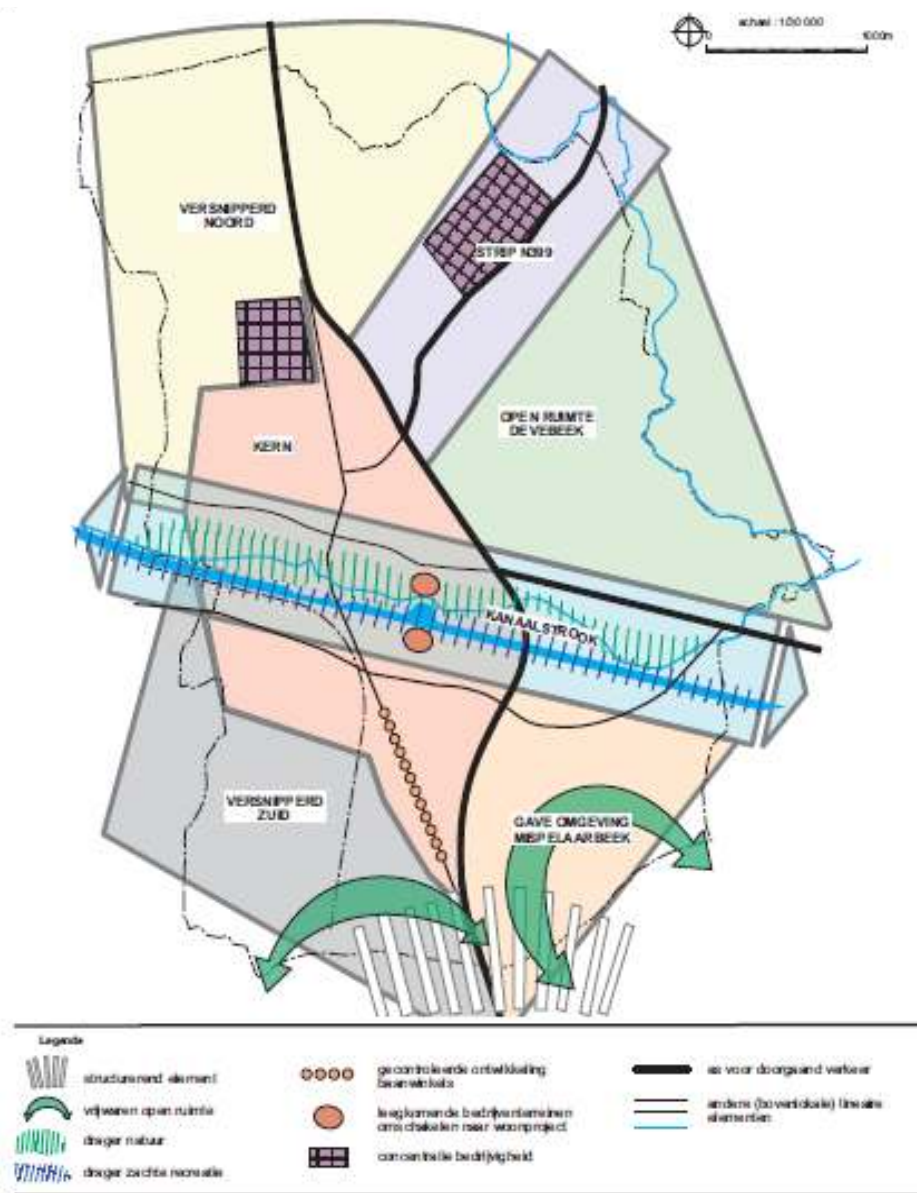


FIG 3: SCHEMATISCHE WEERGAVE GLOBALE TOEKOMSTVISIE GRS

Basisopties GRS:

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

Als beleidsdoelstellingen voor het verkeer en vervoer worden in het richtinggevend deel van het GRS volgende punten vermeldt:

KOMEN TOT EEN FUNCTIONELE OPDELING VAN LOKALE WEGEN

Lokale wegen zijn wegen waar het toegang geven de belangrijkste functie is. Een verdere functionele opdeling van deze wegen binnen een gemeente is belangrijk. Op deze manier wordt niet enkel rekening gehouden met het lokale autoverkeer, maar ook met het lokaal fietsverkeer, busverkeer en vrachtverkeer. Conform het mobiliteitsplan wordt er onderscheid gemaakt tussen 3 categorieën lokale wegen: lokale weg I, II en III.

GEEN BIJKOMENDE ONTSLUITING OP N50

De N50, Ring rond Ingelmunster, kan op slechts een zeer beperkt aantal punten gekruist worden. Het gaat om de grote kruispunten, nl. met de Gentstraat, Oostrozebekestraat en Meulebekestraat, Kortrijkstraat en Bruggestraat.

De kruising met de Bruggestraat wordt door AWWV vervangen door een rotonde. Naast deze belangrijke kruispunten sluit enkel het bedrijventerrein Ringzone (ter hoogte van de Kleine Weg) rechtstreeks aan op de Ring. Voor andere functies gelegen langs de Ring is naar een oplossing gezocht, zonder rechtstreekse aansluiting. Een voorbeeld is het voetbalterrein aan de overzijde van de ring (kant open ruimte) dat bereikt wordt via een onderdoorgang onder de N50. Deze onderdoorgang is bovendien enkel toegankelijk voor voetgangers in functie van het voetbalgebeuren. Ook de verkaveling 'Gentstraat Noord' is zodanig ontwikkeld zonder aansluiting op de N50, net zoals dat bij de nieuwe ontwikkelingen langs de Nijverheidsstraat en Mandelstraat (ten noorden van het kanaal) het geval is.

Het is de bedoeling van de gemeente, in functie van een blijvende vlotte en veilige doorstroming op de N50, geen nieuwe ontsluitingen op de N50 toe te laten. Dit komt eveneens de leefbaarheid in het centrum ten goede.

Immers, via een vlotte doorstroming over de N50, gaat vrachtverkeer maar ook autoverkeer, minder snel geneigd zijn de as Oostrozebekestraat-Weststraat of de as Gentstraat-Izegemstraat doorheen het centrum te gebruiken.

AFBOUWEN DOORSTROMING N50D EN DOORSTROMING N357

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

VOORZIEN IN EEN VEILIGE AFWIKKELING VAN GOEDERENVERVOER EN EEN GOEDE ONTSLUITING VAN BEDRIJVENZONES

Het vrachtverkeer dient zo snel mogelijk afgeleid te worden naar het hoofd- en primaire wegennet. Via de secundaire wegen dient al het zware doorgaande verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Ingelmunster) rond het centrum van Ingelmunster geleid naar dit hoofd- en primaire wegennet.

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

Uiteraard geldt dezelfde beweging in omgekeerde richting.

Ook in oost-westrichting dient het doorgaande verkeer geweerd te worden. Zowel de N37 als de N36 komen hiervoor in aanmerking als alternatief. Om dit af te dwingen wordt er in het centrum een tonnagebeperking ingevoerd. Een goede doorstroming op de N50-Ring (zie hoger) is een bijkomende manier om doorgaand verkeer doorheen het centrum te weren.

Nieuwe bedrijvzones dienen direct te ontsluiten op een secundaire weg. De in- en uitrit van de zone is te concentreren op 1 punt. Dit vindt de gemeente zeer belangrijk. Haar keuzes voor nieuwe LO-zones zijn hier volledig op afgestemd. De N357 als secundaire weg valt echter uit de boot voor nieuwe ontwikkelingen in de richting van bedrijvigheid. Deze weg is op het grondgebied van Ingelmunster te dicht gelegen bij de Mandelvallei en heeft reeds verschillende functies die moeilijk te vereenzelvigen zijn met bedrijventerreinen (schooltje, kleinhandel, ...). Een aangepaste inrichting van de secundaire weg dringt zich op.

EEN GOED UITGEBOUWD FIETSROUTENETWERK

Het fietsnetwerk van Ingelmunster is gebaseerd op het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk. In het provinciaal fietsroutenetwerk wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdroutes en bovenlokale routes. In het mobiliteitsplan wordt dit netwerk verder verfijnd met lokale routes. Een aantal nieuwe lokale routes, enkel gericht op langzaam verkeer en die de diverse stedelijke fragmenten aan elkaar rijgen (historische dreef, kasteelpark, centrumweefsel, station, gemeentelijk sportcentrum en nieuwe en bestaande woonprojecten), worden gecreëerd.

De bindende bepalingen van het GRS ivm verkeer en vervoer vermelden:

Selecties

- Lokale weg I: Izegemstraat, deel Weststraat (vanaf Izegem tot kruispunt 11Juli Singel)
- Lokale weg II: Bruggestraat-Stationstraat-Stationsplein-Kortrijkstraat, 11 Juli Singel, deel van de Oostrozebekestraat (vanaf de aansluiting met de N382 tot Oostrozebeke), deel van de Gentstraat (tussen de Kortrijkstraat en de N50), Roeselarestraat
- Lokale weg III: alle overblijvende wegen
- Lokale route fietsverkeer: Ring, Weststraat-Gravinnestraat-Oostrozebekestraat, 11 Juli Singel, Doelstraat, Gistelstraat, Naaipanderstraat, Klaprozenstraat-Oliekouterstraat-Beukendreef, Izegemstraat tussen grens Izegem en Kortrijkstraat, Rozestraat-Spoorwegstraat, Heirweg-Zuid, Keirselaarstraat-Kweekstraat, Kanaalstraat-Nijverheidsstraat (via fiets- en voetgangersbrug over kanaal).

Ondersteunende maatregelen en acties: Maatregelen die doortocht doorheen centrum bemoeilijken:

- De omgeving van de markt van Ingelmunster omvormen tot een aangenaam (verkeersarm) voetgangersgebied - zone 30 voor autoverkeer.
- Opmaak bedrijfssignalisatieplan
- Tonnagebepanking: momenteel is er op de invalswegen naar het centrum van Ingelmunster sinds half 2002 een tonnagebepanking van 7,5 ton opgelegd. In principe kan al het doorgaand (zwaar) verkeer volledig rond het centrum afgewikkeld worden via het secundaire wegennet naar de hoofd- en primaire wegen. De ervaring toont nu reeds aan dat dit een gunstige invloed gehad heeft op de doorgang van zwaar verkeer door het centrum.
- Aanleg rotonde t.h.v. Aviflora. Dit laat toe dat verkeer van en naar het nog aan te leggen bedrijventerrein Zandberg probleemloos alle richtingen uit kan (Brugge en Kortrijk) zonder woonstraten te belasten en zonder het centrum te doorkruisen.
- Het probleem van het ambachtelijk terrein Ringzone, dat nu verplicht richting Brugge dient uit te rijden wanneer het op de Ring N50 uitkomt en dat zich via het centrum (N50d) terug in de richting Kortrijk begeeft, gezien het op de N50 geen mogelijkheid heeft om te keren, wordt opgelost bij de aanleg van een rotonde.
- Realisatie van poorteffect en verkeersremmende maatregelen langsheen de Izegemstraat.

Andere ondersteunende maatregelen:

- Opleggen verplichtingen bij ontwikkelen van nieuwe woonwijken en bedrijvzones (streven naar 1ontsluiting, zone 30 afdwingen via inrichting, verplichtingen opleggen naar waterbeheer).
- Herinrichten stationsomgeving i.s.m. NMBS

- Aanpassen fietsvoorzieningen langsheen de N50d, Weststraat, Gentstraat en 11 Juli Singel
- Beveiligen oversteek kruispunten N50d-N399, N50d-Weststraat, N50d-Izegemstraat, Weststraat-11 Juli Singel.
- Uitbouw fiets- en voetgangersdoorsteken in en tussen de woonwijken
- Inventarisatie trage wegen/buurtwegen en het voeren van een onderzoek naar buurtwegen met een verbindend of recreatief karakter.
- Inrichting Weststraat-Gentstraat.
- Herinrichten kruispunt N50 met N50d (rotonde) door AWV.

Suggestie naar de hogere overheid:

Bij de herinrichting van de N357 – traject Oostrozebekestraat - wel degelijk rekening houden met de aanwezige functies. De herinrichting zodanig aanpakken dat de leefbaarheid in het woonlint gegarandeerd blijft (snelheidsremmers, veilige oversteekmogelijkheden vooral in de nabijheid van de school, groen in het straatbeeld, kwalitatieve kleinschalige bestrating, veilige fietsvoorzieningen, ...).

3.2. W&Z

W&Z voorziet een verbreding van het kanaal om vlottere scheepvaart mogelijk te maken. De concrete planning, raming en timing voor dit project zijn niet gekend. Dit is een project op lange termijn. De nieuwe brug over het Kanaal is echter opgenomen in de plannen voor de vernieuwing van het centrum van Ingelmunster.

3.3 CENTRUMVERNIEUWING

Intussen heeft de gemeente een wedstrijd uitgeschreven voor de vernieuwing van het centrum van Ingelmunster.

Momenteel ligt de visie op de dorpskernvernieuwing vast. De concrete invulling zal per fase worden verfijnd in overleg met de inwoners en de externe partners.

De centrumbrug wordt een platform dat vertrekt vanuit het marktplein en over de Mandelvallei landt op het statonsplein. Zo wordt Ingelmunster een drie-eenheid. De brug wordt hoger, langer en veiliger dan de huidige brug. Via een nieuwe weg achter de rij bestaande woningen in de Stationsstraat zal de brug worden opgereden.

Het centrum wordt **verkeersluw** gemaakt met zones 30. Daarnaast komen er zones voor lang en kort parkeren. De huidige parking achter het gemeentehuis wordt uitgebreid voor lang parkeren.

Op **het marktplein** wordt een luifel voorzien met fietsenstallingen, van waaruit de diverse fiets- en wandelroutes vertrekken. Het plein wordt een ruime, groene zone met ruimte voor terrassen.

Ook **de stationsbuurt** krijgt een gezellig plein met ruimte voor terrassen en veel groen. Aan het stationsplein wordt eveneens een luifel voorzien boven beide perrons en een tunnel en waar fietsers en voetgangers kunnen oversteken. Daarnaast komt er een kiss&ride zone.

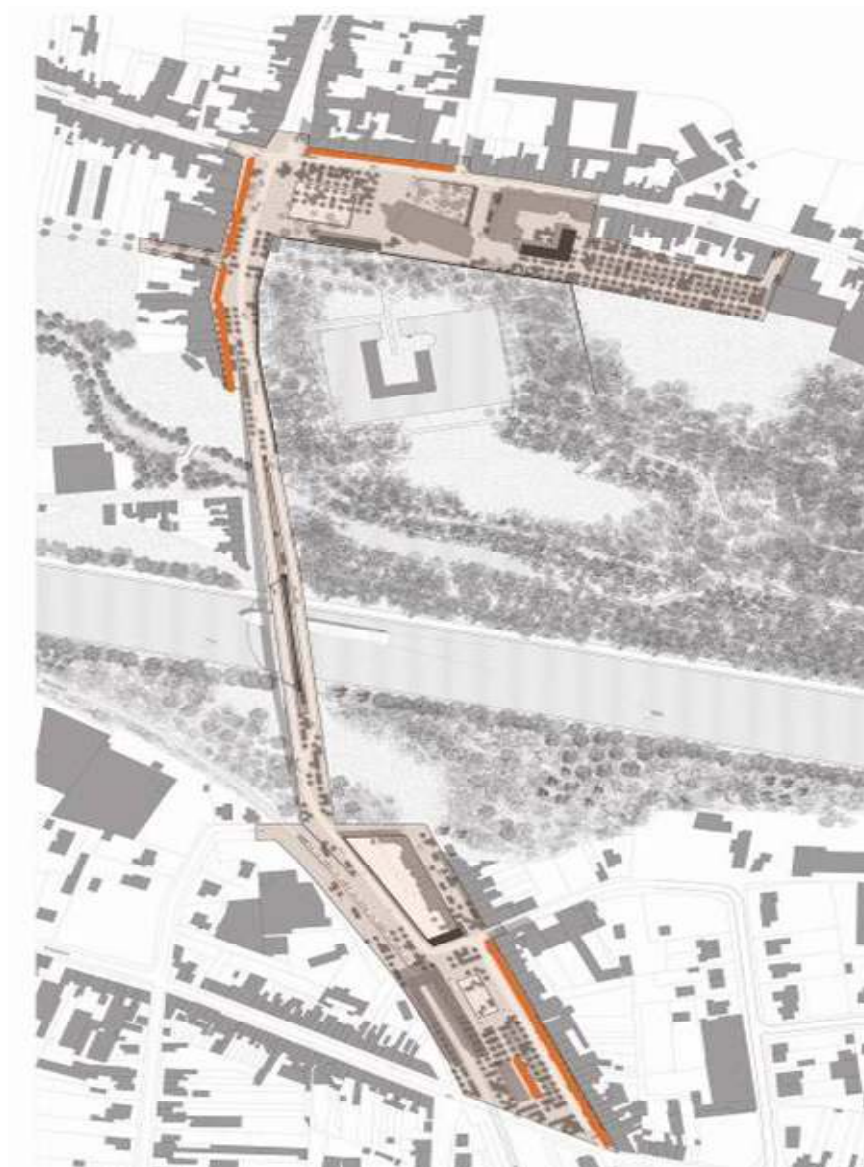


FIG 4: WEDSTRIJDONTWERP CENTRUMVERNIEUWING



PLAN MARKT

FIG 5: WEDSTRIJDONTWERP MARKT



PLAN VALLEI

FIG 6: WEDSTRIJDONTWERP VALLEI



PLAN STATION

FIG 7: WEDSTRIJDONTWERP STATION

3.4. RUIMTELIJKE PROJECTEN MET INVLOED OP DE MOBILITEIT

Binnen de planperiode van het huidige mobiliteitsplan worden de volgende ruimtelijke projecten uitgevoerd, die van invloed zijn op de mobiliteit in Ingelmunster.

STRATEGISCHE PROJECTEN	INVLOED OP MOBILITEIT
Centrumvernieuwing	
W&Z	W&Z voorziet een verbreding van het kanaal in het centrum, om die reden dient de dorpsbrug vervangen te worden door een bredere constructie, die zal opgevat worden als een luie brug (stijgingspercentages binnen richtlijnen vademecum) – project is opgenomen in meerjarenprogramma 2012
Station	2011 verbetering perroninfrastructuur, stationsplein plus herinrichting Kortrijkstraat
Bedrijventerrein Deefakker	Bedrijventerrein Deefakker werd wel opgenomen binnen de afbakening regionaal stedelijk gebied Roeselare + uitbreiding van de zone – ontsluiting voorzien langs de N399-gewestweg
BPA Zandberg	nieuwe ambachtelijke zone van 14ha
RUP's	INVLOED OP MOBILITEIT
RUP Centrum - kadert in centrumvernieuwing	Inrichting centrum plus verplaatsen inrit parking achter gemeentehuis
RUP Oostrozebekestraat (tussen Ring en Krekelstraat) - bestaande bestemmingen worden bevestigd - beperkte uitbreiding voor bedrijfsactiviteiten	Bestaande bedrijven
RUP Kortrijkstraat (tussen Stationsplein en oude spoorwegbedding) - bestaande bestemmingen worden bevestigd - achtergelegen binnengebied kan als woongebied ontwikkeld worden (nieuwe aansluiting op Kortrijkstraat thv H. Consciencestraat)	20 woningen
RUP Kortrijkstraat-zuid (tussen oude spoorwegbedding en Vandenabeele) - bestaande bestemmingen worden bevestigd - nieuwe en ruimere mogelijkheden voor bedrijfsactiviteiten (handel, kmo, ambacht)	30 woningen
RUP Waterstraat - (omgeving Waterstraat) - mogelijkheden herbestemming Valora Voeders tot woonzone	Onderzoek herbestemming bestaande gebouwen tot wonen watergebonden recreatie, beperkte invloed op mobiliteit
RUP Gentstraat-noord - nieuw woonproject langs Kanaal - overige bestemmingen worden bevestigd	120 woningen
RUP Bruggestraat - bestaande bestemmingen worden bevestigd - meergezinswoningen langs Bruggestraat worden mogelijk - zone voor handelsactiviteiten	Bevestiging bestaande bestemming geen uitbreiding

TABEL 3: LOKALE EN REGIONALE PROJECTEN MET INVLOED OP DE MOBILITEIT

3.5. CATEGORISERING WEGEN

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

Voor de categorisering van de wegen wordt uitgegaan van de gewenste functie van de weg ten aanzien van de bereikbaarheid enerzijds en de leefbaarheid anderzijds. Aan de wegcategorie wordt dan de gewenste inrichting van de weg gekoppeld.

De categorisering is opgebouwd vanuit de opties voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Ingelmunster en de huidige en gewenste verkeersinfrastructuur.

De wegenhiërarchie betekent niet dat de verblijfsfunctie op de wegen verschillend gewaardeerd wordt, enkel dat de maatregelen en middelen om de verkeersleefbaarheid te verbeteren niet overal dezelfde zijn. Zo zal voor lokale wegen I (buiten de bebouwde kom), die een verbindende functie hebben de aanleg van fietspaden streefdoel zijn.

De maatregelen op het secundaire en primaire net en op de hoofdwegen, een taak van het Vlaams gewest, worden maatregelen genomen om afwenteling op het lokale net uit te sluiten.

Met de huidige categorisering van de wegen streeft de gemeente ernaar het gebruik van de wegen af te stemmen op de door de categorisering aangegeven bestemming van deze wegen.

Grote Roeselarestraat was in vorig beleidsplan nog lokale weg II in het nieuwe beleidsplan lokale I..

De huidige categorisering van het wegennet voor de gemeente Ingelmunster is (beleidsplan 2010):

Hoofdwegen en primaire wegen

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

Secundaire wegen

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

Secundaire weg I

- N399 (Meulebekestraat) vanaf de Holdestraat (Tielt) tot de N50 (Ingelmunster),
- N50 (Ringlaan) van de N399 (Ingelmunster) tot de R8 (Kortrijk),
- N357 (Oostrozebekestraat) van de N50 (Ingelmunster) tot de aansluiting met de N382 (Oostrozebeke/Ingelmunster),
- N382 van de N43 (Waregem) tot de aansluiting op de N357 (Ingelmunster/Oostrozebeke)

Secundaire weg II

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

Lokale wegen

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

Lokale weg I

Deze wegen zijn eigenlijk lokale verbindingswegen en verzorgen de verbinding van Ingelmunster met de omliggende gemeenten.

In Ingelmunster worden volgende wegvakken aangeduid als lokale weg I:

- Izegemstraat,
- deel van de Weststraat (vanaf Izegem tot aan het kruispunt met de 11-Julisingel)
- Grote Roeselarestraat². (te bespreken met provincie en buurgemeenten)

Deze laatste drie verbinden de kern van Ingelmunster met de buurgemeente Izegem.

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

² In het mobiliteitsplan 2004 lokale weg II

Lokale weg II

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

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

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

Lokale weg III

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

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

Met de buurgemeenten Izegem en Meulebeke zal een overleg georganiseerd worden om van de Grote Roeselarestraat een lokale (verbings)weg I voor vrachtverkeer te maken.



FIG 8: CATEGORISERING WEGEN MOBILITEITSPLAN 2004

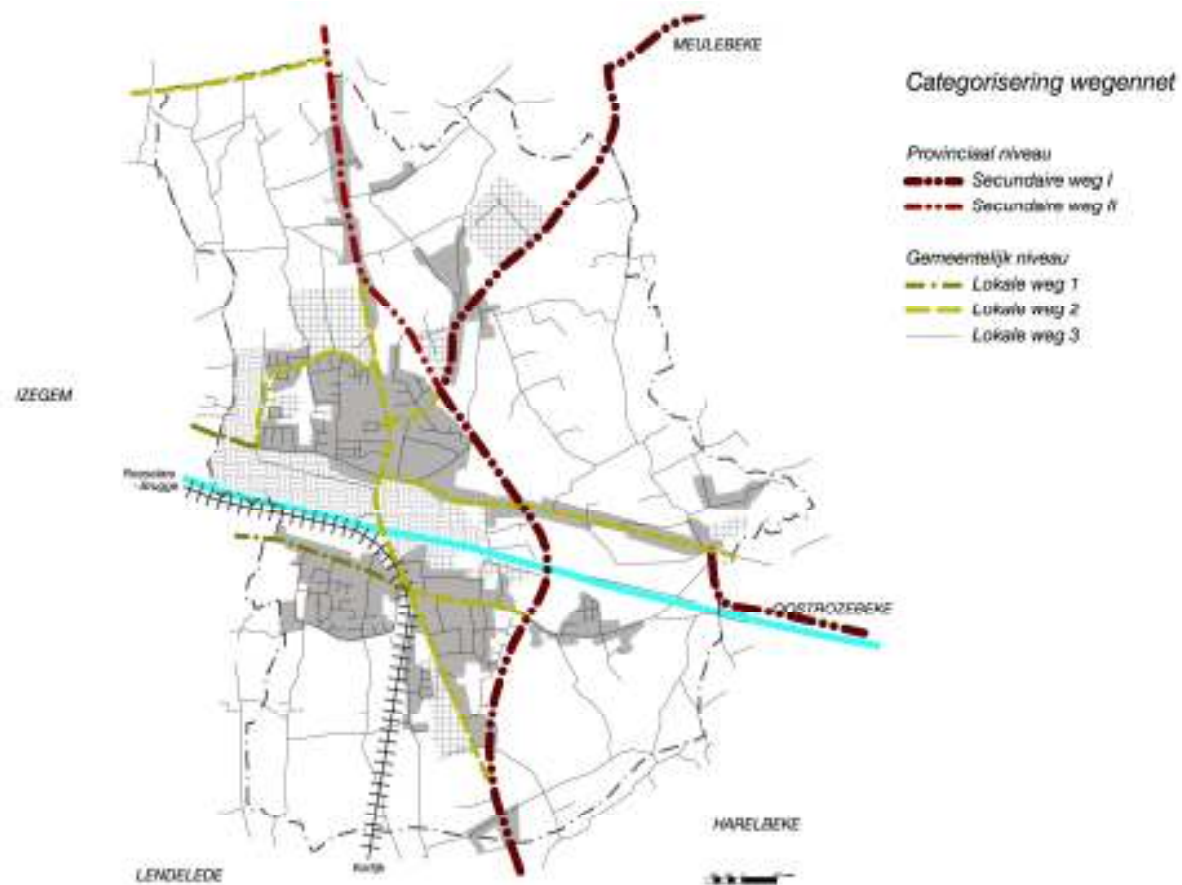


FIG 9: CATEGORISERING WEGEN MOBILITEITSPLAN 2010

3.6. VRACHTVERKEER

Het vrachtverkeer dient zo snel mogelijk afgeleid te worden naar het hoofd- en primaire wegennet. Via de secundaire wegen dient al het zware doorgaande verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Ingelmunster) rond het centrum van Ingelmunster geleid te worden naar dit hoofd- en primaire wegennet.

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

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

Voor het vrachtverkeer is de omleiding gerealiseerd en in het centrum is een tonnagebeperking van 7.5T. De Grote Roeselarestraat zal in de lokale omleiding opgenomen worden als verbinding tussen Meulebeke, Ingelmunster en Izegem.

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

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

Omwille van het sluikverkeer in de Krekelstraat geldt een tonnagebeperking van 7.5T.

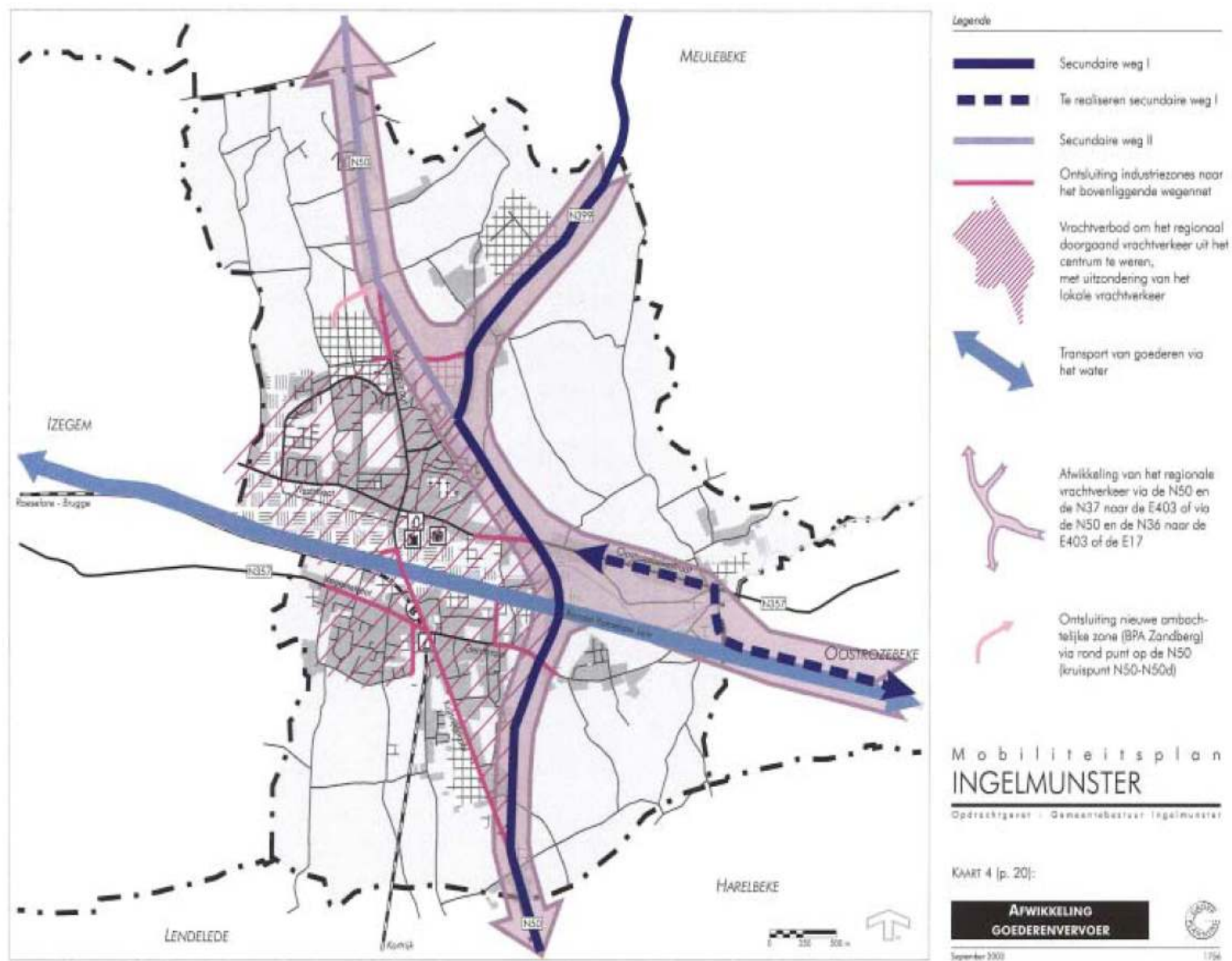
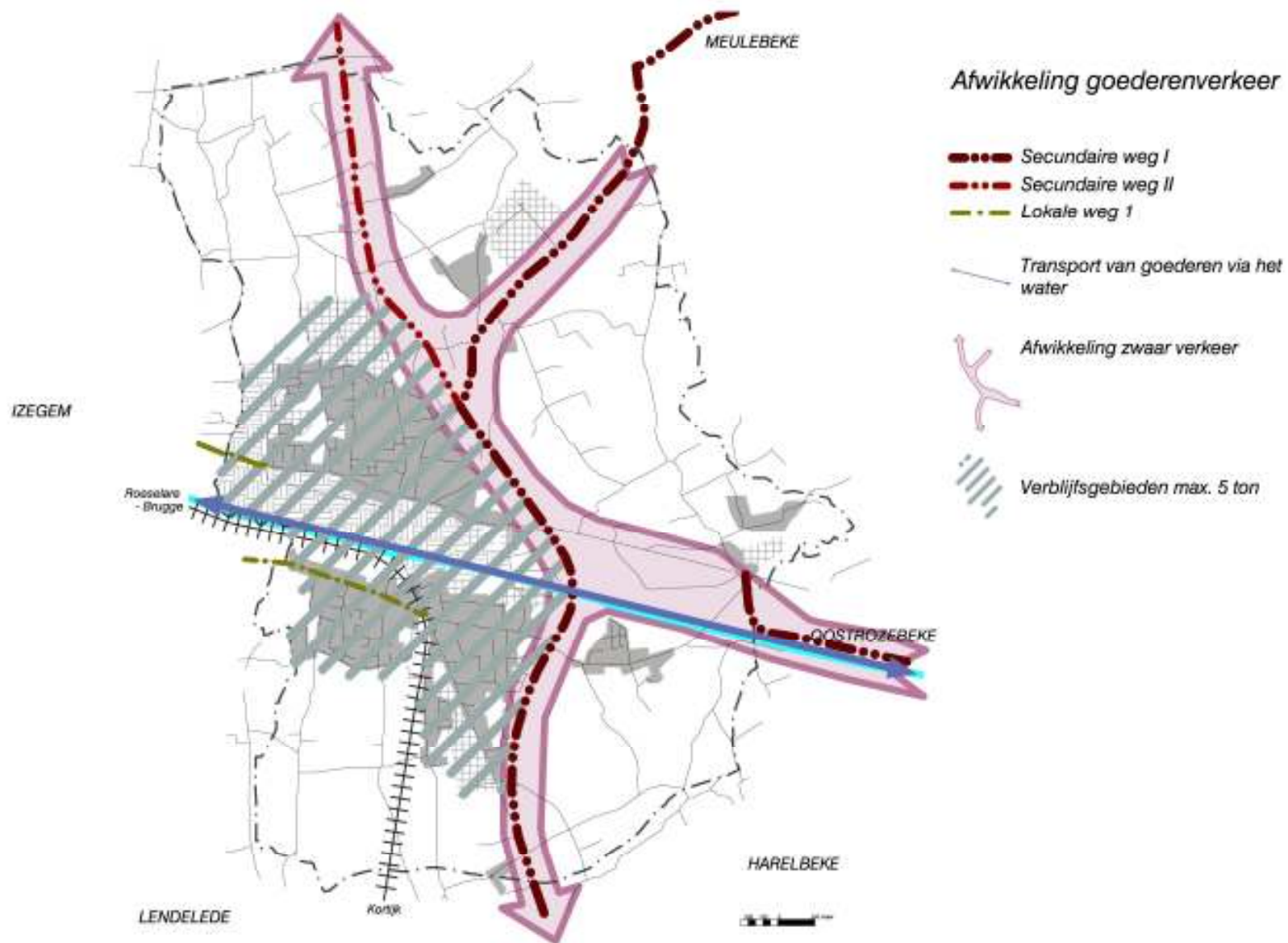


FIG 10: ROUTES VRACHTVERKEER 2004



3.7. SNELHEIDSBELEID

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

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

De GBC heeft de voorkeur aan een integrale zone 70 buiten de bebouwde kom, ook voor de Ringlaan.

Tot 4 à 5 jaar geleden was het snelheidsregime op de Ringlaan 70 km. De wegbeheerder heeft dan korte secties terug op 90km gebracht om het doorgaand verkeer uit het centrum te weren. De GBC kiest voor een eenvormig beleid en is voorstander voor 70km. Het probleem van het doorgaand verkeer in het centrum is door de circulatiewijziging en de heraanleg van de Bruggestraat onmogelijk gemaakt.

Naast de kern van Ingelmunster, de verschillende schoolomgevingen en woonwijken wordt ook de stationsomgeving op termijn opgenomen in de zone 30.

Op de volgende figuur wordt het huidige gedifferentieerd snelheidsbeleid van de gemeente Ingelmunster weergegeven

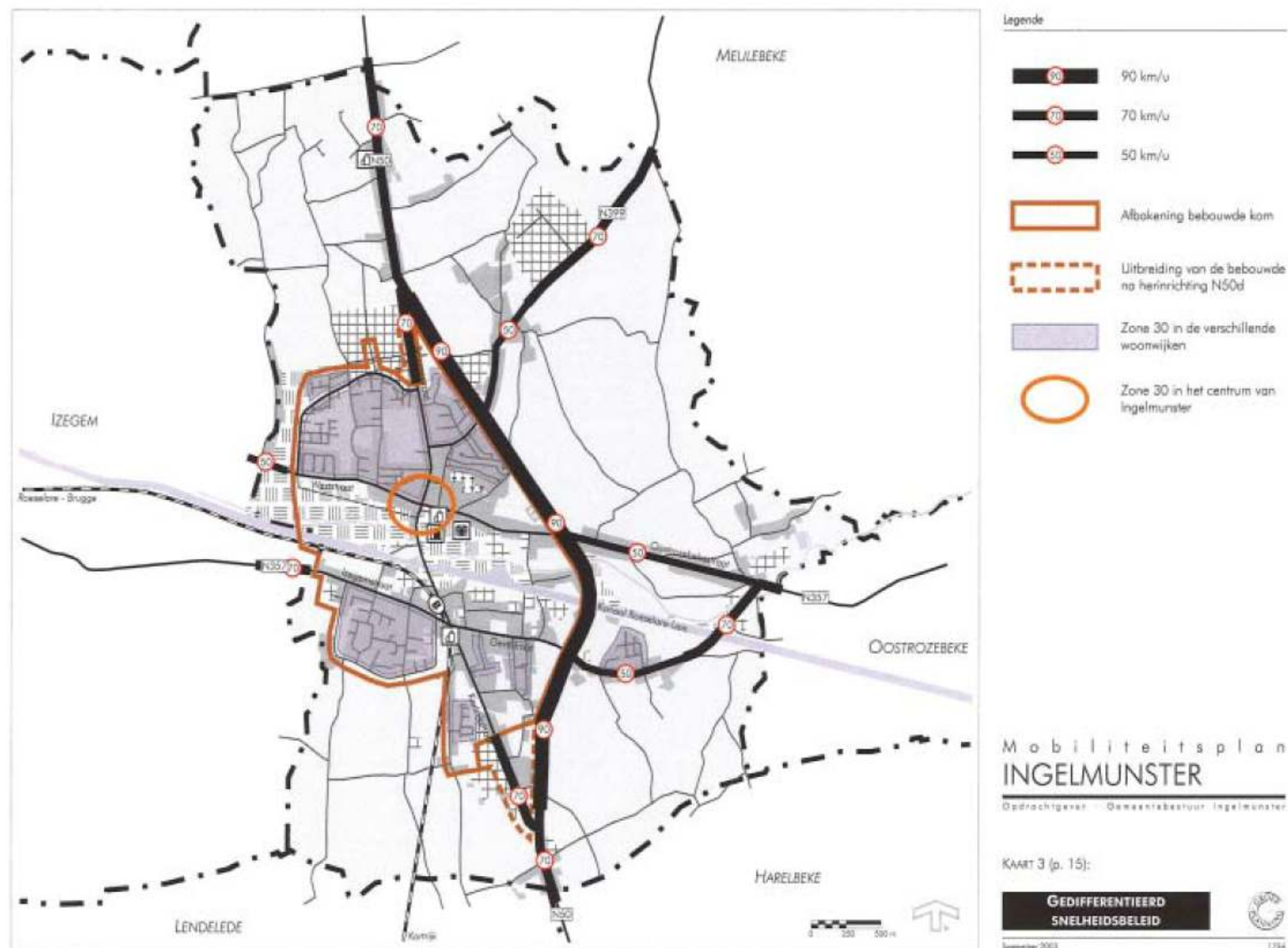


FIG 12: SNELHEIDSBELEID 2004

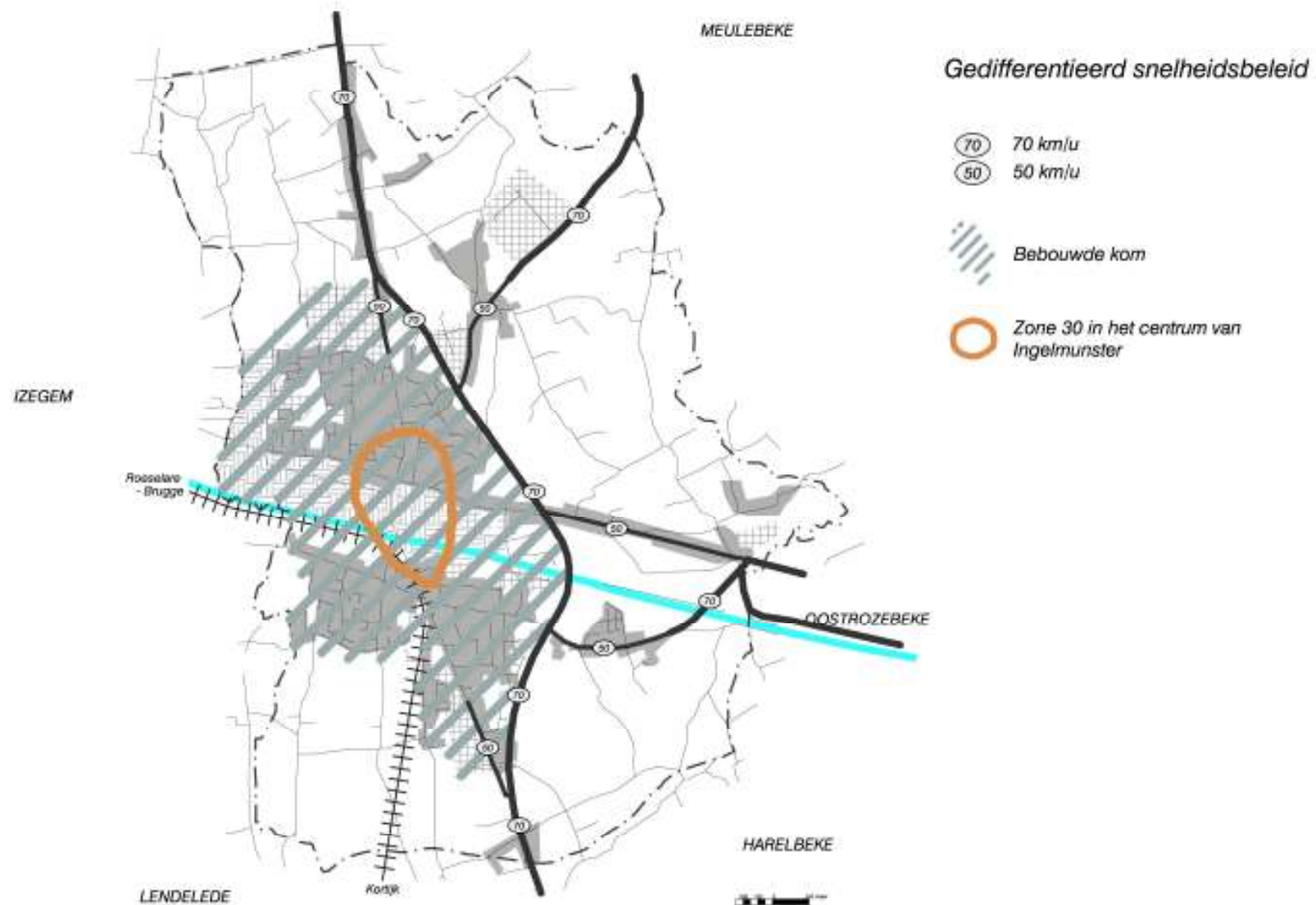


FIG 13: SNELHEIDSBELEID 2010

3.8. MAATREGELEN OP DE (LOKALE) WEGEN

Een aantal ingrepen zullen uitgevoerd worden naargelang van de functie van de weg. In de doortochten wordt de stroomfunctie van de weg in evenwicht gebracht met de functie voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, en de leefbaarheid voor omwonenden en bezoekers.

Uit het mobiliteitsplan 2004 werden volgende projecten volledig uitgevoerd:

Sinds de laatste voortgangsrapportage werden naast alle lopende zaken, volgende projecten volledig uitgevoerd:

- herinrichting + aanpassen fietsvoorzieningen N399 tss N50 en N50d
- beveiligen oversteekbeweging fietsers N50 / Roeselarestraat
- Herinrichten kruispunt + beveiligen oversteekbeweging fietsers N50 / N50d Bruggestraat
- Inventarisatie trage wegen – beleidsplan goedgekeurd door schepencollege, eerste projecten herinrichting zijn uitgevoerd in 2009
- inrichting N50 Kortrijkstraat (vak N50d / grens Harelbeke)
- poorteffect N50d Kortrijkstraat
- beveiligen oversteek kruispunt N50d/ N382 – N357 aanleg verbinding 3e fase inrichting N50d (Bruggestraat) / 1e fase poorteffect N357 Izegemstraat
- inrichting kruispunt 11-julisingel/Bruggestraat – definitief ingericht in functie van voorrangswijziging + beveiligen fietsoversteek + poorteffect
- aanleg aangepaste fietsvoorziening N50d Bruggestraat / eerste deel + inrichten kruispunt met N399 Meulebekastraat/voorrangswijziging
- beveiligen oversteek kruispunt N50d / Izegemstraat - opgenomen in project centrumhernieuwing
- inrichten woonwijken tot zone 30
- fietsen voor personeel

Op volgende wegen worden in het mobiliteitsplan 2010 maatregelen op korte termijn voorzien:

- uitstippelen parkeersignalisatie – na de eerste fase van het project dorpskernvernieuwing zal dit volledig afgewerkt worden
- aandacht fietsverkeer bij studie centrumbrug - uitvoering voorzien op meerjarenprogramma W&Z – studie wordt in 2010 opgestart
- circulatieve maatregelen centrum – opgenomen in project centrumhernieuwing
- inrichten schoolomgevingen - opgenomen in project dorpskernhernieuwing
- inrichten schoolomgevingen buiten bebouwde kom – inrichting N357 voorzien begroting 2010 - 2011
- N 357 aanleg vrijliggende fietspaden Oostrozebekestraat – begroting 2010 - 2011
- aanpassing fietsvoorziening N50d (Stationsstraat, -plein) - opgenomen in project centrumhernieuwing
- beveiligen oversteekbeweging fietsers N50/N357 – begroting 2010 -2011
- beveiligen oversteekbeweging fietsers N382/N357 – aanbesteed 2008 – uitvoering /2010

3.9. OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer in Ingelmunster voldoet sinds 2003 aan de basismobiliteit.

Door de gewijzigde verkeerscirculatie zal de reisweg van de lijn 52 Kortrijk - Tielt in het centrum in Ingelmunster via de N50, Ringlaan en de N357, Oostrozebekestraat verlopen.

Het station van Ingelmunster wordt een hoofdhalte.

Tijdens bilateraal overleg heeft De Lijn aangegeven (ondanks dat deze opties reeds in het mobiliteitsplan van 2004 door alle partners goedgekeurd werd) niet gelukkig te zijn met de gewijzigde reisweg voor de lijn 52. Het traject Weststraat werd verlegd naar de 11 Julisingel, het traject Bruggestraat - Meulebekestraat werd verlegd naar de Oostrozebekestraat - Ring.

Door de gemeente Ingelmunster worden volgende maatregelen voor het de verbetering van het openbaar vervoer opgenomen in de actietabel:

- Uitbouw halte Markt bij heraanleg Markt
- Uitbouw halte Oostrozebekestraat (toegankelijke halte)
- Aanleg en uitbouw nieuwe halte net voor rondpunt Meulebekestraat/N50 met voorziening fietsenstalling (overdekt), schuilgelegenheid, aanleg vrijliggende fietspaden en voetgangersoversteek.
- Aanleg en uitbouw nieuwe halte op N50 ter hoogte van Sportcentrum (ter hoogte van voetgangerstunnel) – haltehaven en schuilgelegenheid.
- Derdebetalersysteem.

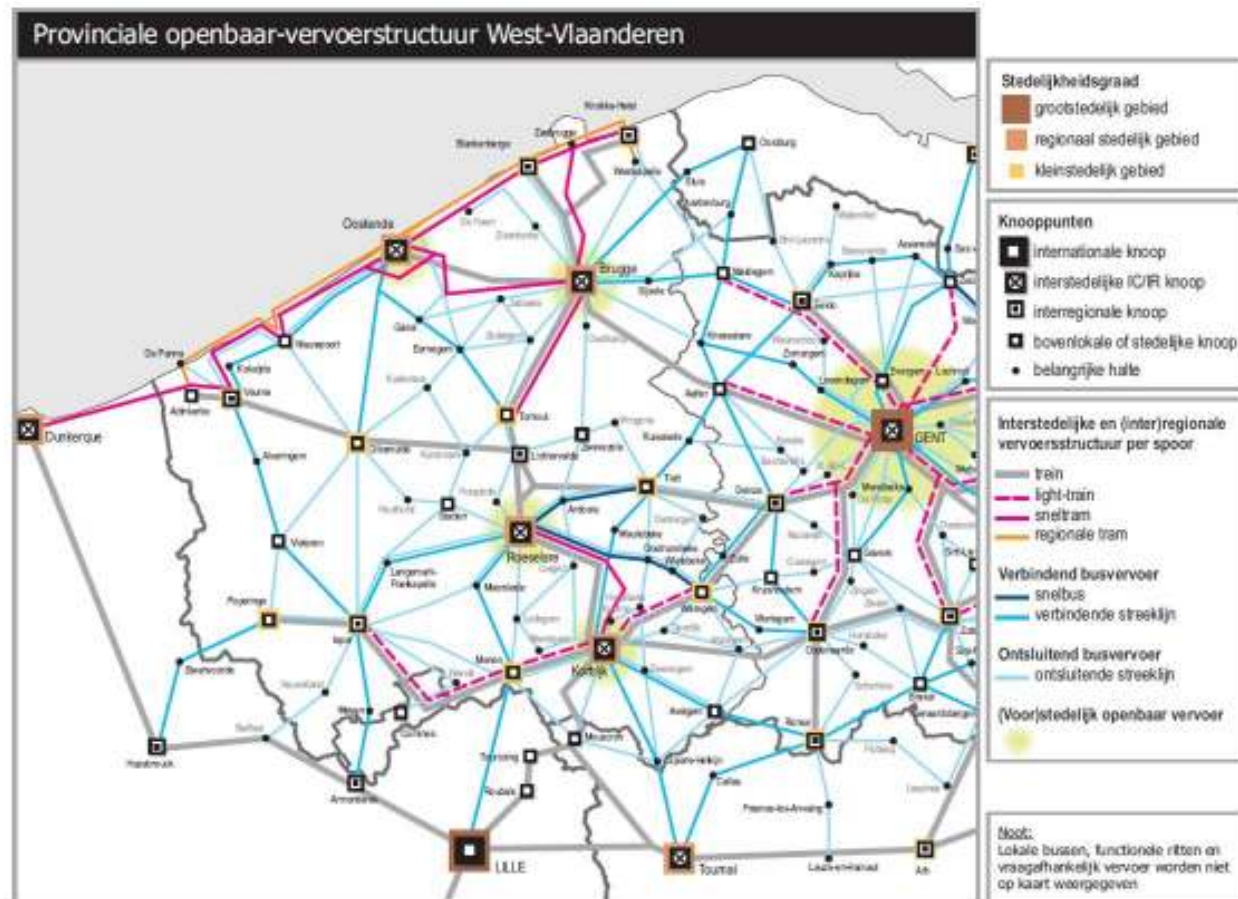


FIG 14: NEPTUNUSPLAN

3.10. PARKEREN

In het vademecum duurzaam parkeerbeleid van 2008 staan de globale uitgangspunten met betrekking tot een lokaal parkeerbeleid. De principes van het vademecum vormen een leidraad bij de uitwerking van het parkeerbeleid. Bij toepassing van spoor 3 is verder met een gedifferentieerde toepassing van het “stand still” principe rekening te houden.

In het nieuwe opzet van het mobiliteitsconvenant wordt het principe van “stand still” verlaten en ingeruild voor het concept “duurzaam parkeerbeleid”. De filosofie achter deze wijziging is dat het parkeerbeleid een integraal onderdeel is van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De term “stand still” was louter op parkeren gericht, daar waar men in een duurzaam parkeerbeleid streeft naar het beperken van ongewenst autogebruik en het stimuleren van het te voet gaan, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer.

Het centrum werd ingericht als een zone waarin het parkeren enkel toegestaan is voor voertuigen < 5 ton om overlast met parkerende vrachtwagens te vermijden, in het project centrumvernieuwing is een uitbreiding van de parkeerplaats achter het gemeentehuis voorzien ter compensatie van de parkeerplaatsen op de markt (standstill-principe), de invoering van kortparkeren (blauwe zone) is voorzien na herinrichting centrumstraten, in het project Bruggestraat zijn bijkomende parkeerplaatsen voorzien, na de centrumhernieuwing wordt het parkeerplan afgewerkt en duidelijk gesignaleerd.

Om het parkeren te gaan sturen, is er in het verkeersluw gebied in het centrum een gedifferentieerd parkeerbeleid door invoering van parkeerdurbeperkende maatregelen (bv. blauwe zone) ingevoerd. Na evaluatie van deze maatregelen zal de vrijstelling van de inwoners van Ingelmunster van de blauwe zone afgewogen worden dmv. bewonerskaarten.

3.11. FIETSEN

In het kader van de verdere verfijning van het functionele fietsroutenetwerk van de provincie worden door de gemeente lokale fietsroutes aangeduid. Hier wordt een onderscheid gemaakt naargelang de functie die de route kan opnemen.

Ingelmunster bezit een zeer fijnmazig en dicht fietsroutenetwerk. Zowel het provinciale, het lokale als de toeristische netwerken vormen een samenhangend net. Met het trage wegennetwerk als aanvulling ontstaat zo een op elkaar afgestemd geheel.

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

Het fietsroutenetwerk gaat uit van verbindingen tussen de gemeente en de naburige gemeenten en verbindingen binnen de gemeente zelf. Het netwerk van de gemeente Ingelmunster is gebaseerd op het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk. In het provinciaal fietsroutenetwerk wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdroutes en bovenlokale routes. In het mobiliteitsplan wordt dit netwerk verder verfijnd met lokale routes. De hoofdroutes bestaan meestal uit oude spoorwegbeddingen of jaagpaden langs rivieren of kanalen, waar de fietser absolute voorrang krijgt. De hoofdroutes zullen hoogwaardige snelle routes voor langeafstandsfietsen vormen en dienen zoveel mogelijk conflictvrij te zijn. Hun inrichting dient van een hoge kwaliteit te zijn. De bovenlokale routes vormen de

voornaamste verbindingen tussen de gemeenten op provinciaal niveau en zijn eerder gericht op de dagelijkse functionele verplaatsingen. De lokale routes die op gemeentelijk niveau aangeduid worden, zijn dikwijls een alternatief voor een bovenlokale route (bv. langs een rustige landelijke weg) of maken een verbinding binnen de gemeente naar een verkeersaantrekkende pool (zoals bv. scholen, sportcentra, diensten, ...).

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

Hoofdroute

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

Bovenlokale route

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

Lokale route

- 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 verbinding Klaprozenstraat - Oliekouterstraat - Beukendreef
- de N357 (Izegemstraat tussen grens Izegem en de Kortrijkstraat)
- de Rozestraat - Spoorwegstraat
- Heirweg Zuid
- de Keirselaarstraat - Kweekstraat
- de Kanaalstraat - Nijverheidsstraat (via fiets- en voetgangersbrug over kanaal)
- de lokale fietsroute op de noordkant van het kanaal vanaf de centrumbrug tot aan de grens met Oostrozebeke blijft behouden.

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

De geselecteerde routes zullen op verschillende wijzen opgewaardeerd worden in functie van de fietser. Langs drukke wegen dienen kwalitatieve fietspaden voorzien te worden; conflictpunten of moeilijke oversteekbewegingen moeten aangepakt worden.

Fietsroutes langs woonstraten of landbouwwegen dienen niet van een afzonderlijk fietspad voorzien te worden. Hier volstaat een gepaste verkeersluwe inrichting (bv. zone 30 in woongebied).

Goede fietsstallingen worden voorzien nabij alle typische bestemmingsplaatsen; aan het station, het gemeentehuis, bibliotheek, politie, bij winkels, sportcentra, ... Fietsstallingen komen er ook aan belangrijke bushaltes. De fietsstallingen moeten voldoende ruim zijn, stabiliteit bieden aan de meeste fietstypes en veiligheid bieden tegen diefstal.

Trage wegen: na de opmaak van een inventaris werd een beleidsplan opgemaakt, eerste project van herinrichting uitgevoerd in 2009

Voor de aanleg en uitbouw van fietsvoorzieningen is het Vademecum richtinggevend.

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



FIG 15: FIETSROUTENETWERK INGELMUNSTER 2004

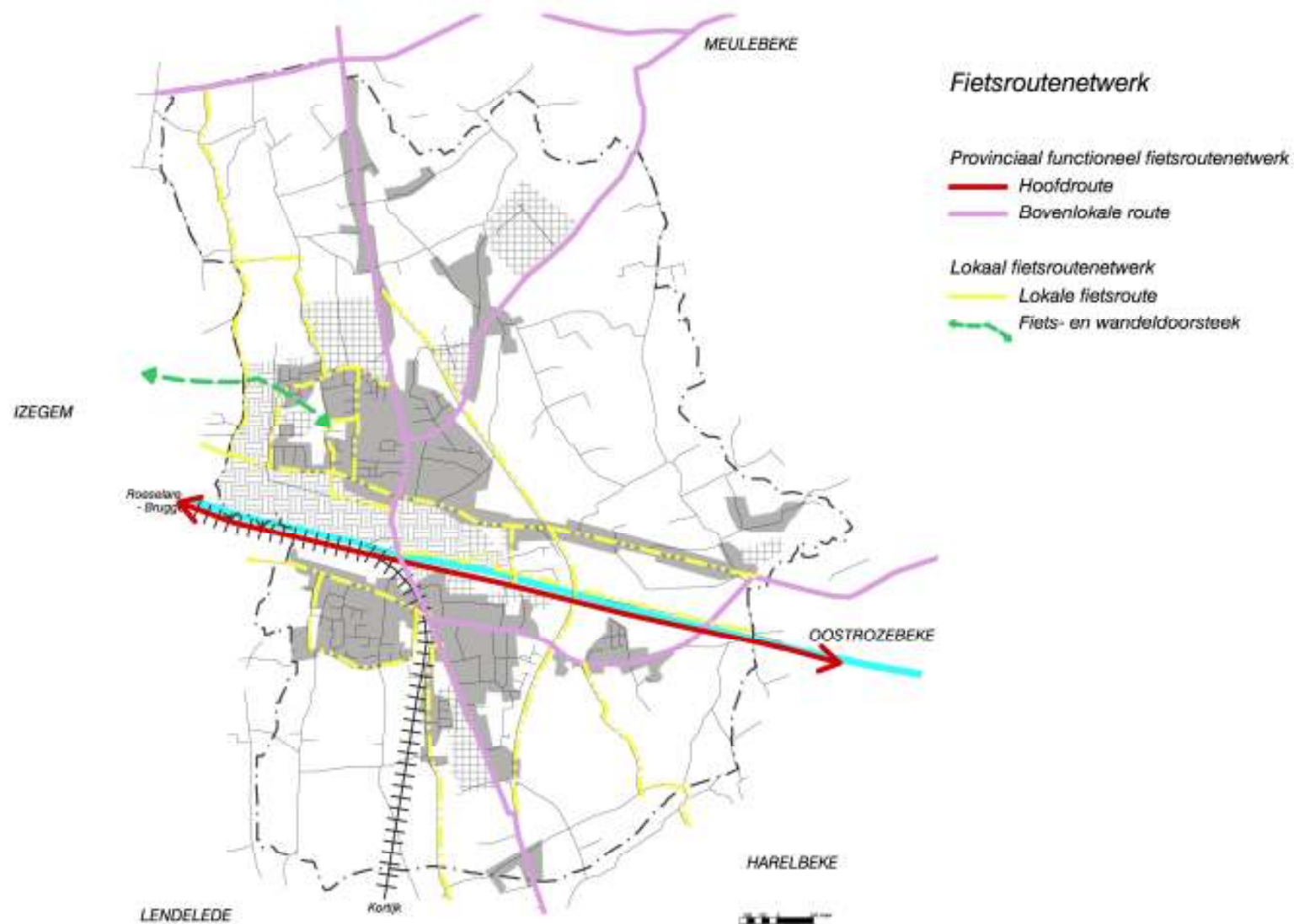


FIG 16: FIETSROUTENETWERK INGELMUNSTER 2010,
de lokale fietsroute op de noordkant van het kanaal vanaf centrumbrug tot aan de grens met Oostrozebeke blijft behouden.

3.12. VOETGANGERS EN VERKEERSLEEFBAARHEID

In Ingelmunster kan één groot verblijfsgebied aangeduid worden, nl. de kern zelf. Een verblijfsgebied kan gedefinieerd worden als een gebied waar zich naast woningen ook dagelijkse voorzieningen als scholen en winkels bevinden. In een verblijfsgebied zal de verblijfsfunctie van de weg primeren bovenop de verkeersfunctie. In de verblijfsgebieden dienen maatregelen voorgesteld te worden die het overbodige verkeer weren en de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verhogen. Dit gebeurt niet door losstaande ingrepen maar door een structurele aanpak. Er moet een integrale oplossing geboden worden door een combinatie van zone-30 maatregelen en circulatiemaatregelen.

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

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

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

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

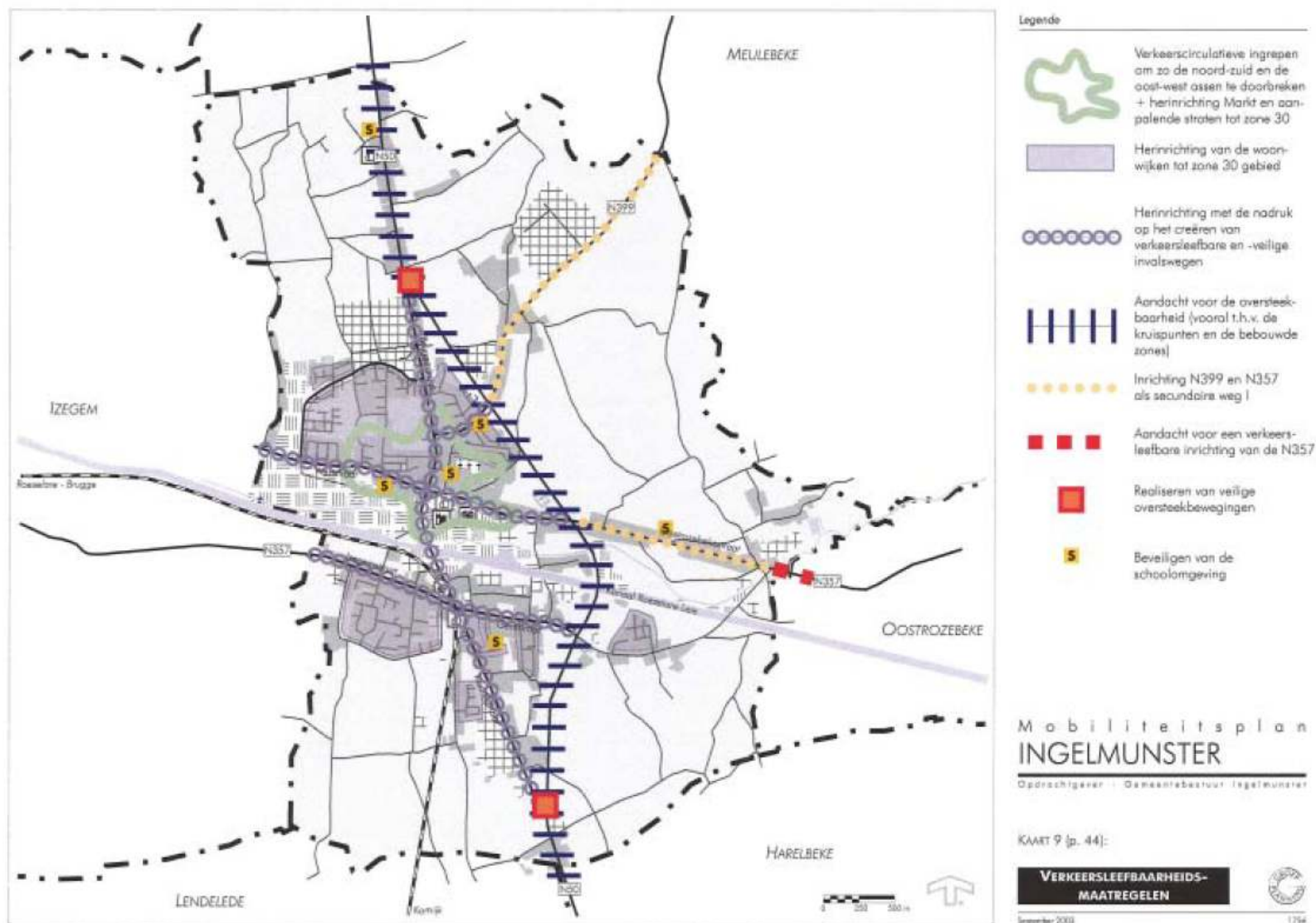


FIG 17: VERKEERSLEEFBAARHEIDSMATREGELEN 2004

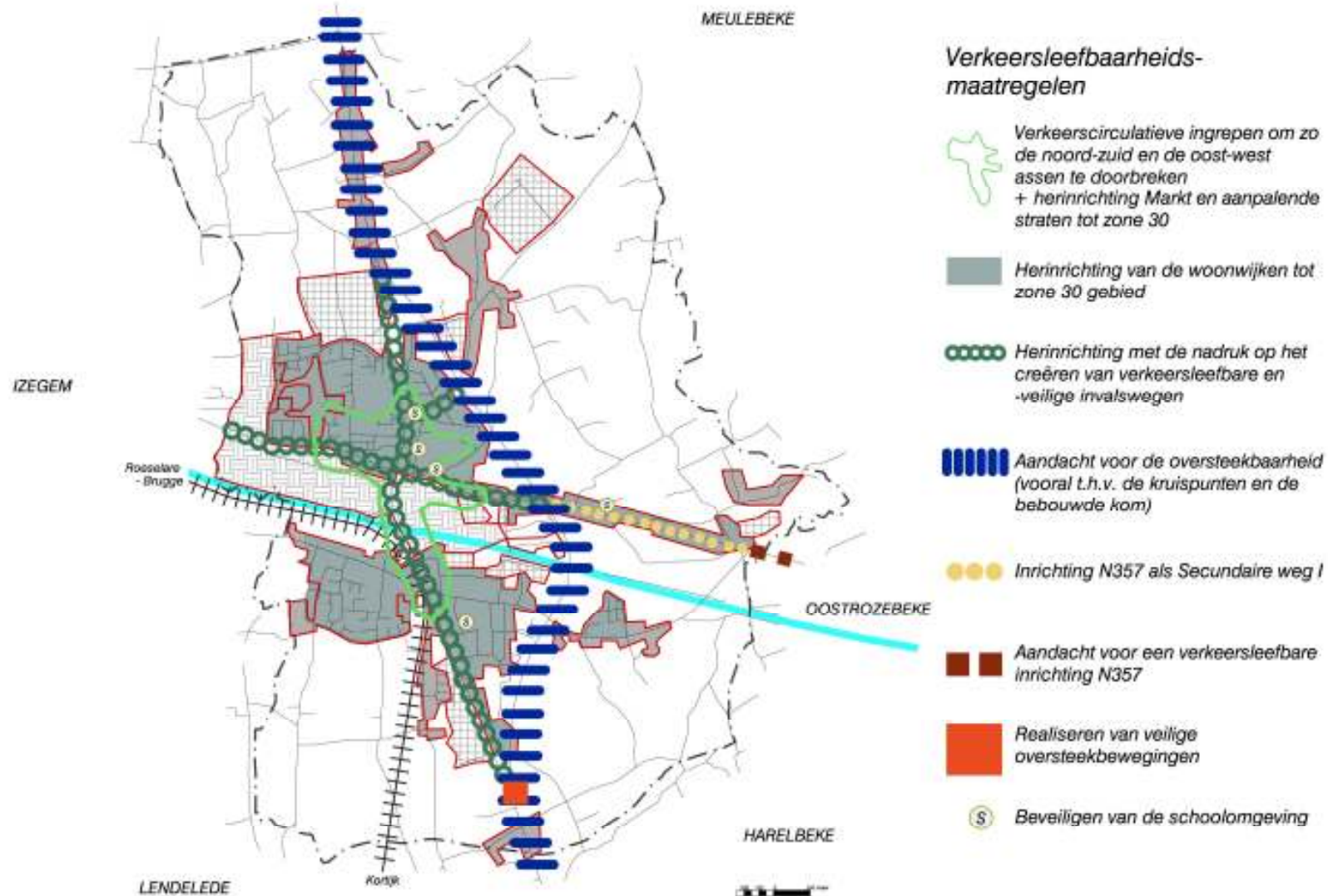


FIG 18: VERKEERSLEEFBAARHEIDSMATREGELEN 2010

3.13. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

Het gewenste mobiliteitsbeleid zoals hoger aangegeven, zal in de toekomst ondersteund worden door een reeks flankerende maatregelen. Bestaande maatregelen zullen verder gezet of opgewaardeerd worden; nieuwe maatregelen worden ingevoerd.

Bij de maatregelen wordt vooral gestreefd naar duidelijke informatieverbreiding, mobiliteitsbeïnvloeding, verkeersveiligheid. Een overzicht van de flankerende maatregelen is weergegeven in het actieplan.

De gemeente zal het bestaande beleid i.v.m. de informatie en sensibilisering voor het gebruik van het openbaar vervoer en het fietsen voortzetten (info aan nieuwe bewoners via de loketten en de duurzaamheidsambtenaar).

Er wordt onderzocht om een derde betalersysteem in de toekomst in te voeren ism De Lijn.

In afspraak met de politiezone worden verder gerichte en preventieve snelheidscontroles uitgevoerd naast het voeren van controles op het dragen van de autogordel, alcohol. De resultaten worden in het gemeentelijke infoblad gepubliceerd.

Met gerichte acties zal het fietsen verder gepromoot worden. In samenwerking met de scholen wordt verder gewerkt aan de sensibilisering over het gebruik van de fiets en het samen rijden om met de wagen naar school te komen.

Andere acties van het gemeentebestuur zijn: fietscontroles, Kyoto.....

Het huidige gedifferentieerde snelheidsbeleid zal gehandhaafd blijven. Ingelmunster zal zich wel inschrijven in een algemeen Vlaams beleid om buiten de bebouwde kom de zone 70 regeling ook op de buurtwegen en landbouwwegen toe te passen.

AFSTEMMING MOBILITEITSPLAN - MILIEU

Met de duurzaamheidsambtenaar zullen de volgende milieuaspecten in de jaarlijkse evaluatie bewaakt worden:

- Versnippering: in Ingelmunster worden geen verkeersinfrastructuren geplant die voor bijkomende versnippering kunnen zorgen. Enkel de mogelijke verbreding van het kanaal moet op versnipperingseffecten onderzocht worden.
- Luchtvervuiling: Ingelmunster zal samen met de buurgemeente de indicatoren voor concentraties van SO₂, NO_x, PM, ozon, ... (µg/m³) binnen een regionale context monitoren. Voor het eigen voertuigpark wordt het programma Milieutoetsing Voertuigenpark toegepast. Verder wordt de toepassing van de integrale zone 70 opgevolgd en worden alternatieven voor de auto aangeboden om de kernen te bereiken.
- Energieverbruik en emissie van broeikasgassen: het brandstofverbruik van de eigen voertuigen wordt bijgehouden en nadien geëvalueerd. De gemeente kiest bij vervanging van voertuigen consequent voor de zuinigste types. Het fietsnetwerk zal continue uitgebouwd worden en er worden campagnes gevoerd om korte ritten af te leggen met de fiets of te voet.
- Lichthinder: er zijn geen specifieke problemen met lichthinder. De gemeente zal aangepaste lampen (spaarlampen) en een aangepast verlichtingsregime toepassen.

- Geluidshinder en trillingen: verkeer als belangrijkste bron van geluidshinder en trillingen zal door de materiaalkeuze bij wegeaanleg en snelheidsbeperkingen bestreden worden.
- Ruimtelijke planning: alle opties en acties binnen het ruimtelijke planningsbeleid worden aan een milieutoets onderworpen en op mobiliteitseffecten onderzocht.
- Groeninrichting: de gemeente zal de groene sporen door de gemeente systematisch plannen en ecologisch beheren met als zwaartepunt het bermbeheer langs (landelijke) wegen en het natuurtechnisch inrichten van bermen, taluds, grachten.
- Afval: opvolgen van de afvalstromen op het container- (milieu) park door de intercommunale IVIO.
- Water: door gecontroleerd gebruik van dooizout en de afvoer van hemelwater te laten infiltreren, eerst buffering en dan pas af te voeren, te organiseren. Uitvoeren van watertoets bij de aanleg van infrastructuur.
- Klachtenregistraties: systematische registratie en opvolging van klachten.

4. ACTIEPROGRAMMA

De tijdshorizon van een actieplan is 10 jaar.

Verplicht

1. Actieprogramma A-B-C. Klassieke, volledige opsomming en structurering van de maatregelen via de werkdomeinen A-B-C en een verdere onderverdeling in subwerkdomeinen (A(n)-C(n)).

Aanbevolen

2. Werkprogramma per locatie. Een concreet werkprogramma: wat moet op welke plek gebeuren? Te gebruiken door bijv. de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.
3. Investeringsprogramma KT, MLT, LT. Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte, middellange of lange termijn? En hebben we hiervoor genoeg middelen? Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte
4. Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen. Hoe maak ik de beleidsvisie concreet? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen? Te gebruiken door de beleidsmakers.
5. Takenprogramma per initiatiefnemer. Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken? Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. De partners zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

De belangrijkste acties uit het beleidsplan 2004 werden overgenomen in het huidige actieprogramma, aangevuld met de nieuwe actiepunten. De timing is uiteraard geactualiseerd.

De belangrijkste acties uit het plan van 2004 die intussen **gerealiseerd zijn, blijven in de tabel aangeduid, met de vermelding PM**. Enkel voor de **lopende en de nieuwe acties** wordt de actietabel volledig ingevuld.

4.1. ACTIEPROGRAMMA A-B-C

Het wordt opgebouwd op basis van de 3 werkdomeinen:

- werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun beleidseffecten,
- werkdomein B: netwerken,
- werkdomein C: ondersteunende maatregelen.

Per actie wordt aangegeven:

- nummer van de actie;
- inhoud van de actie;
- locatie van de actie;
- tijdshorizon;
- korte termijn KT (0 -3 jaar);
- middellange termijn MLT (4 -6 jaar);
- lange termijn LT (+6 jaar tot 10 jaar);
- initiatiefnemers;
- betrokken partners;
- kostenraming: voor (minimaal de) KT-acties, met een eindtotaal KT;
- hoofddoelstelling waarin de actie kadert;
- module: bij elke actie kan de toepasbare module vermeldt worden;
- prioriteit: hoog, gemiddeld of laag.

NR	ACTIE	LOCATIE	DOELSTELLING	TIMING	RAMING	PRIORITEIT	INITIATIEFNE MER	PARTNERS
WERKDOMEIN A								
A1	Afbakening regionaal stedelijk gebied Roeselare			PM				
A2	GRS			PM				
A3	Studie centrumbrug			PM				
A4	Opleggen verplichtingen bij ontwikkeling van nieuwe woonwijken			PM				
A5	Opleggen verplichtingen bij ontwikkeling van nieuwe bedrijvenzones			PM				
WERKDOMEIN B								
AUTOVERKEER								
B1	Aanpassing borden aan de invoering van het gewenste snelheidsbeleid			PM				
B2	Opmaak RUP aansluiting N382 aan N357			PM				
B3	Aanpassing verkeerssignalisatie - bewegwijzering	Ingelmunster	Bereikbaarheid	KT	€ 25.000	hoog	Ingelmunster	AWV, Provincie, W&Z
PARKEREN								
B4	parkeersignalisatie	Ingelmunster	Bereikbaarheid	KT	€ 10.000	hoog	Ingelmunster	AWV, Provincie
B5	gedifferentieerd parkeerbeleid	Ingelmunster	Bereikbaarheid	KT	€ 10.000	gemiddeld	Ingelmunster	
GOEDEREN- VERVOER								
B6	verkeerssignalisatie			PM				
B7	Invoering			PM				

	tonnagebeperking centrum							
OPENBAAR VERVOER								
B8	Terug invoering uurverbinding trein in het weekend			PM				
B9	Herinrichting stationsomgeving	centrum	Verkeersleefbaarheid, Bereikbaarheid, Toegankelijkheid	MLT	€ 2.000.000	hoog	Ingelmunster	NMBS, AWW, Provincie, De Lijn
B10	Invoering belbus			PM				
B11	Gebruik 11-Julisingel ipv de Weststraat, nieuwe bushaltes langs deze weg			PM				
B12	Versterken openbaar vervoer op de as Roeselare - Waregem op de N357	regio	Bereikbaarheid	MLT	--	hoog	De Lijn	Buurgemeenten
B13	Versterken openbaar vervoer op de as Kortrijk - Tielt	regio		PM			De Lijn	Buurgemeenten
B14	Uitbouw stedelijke verbinding Roeselare - Izegem - Ingelmunster	regio	Bereikbaarheid	MLT	--	hoog	De Lijn	Buurgemeenten
B15	Halteaccommodatie algemeen	Ingelmunster	Toegankelijkheid	MLT	€ 10.000	hoog	Ingelmunster	De Lijn
B16	Uitbouw halte Markt bij heraanleg Markt	centrum	Toegankelijkheid	MLT	€ 7.500	hoog	Ingelmunster	De Lijn
B17	Uitbouw halte Oostrozebekestraat (toegankelijke halte)	centrum	Toegankelijkheid	KT	€ 15.000	hoog	Ingelmunster	De Lijn AWW
B18	Aanleg en uitbouw nieuwe halte net voor rondpunt	centrum	Toegankelijkheid	KT	€ 20.000	hoog	Ingelmunster	De Lijn AWW

	Meulebekestraat - N50 met voorziening fietsenstalling (overdekt), schuilgelegenheid, aanleg vrijliggende fietspaden en voetgangers-oversteek.							
B19	Aanleg en uitbouw nieuwe halte op N50 ter hoogte van Sportcentrum (ter hoogte van voetgangerstunnel) – haltehaven en schuilgelegenheid.	centrum	Toegankelijkheid	KT	€ 50.000	hoog	Ingelmunster	De Lijn AWV
FIETSVERKEER								
B20	Voorstel tot aanpassing tracé bovenlokale fietsroute			PM				
B21	N399 Meulebekestraat aanleg vrijliggende fietspaden			PM				
B22	N50 Bruggestraat aanleg vrijliggende fietspaden tussen N50d en grens Meulebeke	Bruggestraat	Verkeersveiligheid	LT	€ 500.000	hoog	Ingelmunster	AWV
B23	N50 Bruggestraat aanleg vrijliggende fietspaden tussen N50d en grens Harelbeke			PM				

B24	N357 Oostrozebekestraat aanleg vrijliggende fietspaden tussen N50 en grens Oostrozebeke	Oostrozebe- kestraat	Verkeersveiligheid	KT	€ 1.600.000	hoog	AWV	Ingelmunster
B25	Aanleg aanliggende fietsvoorzieningen langs de N50d Bruggestraat	Bruggestraat	Verkeersveiligheid	MT	€ 250.000	hoog	Ingelmunster	AWV
B26	Aanleg aanliggende fietsvoorzieningen langs de N50d Kortrijkstraat	Kortrijkstraat	Verkeersveiligheid	PM				
B27	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de Weststraat			PM				
B28	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de N357 Oostrozebekestraat tussen de Markt en de N50	Oostrozebe- kestraat	Verkeersveiligheid	MT	€ 400.000	gemiddeld	Ingelmunster	AWV
B30	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de N50d Stationsstraat - Stationsplein	Stationsstraat - Stationsplein	Verkeersveiligheid	KT	€ 250.000	hoog	Ingelmunster	NMBS, AWV, Provincie, De Lijn
B31	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de N357 Izegemstraat, ontdubbeling fietspad			PM				
B32	Aanpassing of extra beveiliging van de	Gentstraat	Verkeersveiligheid	LT	€ 20.000	gemiddeld	Ingelmunster	AWV

	fietsvoorzieningen langs de Gentstraat							
B33	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de 11-Julisingel			PM				
B34	Aanpassing of extra beveiliging van de fietsvoorzieningen langs de N399 Meulebekerstraat tussen de N50d en de N50			PM				
B35	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50 - Roeselarestraat			PM				
B36	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50 - N50d Bruggestraat			PM				
B37	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50 - N399 Meulebekerstraat			PM				
B38	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50 - N357 Oostrozebekerstraat	Oostrozebekerstraat	Verkeersveiligheid	KT	€ 400.000	hoog	AWV	Ingelmunster
B39	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50 - N50d Kortrijkstraat	Kortrijkstraat	Verkeersveiligheid	LT		gemiddeld	Ingelmunster	AWV

B40	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N382 -N357 rotonde			KT		hoog	AWV	Ingelmunster
B41	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50d - 11-Julisingel			PM				
B42	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50d - N399 Meulebekestraat	Meulebeke- straat	Verkeersveiligheid	MLT	€ 400.000	hoog	Ingelmunster	
B43	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50d - Weststraat	Weststraat	Verkeersveiligheid	KT	€ 25.000	hoog	Ingelmunster	
B44	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt N50d - Izegemstraat	Izegemstraat	Verkeersveiligheid	KT	€ 25.000	hoog	Ingelmunster	
B45	Beveiligen oversteekbeweging fietsers kruispunt Weststraat - 11- Julisingel			PM				
B46	Aandacht voor het fietsverkeer bij de studie centrumbrug	centrum	Verkeersveiligheid	KT	--	hoog	Ingelmunster	W&Z
B47	Uitbouw fiets- en voetgangersdoorste- ken in en tussen de woonwijken	Ingelmunster	Verkeersveiligheid	MLT	€ 10.000	gemiddeld	Ingelmunster	
B48	Inventarisatie trage wegen			PM				
B49	Aanleg fietspaden Grote Roeselarestraat	Grote Roeselare- straat	Verkeersveiligheid	LT	--	gemiddeld	Ingelmunster	Provincie
VERKEERSLEEF-								

BAARHEID EN VOETGANGERS- GEBIEDEN								
B50	Inrichting N50 Bruggestraat vak kruispunt N50d tot grens Meulebeke			PM				
B51	Inrichting N50 Kortrijkstraat vak kruispunt N50d tot grens Harelbeke			PM				
B52	Herinrichting kruispunt N50 met N50d	Kortrijkstraat	Verkeersveiligheid	LT	--	gemiddeld	AWV	Ingelmunster
B53	N382 - N357 aanleg verbinding 3° fase tussen N50 en N382		Bereikbaarheid	KT	€ 190.000	hoog	AWV	Ingelmunster
B54	Heraanleg N399 tussen N50 en grens Meulebeke			PM				
B55	Inrichting N50d Bruggestraat			PM				
B56	Inrichting N50d Kortrijkstraat	Kortrijkstraat	Verkeersleefbaar- heid	PM				
B57	Inrichting Weststraat			PM				
B58	Inrichting N357 Oostrozebekestraat tussen N50 en N50d	Oostrozebe- kestraat	Verkeersleefbaar- heid	LT	--	gemiddeld	Ingelmunster	AWV
B59	Inrichting N357 Izegemstraat tussen grens Izegem en N50d	Izegemstraat	Verkeersleefbaar- heid	LT	--	gemiddeld	Ingelmunster	AWV
B60	Inrichting Gentstraat	Gentstraat	Verkeersleefbaar- heid	KT	--	hoog	Ingelmunster	
B61	Inrichting N399 Meulebekestraat tussen N50 en N50d	Meulebeke- straat	Verkeersleefbaar- heid	KT	--	gemiddeld	Ingelmunster	
B62	Poorteffect N50d Bruggestraat			PM				

B63	Poorteffect N50d Kortrijkstraat			PM				
B64	Poorteffect Weststraat			PM				
B65	Poorteffect N357 Izegemstraat	Izegemstraat	Verkeersveiligheid	PM				
B66	Aanpassing centrumbrug	centrum	Verkeersleefbaarheid	MLT	--	hoog	Ingelmunster	W&Z
B67	Zone 30 inrichting omgeving Markt	centrum	Verkeersleefbaarheid	MLT	--	hoog	Ingelmunster	AWV
B68	Circulatieve ingrepen centrum			PM				
B69	Inrichting kruispunt 11-Julisingel - Bruggestraat ifv voorrangwijziging			PM				
B70	Inrichting kruispunt Bruggestraat - Meulebekestraat ifv voorrangwijziging			PM				
B71	Inrichting kruispunt Bruggestraat - Nieuwstraat ifv voorrangwijziging			PM				
B72	Inrichting stationsomgeving	centrum	Verkeersleefbaarheid	MLT	€ 2.000.000	hoog	Ingelmunster	NMBS, AWV, Provincie, De Lijn
B73	Inrichting woonwijken tot zone 30	Ingelmunster	Verkeersleefbaarheid	MLT	€ 10.000	gemiddeld	Ingelmunster	
B74	Inrichting schoolomgevingen	Ingelmunster	Verkeersveiligheid	KT	€ 200.000	hoog	Ingelmunster	Scholen, AWV
B75	Inrichting schoolomgeving buiten de bebouwde kom langs N50 en N357			KT	--	hoog	Ingelmunster	Scholen, AWV
B76	Doorknippen toegangswegen woonwijken			PM				

WERKDOMEIN C								
VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN DIENSTEN EN SCHOLEN								
C1	Schoolvervoersplannen	Ingelmunster	Bereikbaarheid	KT	--	gemiddeld	Scholen	Ingelmunster
C2	Fietsvergoeding			PM				
C3	Fietsen voor personeel			PM				
C4	Halteaccommodatie			PM				
C5	Fietsenstallingen			PM				
C6	Overeenkomst gemeente - bedrijven							
C7	Signalisatieplan			PM				
C9	Gemachtigde opzichters			PM				
C10	Fietspool	Ingelmunster	Verkeersveiligheid	KT		gemiddeld	Scholen	Ingelmunster
C11	Fietsregistratie			PM				
ALGEMENE SENSIBILISERING								
C12	Informatiever-schaffing bevolking			PM				
C13	Verkeerscampagne			PM				
C14	Informatie openbaar vervoer			PM				
SPECIFIEKE MAATREGELEN, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN								
C15	Met de belrinkel naar de winkel			PM				
C16	Veilig naar school			PM				
C17	Verkeerseducatie			PM				
C18	Verkeerswandeling			PM				
C19	Promotie van het			PM				

	fietsgebruik							
C20	Verkeersveiligheid			PM				
	Derdebetalersysteem.	Ingelmunster	Toegankelijkheid	KT	€ 5.000	gemiddeld	Ingelmunster	De Lijn
HANDHAVING								
C21	Handhaving parkeer- en snelheidsbeleid			PM				
C22	Fietscontrole			PM				
BELEIDS-ONDERSTEUNING								
C23	GBC, Verkeerscommissie			PM				
C24	Mobiliteitsambtenaar			PM				

TABEL 4: ACTIEPROGRAMMA PER WERKDOMEIN

4.2. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

Voor de verdere opvolging van het mobiliteitsplan zal door de mobiliteitsambtenaar een jaarlijks voortgangsverslag opgesteld worden en aan de GBC voorgelegd worden.

Binnen 5 jaar zal met de dan te gebruiken tools van de sneltoets het beleidsplan geëvalueerd worden.

4.3. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE BELEIDSPANNEN OF BELEIDSDOCUMENTEN

Het huidige beleidsplan vraagt geen wijzigingen van eigen gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten.

Brugge, november 2010

U. Keppler, dipl.ing.sted.

E. Keppler, master architectuur, master stedenbouw en ruimtelijke planning

BIJLAGEN

1. SAMENSTELLING GBC

	<u>Dienst/Functie</u>
Benoit Frank	Stedenbouwkundig ambtenaar
Fraeyman Francis	Gemeentelijke Mobiliteitsambtenaar
De Coker Rina	Verslaggever GBC- administratie TD
Ryelandt Patricia	Milieu ambtenaar
D'Hoop Eric	Schepen Openbare werken
Vercruysse Yves	burgemeester
Vankeirsbilck Hilde	Schepen verkeer en mobiliteit
Samyn Jean-Marie	Commissaris – lokale politie MIDOW
Bossuyt Johan	Spa
Kindt Rob	De Brug
Descheemaeker Willy	Vlaams Belang
Goossens Marnick	Unizo
Feys Inge	Mobiliteitsbegeleider MOW vlaanderen
Vandemoortele Lionel	CD&V
Kinds Annelore	De Lijn WVL marktonderzoek NM
D'Hoore Roland	Voorzitter Mina –raad
Coppens Lucien	Seniorenraad
Morlion Luc	Gecoro
Vervaeke Humbert	Waterwegen en Zeekanaal – afd.bovenschelde
Demasure Luc	sportraad
Vandekerckhove Linde	jeugdraad
Vandeveld Leen	Consulent mobiliteit: afdeling Ruimtelijke ordening
Vanneste Koen	Mobiliteitsplanner Provincie
D'Hespeel Ilse	Communicatieambtenaar Ingelmunster
Ronse Dominik	gemeentesecretaris
Vandeweghe Joost	OCMW secretaris
Trigaut Nick	Midow
Vannunen Humberto	Projectleider AWW
De Pauw Evert	Provinciebestuur
Van Rijckeghem Christiaene	Districtsdirecteur NMBS holding
Defour Sabine	cultuurraad
Debeuf Hendrik	De buizerd

2. PROCESVERLOOP

- Bilateraal overleg: 16/12/2009
- Participatietraject: goedgekeurd gemeenteraad 19 januari 2010
- PAC wordt normaal augustus
- Bespreking CBS beleidsplan: 16 maart 2010
- GR def aanvaarding – 29 juni 2010
- Geen expliciete beslissing genomen ivm herzien mob.plan – was logisch gevolg van de nieuwe wetgeving – niet vermelden

Bilateraal overleg:

- 16.12.2009
- 24.02.2010

CBS:

- 16.03.2010

GBC:

- 02.03.2009 sneltoets

PAC:

- 22.04.2009 sneltoets

Richtinggevend deel - Beleidsplan:

- April 2010

Participatietraject:

- de GBC wordt uitgebreid met alle adviesraden
- het mobiliteitsplan werd gepubliceerd op de gemeentelijke website.

Gemeenteraad:

- participatietraject 19.01.2010
- voorlopige aanvaarding
- definitieve aanvaarding

3. VERSLAGEN GBC

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

2 maart 2009 te Ingelmunster

Plaats: Polyvalente zaal Gemeenschapscentrum, Bollewerpstraat 3

Uur aanvang: 15u30

<u>Aanwezig:</u>	<u>Dienst/Functie</u>	<u>E-mailadres</u>
Kristel Hansen	Verslaggever GBC- administratie TD	Kristel.hansen@ingelmunster.be
Yves Vercruysse	Schepen verkeersveiligheid en mobiliteit	Yves.vercruysse@ingelmunster.be
Eric D'Hoop	Schepen Openbare werken	Eric.dhoop@ingelmunster.be
Francis Fraeyman	Gemeentelijke Mobiliteitsambtenaar	Francis.fraeyman@ingelmunster.be
Humbert Vervaeke	Waterwegen en Zeekanaal – afdeling bovenschelde	Humbert.vervaecke@wenz.be
Inge Feys	Mobiliteitsbegeleider MOW vlaanderen	Inge.feys@mow.vlaanderen.be
Jean-Marie Samyn	Commissaris – lokale politie MIDOW	operaties@midow.be
Micheline Steen	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn	Micheline.steen@delijn.be
Frank Benoit	Stedebouwkundig ambtenaar - Duurzaamheidsambtenaar	Frank.benoit@ingelmunster.be
Patricia Ryelandt	Milieuambtenaar	Patricia.ryelandt@ingelmunster.be
Ir. Ronse Dominik	Gemeentesecretaris	secretaris@ingelmunster.be
Aangesloten op vergadering 15u55		
Rob Kindt	De brug – Gemeenteraadslid	Rob.kindt@telenet.be
<u>Verontschuldigd:</u>		
Vandemoortele Lionel	CD&V Bureau - Bestuurslid	Lionel.vandemoortele@telenet.be
Leen Vandevelde	Consulent mobiliteit: afdeling Ruimtelijke ordening	Leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be
Ir. Willy Lievens	Dienstruikingenieur AWV district Kortrijk	Willylie.lievens@mow.vlaanderen.be
Koen Vanneste	Mobiliteitsplanner Provincie	Koen.vanneste@west-vlaanderen.be
Christiane Vanrijckeghem	Districtsdirecteur NMBS holding	kabinetdistrictsdirecteurnw@b-holding.be
<u>Afwezig zonder verwittiging:</u>		
SP-a		
Vlaams Belang		

Bespreking Sneltoets gemeentelijk mobiliteitsplan Ingelmunster

Het doel van de sneltoets (het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid) wordt kort toegelicht door schepen Y. Vercruysse.

Tabel 1 met de planningscontext wordt overlopen – geen opmerkingen/aanvullingen – idem milieutoetsing

Wat de buurgemeentes betreft wordt afgesproken de sneltoetsen op te vragen en/of thema's op elkaar proberen af te stemmen

Het gekozen beleidsscenario 'verkeersarm Ingelmunster' wordt overlopen en door de leden van de GBC unaniem bevestigd als de juiste keuze voor Ingelmunster. De partijen staan dus nog achter het beleidsscenario van het conform verklaard mobiliteitsplan.

Voortgaand op deze beslissing wordt eerst een overzicht gegeven van de gerealiseerde projecten sinds het laatste voortgangsrapport (2006). Verder worden de verschillende thema's per werkdomein uit tabel 2 besproken en geëvalueerd of dit voorkomt in het mobiliteitsplan en voldoende actueel is. De meeste thema's blijken aanwezig en actueel te zijn. Volgende opmerkingen werden geformuleerd door de vergadering:

Werkdomein A:

- bepaalde ruimtelijke structuurplannen en – uitvoeringsplannen dienen aangevuld te worden – werden goedgekeurd na conform verklaring mobiliteitsplan

Werkdomein B:

- B4 – voorziene versterkingen openbaar vervoer opnemen
- B8 – aanpassingen snelheidsregime op N357 aanpassen
- B9 – zone parkeren max 5 ton in centrum opnemen
- B11 – gewijzigde visie W&Z (verbreden kanaal) aanpassen
- B12 – sluikverkeer Krekelstraat aanvullen
- B14 – voorziene inventaris en beleidsplan trage wegen aanvullen

Werkdomein C:

- C7 – tonnagebeperking komende vanuit Izegem – af te stemmen op Izegem

Deze opmerkingen betreffen vooral kleine aanvullingen en geen uitbreidingen van het mobiliteitsplan.

Algemene opmerkingen:

- er wordt een voorstel geformuleerd om op alle wegen een snelheidsbeperking in te voeren van 70 km/h – is echter een voorstel die best op gewestelijk niveau besproken wordt – realisatie op gemeentelijk niveau niet realistisch

- voorstel om duidelijker voorsignalisatie over de gemeentegrenzen heen – algemene oproep tot regionale benadering van mobiliteitsplannen
- op heden wordt bij een bouwvergunning voor appartementen een minimale voorziening van 1,5 parkeerplaats per woongegelegenheid opgelegd – op te nemen bij werkdomein A
- bij invoeren van regime kort-parkeren is handhaving en controle noodzakelijk – nodige personeel zal door de gemeente aangeworven worden
- dorpsbrug: W&Z geeft mee dat het verhogen van de brug en verbreden van kanaal geprogrammeerd is voor 2012, daarnaast wensen ze meegeven dat de hoofdfunctie van de jaagpaden langs het kanaal dienen voor uitbating en toezicht van het kanaal en voor het uitvoeren van beheerswerken, het fietsverkeer wordt toegestaan bij gedoogzaamheid
- ter beschikking stellen van dienstfietsen voor het personeel wordt toegevoegd aan werkdomein C

Overzicht kostprijzen:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • TOTALE KOSTPRIJS UITGEVOERDE PROJECTEN: € 3.316.250,00 • TOTALE KOSTPRIJS GEPLANE PROJECTEN 2009-2010: € 5.748.800,00 • TOTALE KOSTPRIJS GEPLANE PROJECTEN MIDDELLANGE TERMIJN: nog € 3.500.000 (zonder raming dorpsbrug) |
|--|

Gezien het beperkt aantal thema's die aangepast dienen te worden en de actietabel van het huidige mobiliteitsplan nog actueel is (zie lijst geplande werken op korte termijn) en de nog geplande projecten op langere termijn, wordt beslist dat de uitvoering van dit plan kan verder gezet worden mits updating van de actietabel – er wordt dus gekozen voor spoor 3 – bevestigen.

Het agendapunt startnota module 10 Kortrijkstraat wordt verdaagd naar een volgend overleg van de GBC.

VARIAPUNTEN:

- probleem flessenhals in de Izegemstraat ter hoogte van het kruispunt met de Ketenstraat wordt aangehaald – vraag zal gesteld worden naar aanleiding van het structureel onderhoud door AWW dat momenteel in uitvoering is een aangepaste belijning te voorzien;
- dorpskern: vraag ivm dorpsbrug en parkeren – keuze van type brug werd bepaald door W&Z rekening houdende met alle randvoorwaarden, de organisatie van het parkeren is momenteel nog in voorontwerpfase – verschillende scenario's worden afgetoetst.

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

31 maart 2010 te Ingelmunster

Plaats: cafetaria Gemeenschapscentrum, Bollewerpstraat 3

Uur aanvang: 15u30

Aanwezig:	Dienst/Functie	E-mailadres
Benoit Frank	Stedenbouwkundig ambtenaar	frank.benoit@ingelmunster.be
Fraeyman Francis	Gemeentelijke Mobiliteitsambtenaar	francis.fraeyman@ingelmunster.be
De Coker Rina	Verslaggever GBC- administratie TD	rina.decoker@ingelmunster.be
Ryelandt Patricia	Milieu ambtenaar	patricia.ryelandt@ingelmunster.be
D'Hoop Eric	Schepen Openbare werken	eric.dhoop@ingelmunster.be
Vercruysse Yves	burgemeester	yves.vercruysse@ingelmunster.be
Vankeirsbilck Hilde	Schepen verkeer en mobiliteit	hilde.vankeirsbilck@ingelmunster.be
Demey Filip	Studiebureau Demey	filip@demey.be
Cauwelier Tim	Studiebureau Demey	tim.cauwelier@demey.be
Keppler Ulrich	Keppler Consulting	info@kepplerconsulting.be
Samyn Jean-Marie	Commissaris – lokale politie MIDOW	operaties@midow.be
Bossuyt Johan	Spa	Spa.ingelmunster@telenet.be
Kindt Rob	De Brug	rob.kindt@debrug.org
Descheemaeker Willy	Vlaams Belang	willy.descheemaeker@telenet.be
Goossens Marnick	Unizo	info@aviflora.be
Feys Inge	Mobiliteitsbegeleider MOW vlaanderen	inge.feys@mow.vlaanderen.be
Vandemoortele Lionel	CD&V	lionel.vandemoortele@telenet.be
Kinds Annelore	De Lijn WVL marktonderzoek NM	annelore.kinds@delijn.be
D'Hoore Roland	Voorzitter Mina –raad	
Coppens Lucien	Seniorenraad	
Morlion Luc	Gecoro	luc.morlion@skynet.be
Vervaeke Humbert	Waterwegen en Zeekanaal – afd.bovenschelde	humbert.vervaeke@wenz.be
Verontschuldigd:		
Demasure Luc	sportraad	luc.demasure@skynet.be
Vandekerckhove Linde	jeugdraad	linde_vandekerckhove@hotmail.com
Vandevelde Leen	Consulent mobiliteit: afdeling Ruimtelijke ordening	leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be
Vanneste Koen	Mobiliteitsplanner Provincie	koen.vanneste@west-vlaanderen.be
D'Hespeel Ilse	Communicatieambtenaar Ingelmunster	Ilse.dhespeel@ingelmunster.be
Ronse Dominik	gemeentesecretaris	dominik.ronse@ingelmunster.be
Vandeweghe Joost	OCMW secretaris	Joost.vandeweghe@ingelmunster.be
Trigaut Nick	Midow	verkeer@politiezone-midow.be

Vannunen Humberto	Projectleider AWW	humberto.vannunen@mow.vlaanderen.be
De Pauw Evert	Provinciebestuur	evert.de_pauw@west-vlaanderen.be
Afwezig zonder verwittiging:		
Van Rijckeghem Christiaene	Districtsdirecteur NMBS holding	kabinetdistrictsdirecteurnw@b-holding.be
Defour Sabine	cultuurraad	sabine.defour@telenet.be
Debeuf Hendrik	De buizerd	voorzitter@debuizerd.be

Inleiding door Yves Vercruysse – burgemeester van Ingelmunster

Toelichting betreffende het gemeenteraadsbesluit om de gemeentelijke raden aan de GBC toe te voegen voor de bespreking van het nieuwe beleidsplan mobiliteit 2010-2014 (cfr participatietraject), voorstelling van de aanwezigen.

Module 10 - Herinrichting H. Consciencestraat en Kortrijkstraat

Inleiding en toelichting van de projectnota door Filip Demey van Studiebureau Demey

De startnota van module 10 werd voorwaardelijk conform verklaard door de provinciale auditcommissie op 14 september 2009. Op basis hiervan werd een schetsontwerp gemaakt, die werd besproken met de betrokken partijen in de GBC van 24 november 2009. Rekening houdende met de beslissingen en opmerkingen van de GBC werd een aangevulde startnota ingediend bij de Provinciale auditcommissie, en deze werd conform verklaard op 15 februari 2010.

Aandachtspunten bij de opmaak van de projectnota:

In het verslag van de audit werden geen bijzondere aandachtspunten opgelegd.

Voorgestelde varianten en beslissing

1. oversteekplaats Kortrijkstraat:

er waren er 2 keuzes, nl. een middenberm of een toeknijpen van het wegprofiel. De GBC heeft besloten te kiezen voor het toeknijpen van het wegprofiel, met een rijweg van 6m60 breed (goten inbegrepen), met aan weerszijden een veiligheidszone van 1m.

2. Herinrichting H Consciencestraat:

Smalle gedeelte (tss Brigand- en Kortrijkstraat)- éénrichtingsverkeer richting Kortrijkstraat en een volwaardig voetpad aan 1 zijde van de rijweg. Parkeren voor de bewoners niet mogelijk, worden gevraagd in Brigandstraat te parkeren.

Voor de school werd er een consensus bereikt: aan beide zijden een volwaardig voetpad voorzien, en een fietspadstrook voor fietsers die in tegengestelde richting fietsen. Blz 9

extra parkeervakken naast de school ter compensatie van de verloren parkeerplaatsen langs de rijweg (akkoord school voor de werken, mits garantie toegang tot garage te vrijwaren).

Kiss en Ride strook vlakbij schoolpoort, aan kant school, parkeerplaatsen parking schuin inrichten. blz 7

Detailering en verantwoording

1. H Consciencestraat:

Blz 8 en 9:

Consensus met de school over Kiss- en Ride strook

2. Schoolomgeving

blz 10 – 11

De schoolomgeving werd in functie van de gebruikers bekeken en ingericht (enquête):

Hoek schoolgebouw geen parkeerplaatsen meer. Wel nieuwe parkeerplaatsen weg van de rijweg (langdurig gebruik leerkrachten, bewoners), Kiss- en Ride zone, busstrook. Kiss- en Ride ook te gebruiken als stopplaats bus voor in- en uitstappen kinderen – parkeren bus enkel op busstrook in de Brigandsstraat. Gemeente heeft een akkoord met school over openbaar stellen van parking onder voorwaarde van vrijwaren toegang naar garage – verdere onderhandelingen zullen opgestart worden om akkoord te officialiseren.

3. Kruispunt Kortrijkstraat:

Blz 12 – insnoering rijweg

Breedte rijweg 6m, 6,60 m incl goten

Fietspad ter hoogte van de rijweg

Flankerend maatregelen

blz 14

Uitgebreide communicatie naar de school toe over de uitvoering en de fasering van de werken.

Actieplan van het schoolvervoer

Actieplan van het schoolvervoer moet nog worden toegevoegd aan de projectnota.

Gedetailleerde kostenraming

Blz 16, 17 en 18

Planning

De planning is afhankelijk van de werken in de Kortrijkstraat.

Ter goedkeuring naar PAC: mei 2010

Na goedkeuring: aanbesteding

Vragen en opmerkingen

Parkeren in de Consciencestraat is moeilijk.

Vanuit de Brigandstraat kan men nog enkel rechts indraaien.

De parkeerplaatsen op de parking aan de school worden schuin aangelegd vanwege het éénrichtingsverkeer.

Opm. Rob Kindt: zijn er genoeg parkeerplaatsen met deze extra plaatsen en de kiss en ride zone, als het de bedoeling is dat de bewoners van de H. Consciencestraat hier ook moeten parkeren?

Het parkeren in de H Consciencestraat is heel moeilijk voor de bewoners. Nu verzamelen sommige ouders soms reeds half uur voor het einde van de school aan de schoolpoort, met alle parkeerproblemen van dien.

Antwoord: Het is een reëel probleem. Er werd een enquête afgenomen bij de schoolgaande jeugd naar het vervoer van en naar school en in het kader daarvan werd deze nota opgemaakt. Misschien kan een sensibiliseringscampagne naar ouders toe helpen om de parkeerproblemen te verminderen.

In dit ontwerp is er een verdubbeling van het huidige aantal parkeerplaatsen, en wordt de beschikbare ruimte maximaal benut. Op de hoek van het gebouw zijn geen parkeerplaatsen meer, maar er komen parkeerplaatsen bij weg van de rijweg.

Er is een principieel akkoord met de zusters/school over het openbaar gebruik van het terrein, mits voorwaarden. Wordt nog uitgewerkt.

Vraag Marnick Goossens: de ruimte voor de bus? De busstrook bevindt zich tussen de 2 scholen, en is voor gedeeltelijk gebruik, verbonden met de ingang door volwaardige voetpaden. De kiss en Ride zone kan worden gebruikt voor in- en uitstappen.

Opmerking van Annelore Kindts voor De Lijn: breedte van de rijweg in de Kortrijkstraat voldoende? Werd op vraag van de Lijn in vorig GBC aangepast naar huidige breedte van 6m en 6,60 met goten.

Opm. Rob Kindt: Zal er geen weerstand komen bij de bewoners van de H. Consciencestraat bij het invoeren van het eenrichtingsverkeer van de Brigandstraat naar de Kortrijkstraat, omdat er meer verkeer door zal komen?

In de huidige situatie is het ook al zo dat de meeste ouders inrijden via de Spar, om dan de kinderen aan de juiste kant van de school te laten uitstappen en dan via de H. Consciencestraat terug te keren. Als je de rijrichting omkeert blijft het probleem hetzelfde.

Opm. Commissaris Samijn: Er zal een duidelijke communicatie moeten gevoerd worden naar de ouders toe, een sensibilisering van 2 à 3 weken naar de ouders toe, en een aanpassing aan de kant van de ouders.

Mobiliteitsplan - Beleidsplan

Inleiding en toelichting van het beleidsplan door Ulrich Keppler van Keppler Consulting

Inleiding:

Het mobiliteitsplan van Ingelmunster werd conform verklaard op 9 februari 2004, de milieuovereenkomst met ondermeer thema mobiliteit dateert van 2008.

De te verbreden en te verdiepen thema's van het mobiliteitplan werden besproken in de GBC en getoetst aan de actualiteit door de sneltoets. De actoren staan nog achter het beleidsscenario. Er werd gekozen voor Spoor 3. (basisopties blijven behouden maar worden aangepast aan de actuele context en waar nodig geactualiseerd.) De sneltoets werd op de audit van 22 april 2009 goedgekeurd. Het mobiliteitsplan van 2004 werd goed opgevolgd en met dit beleidsplan wordt er gezorgd voor continuïteit.

Sneltoets (pag. 3)

In de sneltoets (goedgekeurd op de audit van 22/4/2009) werden de te verbreden en te verdiepen thema's aangegeven, in 3 werkdomeinen. In het advies van de audit wordt de keuze voor spoor 3 ondersteund.

Beleidsplan (pag. 4)

De globale opties van het mobiliteitsplan 2004 blijven behouden, maar aangepast aan de actualiteit.

Duurzaam Mobiliteitsscenario (pag. 5)

In het mobiliteitsplan van 2004 werden 2 scenario's duurzame mobiliteit ontwikkeld. Dit werd reeds goed opgevolgd, o.a. door de categorisering van de wegen, en de genomen maatregelen en verdere uitbreiding in het centrum, waaronder ook de nieuwe inrit naar het gemeentehuis. Ook de waterwegen en de spoorwegen zijn betrokken bij de kernvernieuwing.

Maatregelen (pag 9) (T vergeten in titel- ook in inhoudstabel)

- 3.1 GRS
De maatregelen worden gebaseerd op het GRS. De mobiliteitsimpact van bewoning en industrie wordt bekeken, rekening houdende met de bereikbaarheid van het station en de voorziene werken
- 3.2 W&Z
Het plan voor de verbreding van het kanaal en de tekst werd nog niet opgenomen. Er is een illustratie van de uitgeschreven wedstrijd voor de dorpskernhernieuwing opgenomen
- 3.3 Centrumvernieuwing
De plannen voor de centrumvernieuwing staan op blz 15, de projecten voor mobiliteit zijn verdeeld over de weg, het spoor en de waterwegen.
- 3.4 Ruimtelijke projecten met invloed op mobiliteit
Tabel: in de 1^{ste} kolom AWZ aan te passen naar W&Z.
BPA Zandberg: ??? vervangen door 14 ha
RUP Waterstraat: in onderzoeksfase – optie GRS verder onderzoeken – in opmaak verwijzen naar herbruik gebouwen of herbestemming, geen ambachtelijke zone, nieuwe mogelijke bestemming is wonen en watergebonden recreatie, aantal woningen hebben een beperkte invloed op mobiliteit
- 3.5 Categorisering wegen
Overleg rond de Grote Roeselarestraat met 3 gemeenten (Ingelmunster, Izegem, Meulebeke), om van de Grote Roeselarestraat een lokale verbindingsweg te maken voor zwaar verkeer.
- Er is overleg met de provincie om het provinciaal fietsnetwerk aan te passen en om de fietspaden in de Grote Roeselarestraat mee in dit netwerk op te nemen. Bedrijventerrein Zandberg (14 ha) zal voor toevoer zwaar verkeer zorgen, maar wordt rechtstreeks aangesloten op de N50.
- Opmerking Johan Bossuyt: kan er overleg gepleegd worden met de aanpalende gemeenten voor de aanleg van toeristische fiets- en/of voetpaden die op elkaar aansluiten, kan dit intergemeentelijke worden aangepakt. Antwoord burgemeester: de toeristische paden op zich (trage wegen) worden niet opgenomen in het mobiliteitsplan, de bovenlokale fietsverbindingen zijn reeds opgenomen in het mobiliteitsplan.
- 3.6 Vrachtverkeer:
Blz 20 aanpassen: vrachtverkeer: omleiding gerealiseerd, tonnagebeperking tot 7,5 ton
Grote Roeselarestraat: (eventueel) lokale omleiding voor zwaar verkeer (Izegem, Meulebeke, Ingelmunster).
- 3.7 Snelheidsbeleid:
Gedifferentieerd snelheidsbeleid: zone 30, zone 50 en zone 70
Er is een voorkeur voor een zonale afbakening van een zone 70. het algemeen Vlaams beleid is dat alle wegen, ook de landbouwwegen zone 70 worden, bepaalde afwijkingen om toch 90km/u te blijven kunnen mits voldoende argumenten.

Ringlaan: 4 à 5 jaar was het snelheidsregime 70, nu is het opnieuw 90. De zones waar 90km/u mag zijn kleine stukken. Zone 90 werd opnieuw ingesteld om het doorgaand verkeer uit de dorpskern te weren. De commissaris is voor sensibilisering en een eenvormig beleid. Het probleem van meer doorgaand verkeer in de dorpskern, is nu onmogelijk gemaakt is door de onderbreking van de Bruggestraat.

De gemeenteraad en de GBC zijn al langer voorstander van een zone 70 op de gewestwegen, en zal dus hoogstwaarschijnlijk positief geadviseerd worden als de gewestbeheerder beslist om overal zone 70 te voorzien.

3.8 Maatregelen op lokale wegen
blz 27

3.9 Openbaar vervoer

De Lijn: er was discussie voor het verleggen van traject van buslijn Kortrijk-Tielt – er volgde overleg van de betrokken partijen op kabinetsniveau. De gemeente was voorstander van de reisweg via de Ringlaan ipv via de Schoolstraat; De Lijn niet vanwege de meerkost. Eerste tracé werd weerhouden. De gemeente overweegt om te werken met een derde betalersysteem (tussenkost in de tarifiering) er zal een formeel engagement zijn in 2011. Er wordt een voorstel van De Lijn verwacht aan de gemeente (bv een vorm van abonnement, gratis op marktdagen, 1 euro ticket,).

Neptunusplan: niet haalbaar op korte termijn, blijft te overwegen op lange termijn

Ter hoogte van garage Deboever zou eventueel een extra uitgeruste halte voorzien worden, er is overleg met AWV voor een halte aan het sportcentrum en de halte aan de Meulebekerstraat zou kunnen uitgebouwd worden tot volwaardige halte met fietsenstalling.

Alles moet nog beslist worden, er is nog geen concrete invulling. Over de vorm van derdebetalen beslist de gemeenteraad, rekening houdende met de budgettering.

3.10 Parkeren

2^{de} paragraaf blz 30: niet van toepassing, stand still is nog geldig als er wordt gekozen voor spoor 3 en niet voor spoor 2 – toch voorstel om te wijzigen naar een neutralere formulering. Een duurzaam parkeerbeleid is volgens de partners immers beter dan een stand still.

Signalisatie parkeergelegenheden, duur en soort bewonerssystemen – verschillende opties mogelijk volgens noodzaak per project

laatste zin wijzigen: zal er worden nagedacht over invoer.... Is al beslist

Kort parkeren centrum: voor de bewoners? Bewonerskaarten? Gemeenteraad heeft engagement dat de blauwe zone geldt voor iedereen, na 6 maanden is er een evaluatie voorzien. Momenteel worden de bewoners niet vrijgesteld.

3.11 Fietsen

fietsroutes geselecteerd,

discussie over de economische functie van het kanaal en de waterwegen / jaagpaden met een recreatieve functie. Door de verbreding van het kanaal komen het fietspad niet in het gedrang, de linkeroever wordt verbreed, het fietspad blijft behouden.

3.12 Voetgangers en verkeersleefbaarheid

kwaliteit van de voetpaden, plaats en aantal zebrapaden en de maatregelen rond de schoolomgeving zijn niet gedetailleerd opgesomd, ze worden in functie van projecten uitgevoerd.

3.13 Ondersteunende en flankerende maatregelen

milieumodule omvat ook een hoofdstuk rond duurzame mobiliteit. Het beleidsplan wordt hieraan getoetst en een aantal scenario's worden uit het milieubeleidsplan overgenomen.

Blz 38: De vragenlijst wordt in bijlage toegevoegd.

Actieprogramma's

Opbouw: 4 tabellen – 4 x hetzelfde info volgens andere sortering:

1. ABC – programma
2. locatie
3. investering van uit de doelstellingen
4. wie

tool wordt opgesteld

de in het rood aangebrachte omschrijvingen moeten nog in de actietabel worden ingepast

de oude acties ook behouden, eventueel cursief aanduiden

de lijst moet nog uitgezuiverd worden – 1 x actie opgenomen

nog verder aanvullen met initiatief, partner, planning

opm comm. Samyn: B21 ? wat wordt hiermee bedoelt? Meulebekerstraat is toch reeds uitgevoerd?

B21 is Bruggestraat N50, – van rond punt Aviflora / Brugge: indien herinrichting van de weg (lange termijn) vrijliggend fietspad voorzien in plaats van aanliggend

Vermelden korte termijn, lange termijn of middellange termijn (lopende zaken als korte termijn omschrijven, geen PM gebruiken, uitgevoerde projecten cursief

Participatietraject opnemen in de gemeenteraad

Nieuw mobiliteitsplan eventueel ook indelen in richtinggevend (informatie en voorblad beleidsplan) en bindend gedeelte (actieprogramma – voorstel) – bindend gedeelte nog niet van toepassing

Opmerkingen:

- W&Z: op blz 3: gewijzigde visie? Gewijzigd tov het oorspronkelijk plan – verwijst naar de verbreding van het kanaal – was nog niet opgenomen in vorig beleidsplan;
- gevaarlijke situatie Izegemstraat oplossen – gevaar voor fietsers
- bij aanleg nutsleidingen, rekening houden met inplanting kasten (vb bakjes distributie, grote kasten telefoon) om dit aan de kant van de voetpaden te voorzien en niet in de fietspaden en rekening te houden met de toegankelijkheid van voetpaden, fietspaden en gebouwen. Antwoord: er wordt hier zeker rekening mee gehouden bij nieuwe verkavelingen, het wordt zoveel mogelijk toegepast bij heraanleg van voetpaden en wegen, maar er moet er rekening gehouden worden met de haalbaarheid / realiteit / wenselijkheid van de inplanting tov de huidige toestand.

- Izegemstraat: verlichtingskegels op grens met Izegem - er wordt meer en meer afgestapt van het gebruik van de verlichte kegels en overgegaan op de aanleg van reflecterende kokers; vooral omdat deze kegels frequent worden omvergereden, en de herstelling wordt door 2 verschillende diensten geregeld (plaatsing kegels en elektriciteit), waardoor de herstelling meestal heel lang op zich laat wachten.
- Snelheidscontroles? de snelheidscontroles worden gebaseerd op de statistieken van het jaar daarvoor en op vraag van de gemeente. In de Izegemstraat werden richting Izegem 20 tot 25% boven de snelheid gemeten, in omgekeerde richting werden geen metingen gedaan, omdat het niet mogelijk is om daar een snelheidscamera te plaatsen, behalve als de wagen verkeerd geparkeerd zou worden. In het najaar kan dit wel omdat er dan een snelheidscamera op pakkelt gebruikt kan worden ingezet. Er wordt dan in beide richtingen snelheidscontroles georganiseerd. De inkomende snelheid daalt wel door het aangelegde sas op de grens met Izegem. Op grondgebied Izegem geldt een snelheidsregime van 70 per uur, in Ingelmunster 50 per uur. Vanuit Izegem is er een aanvullend reglement opgestuurd naar de bevoegde diensten om de snelheid vanaf het rond punt tot aan de grens met Ingelmunster aan te passen van 70 km/u naar 50km/u.
- Opmerking ivm het inhaalverbod op de Ring thv de Bollewerpstraat: kan er daar geen bord geplaatst worden waardoor het duidelijker is dat er verder door het sas niet meer kan ingehaald worden. Onlangs zag hij dat er doordat er iemand aan het inhalen was, niet meer terug kon op zijn vak vanwege het sas en dus een hele tijd op het verkeerde vak moest rijden vooraleer hij naar zijn eigen vak terug kon. Misschien is dat voor mensen die niet van de streek zijn niet duidelijk dat ze niet mogen inhalen - het heeft geen zin om borden bij te plaatsen, de tendens is nu om de regels duidelijk te maken met zo weinig mogelijk borden. Er is een volle lijn, en ieder bestuurde weet dat over een volle lijn rijden een grote overtreding is.
- pag. 8 – zone 30 schoolomgeving aanvullen op de kaart
- Stuk op de N50 aan de H. Hartschool staat de snelheid als 70 km/u terwijl dit reeds naar 50 km/u is gebracht.
- Gentstraat: wordt er gecontroleerd op de tonnagebeperking in de Gentstraat? Er werd vorige week nog een controle gedaan; controle tussen de Kanaalstraat en het station is moeilijk gezien de ontsluiting van de ambachtelijke zone.
- Bij heraanleg van de straten kan het fietspad dan in een duidelijk afgescheiden kleur worden voorzien zodat het duidelijk is wat fietspad, voetpad en parkeervak is? Nu wordt er in de Bruggestraat thv de KBC bank geparkeerd op het voetpad, het fietspad en het parkeervak zijn in min of meer dezelfde kleur. Opm Francis: fietspad en parkeerstrook zijn gescheiden door boordstenen, boordsteen is grens van het parkeervak.
- Als er voor bepaalde projecten een samenwerking van verschillende gemeenten nodig is, kan er een gesubsidieerde medewerker aangevraagd worden bij het ministerie van Freya Vandenbossche. Geen van de partners rond de tafel heeft weet van een dergelijk project. Opm: er is al een gesubsidieerde medewerker aan het werk in onze gemeente, nl Matthias Vandenbussche, voor de samenwerking met Izegem en Roeselare ivm strategische project rond stationsomgevingen, maar niet via ministerie van Vandenbossche.
- Izegemstraat: bord aan de oversteekplaats voor bromfietsen klasse B is verdwenen. Klopt, de wet hieromtrent werd aangepast, de bromfietsen kunnen kiezen om gebruik te maken van de rijweg of fietspad binnen de bebouwde kom.
- Oversteek? Gevaarlijk punt Izegemstraat. Kegels: draden liggen klaar, vraag naar wegbeheerder. De definitieve inrichting is voor AWV als wegbeheerder. Er wordt samengewerkt met de gemeente Izegem. extra verlichting? AWV is voorstander van lichtgevende reflectoren in het wegdek.
- alle projecten van de dorpskern zijn vermeld als korte of middellange termijn.
- Voor de waterwegen staan de projecten op het jaarprogramma van 2012 (middellange termijn).
- Hoe verloopt de communicatie met de omliggende gemeenten? Het oude mobiliteitsplan werd afgetoetst op de visie van de andere gemeenten, de nieuwe acties gebeuren in overleg met bv Izegem en Roeselare, bv de tonnagebeperking.

De GBC werd uitgebreid met de diverse adviesraden

Het voorlopig plan gaat naar de gemeenteraad, dan naar de provinciale audit commissie en wordt na goedkeuring definitief aanvaard.

Timing: voor opmaak raming naar de partners (W&Z, AWW, De Lijn) toesturen half april

In gemeenteraad van mei (25 mei 2010), 3 weken op voorhand naar AWW om te agenderen op PAC: 14 juni 2010 of in juli 2010

4. SNELTOETS

Naam	Dienst
Kristel Hansen	Verslaggever GBC- administratie TD
Yves Vercruysse	Schepen verkeersveiligheid en mobiliteit
Eric D'Hoop	Schepen Openbare werken
Francis Fraeyman	Gemeentelijke Mobiliteitsambtenaar
Humbert Vervaeke	Waterwegen en Zeekanaal – afdeling bovenschelde
Inge Feys	Mobiliteitsbegeleider MOW vlaanderen
Jean-Marie Samyn	Commissaris – lokale politie MIDOW
Micheline Steen	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn
Frank Benoit	Stedebouwkundig ambtenaar - Duurzaamheidsambtenaar
Patricia Ryelandt	Milieuambtenaar
Ir. Ronse Dominik	Gemeentesecretaris
Rob Kindt	De brug – Gemeenteraadslid

Naam	Dienst
Vandemoortele Lionel	CD&V Bureau - Bestuurslid
Leen Vandevelde	Consulent mobiliteit: afdeling Ruimtelijke ordening
Ir. Willy Lievens	Dienstruikingenieur AWV district Kortrijk
Koen Vanneste	Mobiliteitsplanner Provincie
Christiane Vanrijckeghem	Districtsdirecteur NMBS holding

De sneltoets heeft als **doel** het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn **actualiteitswaarde en richting** te **geven** aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Volgens het nieuwe gemeentedecreet zal het gemeentelijk beleidsplan sturing geven aan het lokale beleid van een komende beleidsperiode. Er wordt in dit

verband geopteerd om het gemeentelijk mobiliteitsplan legislatuurgebonden te benaderen.

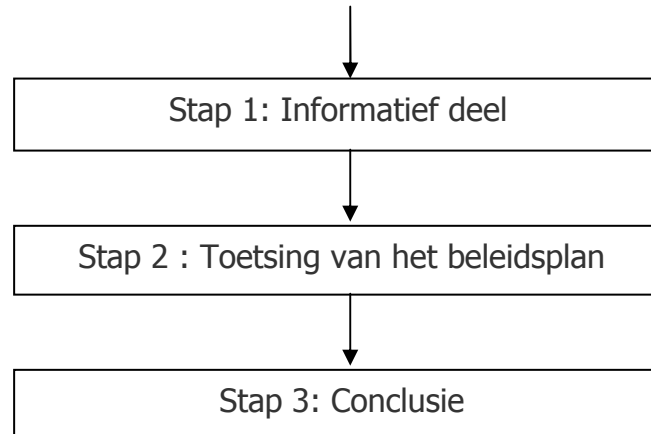
Het doorlopen van de **sneltoets** en het bijsturen van het mobiliteitsplan wordt zoals bij het opstellen van het mobiliteitsplan **in de schoot van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie** (GBC) gelegd. Het is bijgevolg van groot belang dat alle actoren aanwezig zijn op de sneltoetsvergadering.

Het is aan te bevelen dat de gemeente de sneltoets zo ver mogelijk voorbereidt. Deze voorbereiding betreft vooral de invulling van het informatief gedeelte (stap 1) en de kolommen 'werkdomeinen', 'aanwezig' en 'actueel' in tabel 2 (stap 2). Aan de partners van het mobiliteitsconvenant wordt gevraagd een **inhoudelijk standpunt** in te nemen **over het gemeentelijk mobiliteitsplan** zoals het op dat moment gekend is. Het einddoel van het instrument is niet de bijsturing op zich, die volgt nadien, maar een eenvoudige toetsing van het bestaande mobiliteitsplan op zijn actualiteitswaarde. Hieruit volgt dan een plan van aanpak die aangeeft hoe en wanneer de bijsturing wordt aangepakt en wat de engagementen van elkeen zijn.

De herziening geeft de kans om het bestaande mobiliteitsplan bij te sturen (we spreken van 'verbreden' = aandacht voor nieuwe thema's of 'verdiepen' = verfijnen van behandelde elementen). Eventueel kan het plan worden bevestigd zodat een actualisering van het actieprogramma volstaat, in een ander geval is een totale vernieuwing van het mobiliteitsplan aan de orde. Nieuwe thema's kunnen zijn: autoluwe kernen, sluisverkeer, bovengemeentelijke vrachtroutes, gemeentelijk parkeerbeleid, gemeentegrens-overschrijdende problematiek, verkeersveiligheid, ...

Een duurzaam mobiliteitsbeleid blijft de kerngedachte. Een geïntegreerde aanpak is dan ook noodzakelijk. De linken met andere beleidsdomeinen zoals o.a. Ruimtelijke Ordening en Milieu zijn niet ver te zoeken. Er wordt dan ook **aangedrongen** om de **GBC uit te breiden** met de gemeentelijke ruimtelijke planner en met de milieuambtenaar en/of duurzaamheidsambtenaar.

De sneltoets gebeurt in drie stappen



STAP 1 : Informatief gedeelte / Inventaris planningscontext

In het informatief deel wordt de actuele situatie van de **planningscontext geëvalueerd**. Hieruit kunnen al een aantal conclusies worden getrokken wat de verdere aanpak betreft.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van uw gemeente is geen autonoom document. Het werd op een bepaald moment conform verklaard, rekening houdend met een gekende of bestaande ruimtelijke, planologische en juridische toestand. Hierna wordt een overzicht van de informatie met betrekking tot de actualiteit van deze planningscontext ingevuld.

Conform verklaring mobiliteitsplan: datum : 9 februari 2004

Tabel1: Planningscontext van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Belangrijke elementen in de context van mobiliteitsplanning	Datum	Voor mobiliteitsplan *	Na mobiliteitsplan *
Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	23/09/1997	x	
Provinciaal ruimtelijk structuurplan	06/03/2002	x	
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	19/04/2007		x
Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	16/02/2001	x	
Invoering basismobiliteit	01/03/2003	x	
Afbakening stedelijk gebied/economisch knooppunt	21/11/2008		x
Milieuovereenkomst met thema mobiliteit	25/06/2002	x	
Milieuovereenkomst 2005-2007 met thema mobiliteit	28/03/2006		x
Milieuovereenkomst 2008-2013 met thema mobiliteit	22/04/2008		x
RUP Centrum - kadert in dorpskernvernieuwing	In opmaak		x
RUP Oostrozebekestraat (tussen Ring en Krekelstraat) - bestaande bestemmingen worden bevestigd - beperkte uitbreiding voor bedrijfsactiviteiten	In opmaak		x
RUP Kortrijkstraat (tussen Stationsplein en oude spoorwegbedding) - bestaande bestemmingen worden bevestigd - achtergelegen binnengebied kan als woongebied ontwikkeld worden (nieuwe aansluiting op Kortrijkstraat thv H. Consciencestraat)	In opmaak		x
RUP Kortrijkstraat-zuid (tussen oude spoorwegbedding en Vandenabeele) - bestaande bestemmingen worden bevestigd - nieuwe en ruimere mogelijkheden voor bedrijfsactiviteiten (handel, kmo, ambacht)	In opmaak		x
RUP Waterstraat - (omgeving Waterstraat) - mogelijkheden herbestemming Valora Voeders tot woonzone	In opmaak		x
RUP Gentstraat-noord - nieuw woonproject langs Kanaal - overige bestemmingen worden bevestigd	In opmaak		x
RUP Bruggestraat - bestaande bestemmingen worden bevestigd - meergezinswoningen langs Bruggestraat worden mogelijk - zone voor handelsactiviteiten	08/05/2008		x

* Aankruisen indien voor het mobiliteitsplan.

* Aankruisen indien na het mobiliteitsplan.

Ook de datum van conformverklaring van de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten is een interessant gegeven.

Naam van de buurgemeente	Datum	Voor mobiliteitsplan	Na mobiliteitsplan
Meulebeke	13/06/2005		x
Oostrozebeke	14/01/2002	x	
Harelbeke	16/06/2003	x	
Lendelede	12/09/2006		x
Izegem	02/07/2001	x	

Het kader van de **milieuovereenkomst**.

Is er in het kader van de **milieuovereenkomst thema mobiliteit** reeds een milieutoetsing gebeurd van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid? Op welke datum werd deze toetsing uitgevoerd en welke milieuthema's (fiches) kwamen hierbij aan bod?

Toetsing in kader van:
- milieujaarprogramma 2007 – rapportering 2006 – goedkeuring 20/03/2007 - milieujaarprogramma 2008 – rapportering 2007 – goedkeuring 14/03/2008
Thema's:
- geluidshinder - emissies

Het **conform verklaard mobiliteitsplan**:

Overloop de kolommen 'werkdomeinen', 'aanwezig' en 'actueel' in tabel 2 (stap 2).

Indien er essentiële problemen zijn met de actualiteitswaarde en de inhoudelijke samenhang van het conform verklaard mobiliteitsplan, bespreek ze kort in de Gemeentelijke Begeleidingcommissie en formuleer ze kort in de onderstaande invulzone. Indien beschikbaar gelieve hier ook relevante informatie uit eerdere jaarlijkse voortgangsrapportages³ op te nemen.

GEREALISEERDE PROJECTEN:

Sinds de laatste voortgangsrapportage (zie bijlage), werden naast alle lopende zaken, volgende projecten volledig uitgevoerd:

³ Meer bepaald uit deel C tabel 4 en deel D tabel 6.

- 2.2.5.2.1.(13)/2.2.6.2.(12) – herinrichting + aanpassen fietsvoorzieningen N399 tss N50 en N50d
- 2.2.5.2.2.(1) – beveiligen oversteekbeweging fietsers N50 / Roeselarestraat
- 2.2.5.2.2.(2)/2.2.6.2.(3) – Herinrichten kruispunt + beveiligen oversteekbeweging fietsers N50 / N50d Bruggestraat
- 2.2.5.2.3.(3) - Inventarisatie trage wegen – beleidsplan goedgekeurd door schepencollege ...– eerste projecten herinrichting zijn in ontwerpfase – uitvoering voorzien zomer 2009
- 2.2.6.2.(2) – inrichting N50 Kortrijkstraat (vak N50d / grens Harelbeke)
- 2.2.6.2.(14) – poorteffect N50d Kortrijkstraat
- 2.2.6.2.(20)/2.2.5.2.2.(7)/2.2.6.2.(13) – inrichting kruispunt 11-julisingel/Bruggestraat – definitief ingericht in functie van voorrangswijziging + beveiligen fietsoversteek + poorteffect
- 2.2.6.2.(24) – inrichten woonwijken tot zone 30
- 2.3.1.(3) – fietsen voor personeel
-
- **TOTALE KOSTPRIJS UITGEVOERDE PROJECTEN: € 3.316.250,00**

Volgende acties zijn gepland op korte termijn 2009-2010:

- 2.2.2.2.(1) – uitstippelen parkeersignalisatie – na de eerste fase van het project dorpskernvernieuwing zal dit volledig afgewerkt worden
- 2.2.5.2.3.(1)/2.1.2.(3) – aandacht fietsverkeer bij studie centrumbrug - uitvoering voorzien op meerjarenprogramma W&Z – studie wordt in 2009 opgestart
- 2.2.6.2.(19) – circulatieve maatregelen centrum – opgenomen in project dorpskernvernieuwing
- 2.2.6.2.(25) – inrichten schoolomgevingen - opgenomen in project dorpskernvernieuwing
- 2.2.6.2.(26) – inrichten schoolomgevingen buiten bebouwde kom – inrichting N357 voorzien begroting 2009
- 2.2.5.2.1.(4) – N 357 aanleg vrijliggende fietspaden Oostrozebekestraat – begroting 2009
- 2.2.5.2.1.(5)/2.2.6.2.(21) – Aanleg aangepaste fietsvoorziening N50d Bruggestraat / eerste deel + inrichten kruispunt met N399 meulebekestraat/voorrangswijziging - begroting 2009
- 2.2.5.2.1.(9) – Aanpassing fietsvoorziening N50d (Stationsstraat, -plein) - opgenomen in project dorpskernvernieuwing
- 2.2.5.2.2.(4) – beveiligen oversteekbeweging fietsers N50/N357 – begroting 2009
- 2.2.5.2.2.(6) – beveiligen oversteekbeweging fietsers N382/N357 – aanbesteed 2008 – uitvoering 2009/2010
- 2.2.5.2.2.(8) – beveiligen oversteek kruispunt N50d/N399 – begroting 2009
- 2.2.5.2.2.(10) – beveiligen oversteek kruispunt N50d / Izegemstraat - opgenomen in project dorpskernvernieuwing
- 2.2.6.2.(4) – N382 – N357 aanleg verbinding 3^e fase - aanbesteed 2008 – uitvoering 2009
- 2.2.6.2.(6) – inrichting N50d (Bruggestraat) / 1^e fase – begroting 2009
- 2.2.6.2.(16) – poorteffect N357 Izegemstraat – uitvoering 2009
-
- **TOTALE KOSTPRIJS GEPLANEDE PROJECTEN 2009-2010: € 5.748.800,00**
-
- **TOTALE KOSTPRIJS GEPLANEDE PROJECTEN MIDDELLANGE TERMIJN: nog € 3.500.000 (zonder raming dorpsbrug)**

ACTUALITEITSWAARDE MOBILITEITSPLAN – MOGELIJK AAN TE PASSEN OF OP TE NEMEN:

WERKDOMEIN A:

- **A1/GRS** – op te nemen
- **A2/Afbakening regionaal stedelijk gebied** – op te nemen
- **A3/RUP's** in opmaak
- **A4/module 10 schoolomgeving Kortrijkstraat**

WERKDOMEIN B:

- **B4/Openbaar vervoer** – versterking De Lijn en NMBS
- **B6/Categorisering lokale wegen:** Weststraat – lokale weg I – afstemmen op Izegem – lokale weg II (voorzien in sneltoets Izegem) / Grote Roeselarestraat – lokale weg II – afstemmen op Meulebeke – lokale weg I
- **B8/Snelheidsplan** – aanpassing snelheidsregime op gewestwegen en woonwijken
- **B9/Parkeerbeleid en parkeerplan** – het centrum werd ingericht als een zone waarin het parkeren enkel toegestaan is voor voertuigen < 5 ton om overlast met parkerende vrachtwagens te vermijden, in het project dorpskernvernieuwing is een uitbreiding van de parkeerplaats achter het gemeentehuis voorzien ter compensatie van de parkeerplaatsen op de markt (standstill-principe), de invoering van kortparkeren (blauwe zone) is voorzien na herinrichting centrumstraten, in het project Bruggestraat zijn bijkomende parkeerplaatsen voorzien, na de dorpskernhernieuwing wordt het parkeerplan afgewerkt en duidelijk gesignaleerd.
- **B11/Personen- en goederenvervoer over het water:** W&Z voorziet een verbreding van het kanaal om vlottere scheepvaart mogelijk te maken
- **B12/Sluikverkeer:** in de Krekelstraat werd een tonnagebeperking ingevoerd 7,5 ton om sluikverkeer tegen te gaan
- **B14/Trage wegen:** na de opmaak van een inventaris werd een beleidsplan opgemaakt – eerste project van herinrichting voorzien in 2009

WERKDOMEIN C:

-

ALGEMENE OPMERKINGEN:

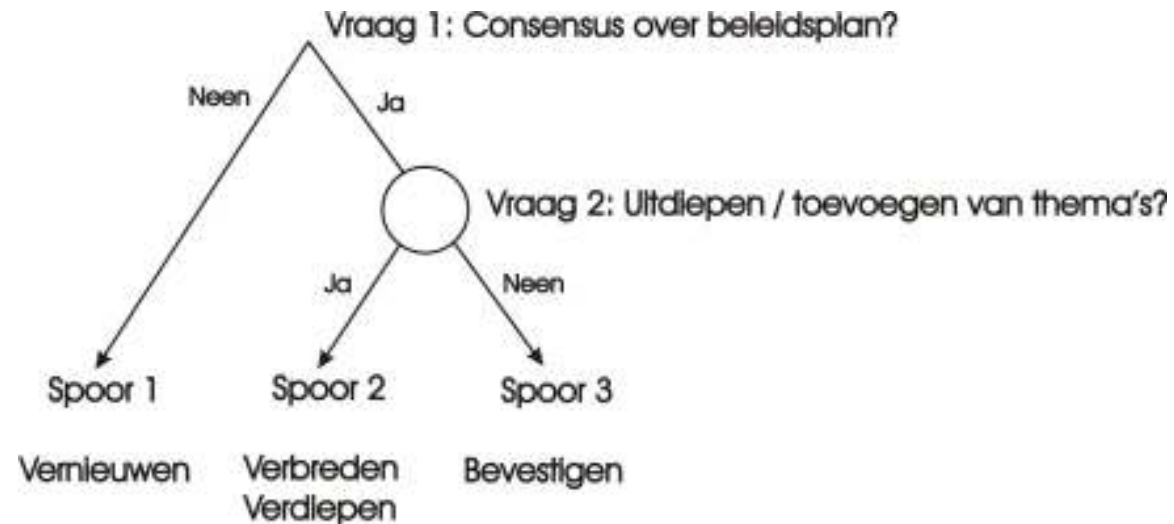
- Het woonuitbreidingsgebied langs de Izegemstraat werd in GRS voorzien als woonreserve – uit de behoeftestudie blijkt dat er nog voldoende potentiële woongelegenheden in woongebied zijn, vandaar op heden niet aansnijdbaar
- Reservegebied woonuitbreiding Heirweg Zuid werd geschrapt in het gewestelijk RUP
- Ontsluiting bedrijventerrein Zandberg voorzien op de N50 – rond punt uitgevoerd 2007-2008
- Bij opmaak GRS werd de ambachtelijke zone uit het BPA Ringlaan/Bruggestraat als reservegebied wonen voorzien maar op heden niet aansnijdbaar

- Bedrijventerrein Deefakker werd wel opgenomen binnen de afbakening regionaal stedelijk gebied Roeselare + uitbreiding van de zone – ontsluiting voorzien langs de N399-gewestweg
- W&Z voorziet een verbreding van het kanaal in het centrum, om die reden dient de dorpsbrug vervangen te worden door een bredere constructie, die zal opgevat worden als een luie brug (stijgingspercentages binnen richtlijnen vademecum) – project is opgenomen in meerjarenprogramma 2012

Stap 2 : Toetsing van het beleidsplan

Naast het informatieve luik (stap 1) is het nodig om **het beleidsscenario uit het mobiliteitsplan** terug onder de aandacht te brengen. De gemeentelijke ambtenaar die de sneltoets voorbereidt, kan dit **kort toelichten** tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). Best wordt een kopie van het beleidsscenario en een kaartje met een aanduiding van de strategische projecten aan de sneltoets toegevoegd. Het is louter een presentatie van het huidige beleidsscenario, het is niet de bedoeling nu al een inhoudelijke discussie te starten. Pas na de bespreking van het beleidsscenario zullen alle werkdomeinen in het mobiliteitsplan worden behandeld.

De bespreking van het beleidsplan heeft tot doel te determineren welke van de mogelijke **conclusies, sporen** die richting geven aan de planning van het toekomstige lokale mobiliteitsbeleid, in aanmerking komen:



De toetsing van het huidige mobiliteitsplan gebeurt in 2 stappen: de bespreking van het beleidsscenario en de evaluatie van de werkdomeinen en geeft drie sporen aan.

- Spoor 1:** één of meerdere van de partners staat niet meer achter het beleidsscenario of een aantal strategische keuzes worden in vraag gesteld en het hele beleidsplan is aan **vernieuwing** toe,
- Spoor 2:** er wordt gekozen om één of meerdere thema's uit te werken en **toe te voegen aan het mobiliteitsplan** (verbreding) of **verder te detailleren** (verdiepen),
- Spoor 3:** het beleidsplan is nog voldoende actueel en gedragen waardoor een uitvoering kan verder gezet worden. Het beleidsplan wordt **bevestigd**. Het actieprogramma wordt geactualiseerd.

In een 1ste vraag wordt gepolst of de gemeentelijke begeleidingscommissie nog achter de geest van het beleidsscenario en het conformverklaard mobiliteitsplan staat. Belangrijk hierbij is na te gaan of er in de gemeentelijke begeleidingscommissie nog voldoende draagvlak is om verder te werken op basis van het conform verklaard mobiliteitsplan. Indien "ja", betekent het dat volgens de globale inhoudelijke samenhang kan worden verder gegaan, indien "neen" werden in het voorgaande mobiliteitsplan "niet meer gedragen" keuzes gemaakt.

Het is dus in het bijzonder een ideologische vraag die toetst of de gemeentelijke begeleidingscommissie verder wil werken of duidelijk een andere richting wil uitgaan, weliswaar binnen het toetsingskader van duurzame mobiliteit. Bij deze bespreking wordt gebruikgemaakt van de elementen van het bestaande beleidsscenario en de informatie die in stap 1 is verzameld.

Vraag 1:

Staan de actoren van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie nog uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleids-scenario?

☒ **JA**

☐ **NEEN** ^{4 5}

⁴ Schrappen wat niet past.

⁵ Indien de bespreking zeer moeilijk verloopt en een te hoog abstractiegehalte heeft, kan het helpen om eerst kolommen van tabel 2 (werkdomeinen-aanwezig-actueel) gezamenlijk aan te vullen en te overlopen.

Is het antwoord op deze vraag “**neen**”, dan wordt de basis van uw mobiliteitsbeleid in vraag gesteld en wordt **spoor 1, de vernieuwing** gevolgd voor de verdere planning van het lokaal mobiliteitsbeleid. Uw mobiliteitsplan is aan een grondige herziening toe. U hoeft stap 2 niet verder te overlopen. Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over de aanpak en noteer deze eventueel samen met de conclusie in stap 3 'Conclusie'.

Indien het antwoord op vraag 1 “**ja**” is, wordt van de GBC een inhoudelijke overleggronde gevraagd omtrent de opsomming van alle mogelijkheden tot bijsturing van het mobiliteitsplan gebaseerd op de evaluatie van de werkdomeinen.

Het beleidsscenario werd uitgewerkt in 3 werkdomeinen: de ruimtelijke ordening, de verkeersnetwerken en de flankerende maatregelen. Tabel 2 op de volgende pagina vermeldt een aantal thema's die in deze werkdomeinen aan bod komen⁶. Van de leden van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie wordt verwacht dat zij voor elk van deze thema's de volgende informatieve vragen beantwoorden:

1. Komt dit thema voor in ons mobiliteitsplan?
2. Is het mobiliteitsplan voor dit thema nog voldoende actueel. Onder voldoende actueel wordt verstaan dat op basis van de beleidsvisie die voor dat thema is vastgelegd in het bestaande mobiliteitsplan, het mogelijk is de uitvoering de komende 6 jaren verder te operationaliseren.

Vervolgens⁷ is het belangrijk ook aan te geven welke ontbrekende thema's mogelijk zouden kunnen worden opgenomen. In deze fase van de sneltoets is het belangrijk om tot een opsomming te komen van alle mogelijkheden tot bijsturing van het mobiliteitsplan, ook al zullen zij later wellicht niet allemaal geselecteerd worden.

Maak hiervoor in tabel 2 gebruik van de kolom "mogelijk aan te passen / op te nemen". Er werden een aantal nieuwe thema's toegevoegd (*cursief gedrukt*) die als inspiratiebron kunnen dienen.

Bij de evaluatie en het invullen van tabel 2 is het van belang de onderlinge samenhang ervan in het oog te houden. Een beslissing om één werkdomein of aspect verder uit te werken kan gevolgen hebben op andere domeinen.

⁶ Bron: Het mobiliteitshandboek – afl. 5, maart '98 / 91. (De categorisering van de wegen werd in de netwerken opgenomen)

⁷ Indien eerder tijdens de vergadering Vraag 1 m.b.t. het beleidsscenario onbeantwoord bleef, gelieve dan nu het gepaste antwoord in te vullen.

Tabel 2: Actualiteitswaarde van het gemeentelijk mobiliteitsplan: de werkdomeinen.

	Aanwezig ⁸	Actueel ⁹	Mogelijk aan te passen of op te nemen ¹⁰
Werkdomein A: ruimtelijk beleid			
A1. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan			X
A2. ruimtelijke uitvoeringsplannen			X
A3. strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit			X
A4. <i>deelruimten (bedrijventerreinen, schoolomgevingen, stationsomgeving, kantoorzones, wijken...)</i>	X	X	X
A5. <i>specifieke beschermingszones met effecten op mobiliteit (SBZ-gebieden (GEN, VEN, ...))</i>			
A6. opleggen minimaal aantal parkeerplaatsen per woongelegenheden bij bouwvergunningen			
Werkdomein B: verkeersnetwerken			
B1. verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	X	X	
B2. bovenlokaal fietsnetwerk	X	X	
B3. lokaal fietsnetwerk	X	X	
B4. openbaar vervoer	X	X	X
B5. categorisering bovenlokale wegen	X	X	
B6. categorisering lokale wegen	X	X	
B7. routes zwaar vervoer	X	X	
B8. snelheidsplan	X	X	X
B9. parkeerbeleid en parkeerplan	X	X	X
B10. overstapvoorzieningen	X	X	
B11. personen- en goederenvervoer over het water	X	X	X
B12. <i>sluikverkeer</i>		X	X
B13. <i>autoluwe kernen</i>			
B14. <i>trage wegen...</i>	X	X	X
Werkdomein C: flankerende maatregelen			
C1. vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	X	X	X
C2. tarifiering openbaar vervoer	X	X	
C3. campagnes	X	X	
C4. marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	X	X	

⁸ Aankruisen indien aanwezig.

⁹ Invullen indien actueel.

¹⁰ Aankruisen indien mogelijk aan te passen of op te nemen thema.

C5. handhaving	X	X	
C6. beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	X	X	
C7. gemeentegrensoverschrijdende aspecten			X
C8. monitoring en evaluatie	X	X	
C9. verkeersleefbaarheid – autoluwe kernen – maatregelen tegen sluipverkeer			
C10. bewegwijzeringsplan	X	X	
C11. dienstfietsen gemeentepersoneel...		X	X

Besteed in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie voldoende tijd om tabel 2 te bespreken. Tabel 2 leert u welke aspecten van uw gemeentelijk mobiliteitsplan aan een bijsturing toe zijn. Op basis daarvan komt u immers tot duidelijke afspraken in verband met de thema's die verder uitgediept moeten worden, de reden hiervoor en de draagwijdte van het bijkomend studiewerk en op welke andere aspecten het mobiliteitsplan nog bruikbaar blijft.

De bespreking van de ingevulde tabel 2 heeft tot doel een selectie te maken uit de "mogelijk aan te passen of op te nemen inhoud" die werden naar voor geschoven en moet resulteren in een antwoord op vraag 2. Specifiek de samenhang tussen de weerhouden thema's en het conform verklaard beleidsplan moet bij beantwoording van deze vraag worden in het oog gehouden.

Vraag 2:

Beschrijf de thema's (zie tabel 2) die de Gemeentelijke Begeleidingscommissie wenst toe te voegen aan het beleidsplan (verbreding) dan wel verder uit te werken (verdieping)? Bespreek ook specifiek de samenhang tussen de verschillende thema's. Vul de thema's en de samenhang aan in onderstaande invulzone.?

- Werkdomein A:
- bepaalde ruimtelijke structuurplannen en – uitvoeringsplannen dienen aangevuld te worden – werden goedgekeurd na conform verklaring mobiliteitsplan
- A6 – opleggen minimaal aantal parkeerplaatsen per woongelegenheden bij bouwvergunningen
- Werkdomein B:
- B4 – voorziene versterkingen openbaar vervoer opnemen
- B8 – aanpassingen snelheidsregime op N357 aanpassen
- B9 – zone parkeren max 5 ton in centrum opnemen
- B11 – gewijzigde visie W&Z (verbreden kanaal) aanpassen
- B12 – sluikverkeer Krekelstraat aanvullen
- B14 – voorziene inventaris en beleidsplan trage wegen aanvullen
- Werkdomein C:
- C7 – tonnagebeperking komende vanuit Izegem – af te stemmen op Izegem
- C11 – dienstfietsen voor gemeentepersoneel / wordt aangevuld

Op basis van het voorgaande antwoord kan nu beslist worden over het te volgen spoor:

Spoor 2:

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie wenst het huidige mobiliteitsplan op een aantal thema's te **verbreden of te verdiepen**. Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over het verdere procesverloop. Zie stap 3: Conclusie.

Spoor 3:

Indien de Gemeentelijke Begeleidingscommissie bij vraag 2 weinig thema's kan bespreken, het huidige mobiliteitsplan en de werkdomeinen nog actueel en goed bevonden worden en de GBC geen nieuwe thema's wenst op te nemen of uit te werken gaat de GBC over naar spoor 3. De Gemeentelijke Begeleidingscommissie vindt het huidige mobiliteitsplan nog actueel en goed en ook de werkdomeinen zijn nog actueel en goed bevonden. Het beleidsplan wordt **bevestigd**. Enkel het actieprogramma dient dan te worden geactualiseerd.

Het actieprogramma is het sluitstuk van het mobiliteitsplan. Deze bevat een lijst van concrete maatregelen, met aanduiding van timing, betrokken actor(en), raming van de kostprijs, ...

Is het mobiliteitsplan van uw gemeente intussen al wat ouder, dan zijn wellicht al een aantal kortetermijnmaatregelen uitgevoerd. Tijd dus om met de Gemeentelijke Begeleidingscommissie nieuwe strategische afspraken te maken en het actieprogramma te verfijnen, aan te vullen, te verbeteren,... Het is belangrijk om het geactualiseerde actieprogramma op te maken volgens de vernieuwde methodologische richtlijnen.¹¹

Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over het verdere procesverloop. Zie stap 3: Conclusie.

¹¹ Zie www.mobielvlaanderen.be/convenants

Stap 3 : Conclusie

Kruis het spoor aan dat de GBC beslist te volgen. Noteer in het onderste vak eventuele belangrijke aandachtspunten, krachtlijnen, afspraken,...

-	Spoor 1: De GBC beslist het mobiliteitsplan te ' vernieuwen '
-	Spoor 2: De GBC beslist het mobiliteitsplan te ' verbreden of te verdiepen '
x	Spoor 3: De GBC beslist het mobiliteitsplan te ' bevestigen ',

- actietabel wordt aangevuld/aangepast waar nodig
- verdere uitvoering voorziene acties
- opvolging projecten en planning door GBC
- nieuwe sneltoets wordt georganiseerd bij aanvang nieuwe legislatuur – voorjaar 2013

verder procesverloop

De sneltoets met het plan van aanpak wordt ter kennisgeving aan de provinciale auditcommissie overgemaakt. Bijlagen die samen met de sneltoets aan de PAC moeten worden overgemaakt:

- verslag(en) van de gehouden GBC('s) m.b.t. de sneltoets
- een kopie van het beleidsscenario en een kaartje met een aanduiding van de strategische projecten

Indien één van de auditleden verzoekt het ter-kennisgeving-voorgelegd punt ten gronde te behandelen, dient dat te gebeuren.

De auditor kijkt na of de sneltoets volledig is ingevuld en maakt een advies op. Hierbij formuleert hij/zij in de eindbeoordeling één van de volgende aanbevelingen: gunstig advies, ongunstig advies (gemotiveerd) of gunstig mits... (gemotiveerd).

Bij spoor 1 'vernieuwen': na gunstig advies kan de procedure van vernieuwen worden opgestart. Hiervoor kan een nieuwe module 1 worden afgesloten. De opmaak van het 'vernieuwd' mobiliteitsplan verloopt in drie fasen zoals bij de opmaak van het eerste mobiliteitsplan.

Bij spoor 2 'verbreden/verdiepen': na gunstig advies kan de procedure 'verbreden en verdiepen' worden opgestart. Ook hier worden drie fasen onderscheiden. In de verkenningfase wordt het onderzoeksoptzet in detail gedefinieerd. De verkenningnota wordt samen met de sneltoets en GBC-verslagen op PAC besproken en geadviseerd. Daarop volgt de uitvoering van het onderzoek, de uitvoeringsfase) en uiteindelijk de opmaak van een bijgestuurd beleidsplan. Hiervoor kan een nieuwe module 1 worden afgesloten.

Bij spoor 3 'bevestigen': na gunstig advies dient het actieprogramma te worden geactualiseerd. Het geactualiseerde actieprogramma wordt samen met het conformverklaard beleidsplan en een motivatienota overgemaakt aan de vaste leden van de PAC. De motivatienota geeft kort de motivatie voor nieuwe acties en geeft aan hoe deze nieuwe acties worden ingepast in het beleidsplan, geeft de motivatie waarom acties naar voor of naar achter worden geschoven ten opzichte

van elkaar en waarom (in voorkomend geval) acties verder gedetailleerd worden. Na gunstig advies van de auditor wordt de conformiteit van het mobiliteitsplan opnieuw voor 5 jaar bevestigd.

Alle details m.b.t. procedures en methodieken zijn beschikbaar in de omzendbrief MOW/2007/3 betreffende "Evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan" en op www.mobielvlaanderen.be/convenants.

5. PAC SNELTOETS

6. GEMEENTERAADSBSLUIT EN VERSLAG PARTICIPATIETRAJECT