



LEDEGEM MOBILITEITSPLAN

FEBRUARI 2016

fase 3 | beleidsplan

datum	aanpassing fase
22 01 2015	overleg gemeente
23 02 2015	overleg gemeente
02 04 2015	overleg GBC
04 05 2015	participatie - infomoment adviesraden
29 06 2015	gemeenteraad - voorlopige vaststelling
16 09 2015	bespreking RMC
05 11 2015	overleg gemeente
18 12 2015	overleg GBC
01 02 2016	bespreking RMC



algemeen directeur

Geert Sanders

**coördinator
cel ruimtelijke planning en mobiliteit**

David Vandecasteele

expert mobiliteit

Margo Swerts



INHOUD

informatief deel

7

PROCESVERLOOP

8

INHOUD BELEIDSNOTA

8

KNELPUNTEN EN KANSEN IN ZAKE MOBILITEIT

9

1	lokale mobiliteitstoestand.....	9
1.1	wegencategorisering	9
1.2	parkeerbeleid.....	9
1.3	fietsroutenetwerk	10
2	knelpunten	10
3	kansen	11

MOBILITEITSDOELSTELLINGEN

11

1	strategische doelstellingen	11
2	operationele doelstellingen	12

PARTICIPATIETRAJECT

12

1	aanpak participatie	12
2	advies raden	12
2.1	uitwerkingsnota	12
2.2	beleidsplan	13

RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN

14

1	plannen andere overheden	14
2	gemeentelijke plannen.....	14

richtinggevend deel

15

BELEIDSSCENARIO

16

WERKDOMEIN A | RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

17

1	programma wonen	17
2	programma bedrijvigheid.....	19
3	programma toerisme en recreatie.....	19
4	strategische projecten	22
5	wegencategorisering	24

WERKDOMEIN B | VERKEERSNETWERKEN

28

1	gemotoriseerd verkeer	28
1.1	inrichtingsprincipes lokale wegen.....	28
1.2	beleid zwaar vervoer	29
1.3	circulatie kernen	31
1.4	verkeersveiligheidsbeleid	31
1.5	parkeerbeleid.....	34
2	fietsverkeer	35

2.1	functioneel fietsverkeer	35
2.2	recreatief fietsverkeer	37
3	openbaar vervoer	39
4	voetgangersverkeer	42

WERKDOMEIN C | FLANKERENDE MAATREGELEN 43

1	vervoersmanagement.....	43
2	tarifiering.....	43
3	algemene sensibilisering	43
4	handhaving	43
5	organisatie en management van mobiliteitsbeleid	43

VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE 44

1	organisatie	44
2	evaluatie	44

ACTIEPLAN 44

bijlagen 51

SAMENSTELLING GBC 52

EVALUATIE TAAKSTELLINGEN UIT VERKENNINGSNOTA 53

VERSLAGEN 55





INFORMATIEF DEEL

PROCESVERLOOP

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan van de gemeente Ledegem werd door de PAC¹ conform verklaard op 10 april 2000.

In overleg met de GBC werd de procedure van de sneltoets een eerste maal doorlopen op 19 december 2007. Er werd geopteerd om spoor 3 te bewandelen waarbij een aangepaste actietabel werd opgesteld.

In 2013 werd beslist de procedure van de sneltoets opnieuw te voeren. Er werd gekozen voor spoor 2 binnen de herziening. Deze sneltoets werd in GBC besproken op 22 oktober 2013. De sneltoets werd in RMC van 9 december 2013 goedgekeurd.

In de sneltoets werd finaal besloten om spoor 2 te bewandelen en het mobiliteitsplan te verbreden en te verdiepen rond een aantal thema's. De GBC heeft geopteerd om volgende thema's naar voren te schuiven om nader te bestuderen:

- wegcategorisering
- parkeerbeleid
- fietsroutenetwerk en trage wegen

Spoor 2 van een herziening van een mobiliteitsplan houdt drie grote fasen in:

- verkenningsfase
- uitwerkingsfase
- beleidsfase

De verkenningsnota heeft de hogervermelde verbredings- en verdiepingsthema's meer in detail besproken. Per thema werd aangeduid welke onderzoeken dienden uitgevoerd te worden.

De verkenningsnota werd goedgekeurd in de GBC van 24 maart 2014.

In de uitwerkingsnota werd het onderzoekswerk uitvoerig besproken en werden enkele scenario's rond de thema's uitgewerkt.

De uitwerkingsnota werd besproken op de GBC van 17 oktober 2014.

De uitwerkingsnota werd ter advies voorgelegd aan de gemeentelijke adviesraden op een globale informatiesessie van 27 oktober 2014.

INHOUD BELEIDSNOTA

De beleidsnota bouwt verder op de visie en maatregelen zoals opgesomd in het oorspronkelijke mobiliteitsplan uit 2005.

Het nieuwe beleidsplan valt uiteen in twee grote lussen, een informatief en richtinggevend deel.

Het informatief deel omvat de lokale toestand, doelstellingen en het bewandelde participatietraject.

Het richtinggevend deel omvat het beleidsscenario en de toelichting omtrent de verschillende werkdomeinen. In eerste instantie wordt de beleidsvisie waar de gemeente naar toe wil met mobiliteit en verkeer op haar grondgebied, toegelicht. Achtereenvolgens worden per werkdomein de visie en de maatregelen uitgestippeld.

Werkdomein A geeft de band met het ruimtelijk beleid weer. Werkdomein B geeft het gewenste beleid voor de netwerken van de verschillende vervoerswijzen weer.

Onder werkdomein C wordt het flankerend beleid uitgewerkt.

Het beleidsplan werd besproken op de GBC van 2 april 2015 en vervolgens voorgelegd aan de RMC van 19 september 2015. In navolging van het RMC-verslag werden aanvullingen gedaan aan het plan.

¹ Pac staat voor provinciale auditcommissie. Deze commissie werd in het nieuwe mobiliteitsdecreet gewijzigd in de RMC of regionale mobiliteitscommissie. De commissie keurt finaal de mobiliteitsplannen en -projecten goed. In de GBC of gemeentelijke begeleidingscommissie zetelen vertegenwoordigers van de hogere overheden bevoegd voor mobiliteit en de gemeentelijke vertegenwoordigers. De GBC maakt dossiers rond mobiliteit op.

1 lokale mobiliteitstoestand

De beleidsnota bouwt verder op de visie en maatregelen zoals opgesomd in het oorspronkelijke mobiliteitsplan.

Tijdens de procedure van de sneltoets heeft de GBC alle werkdomeinen overlopen om na te gaan aan welke items een herziening vereisen.

Een aantal thema's werden in het oorspronkelijke mobiliteitsplan nog te weinig belicht. Er werd geopteerd het oorspronkelijke plan te verbreden en verdiepen rond volgende thema's:

- wegencategorisering
- parkeerbeleid
- fietsroutenetwerk en trage wegen

Het beleidsplan wordt aangevuld met nieuwe visies en maatregelen rond deze onderzochte thema's.

In wat volgt komt per thema - thema dat in de uitwer kingsnota verbreed of verdiept werd - uitvoerig de problematiek en de doelstellingen aan bod. Er wordt tevens kort ingegaan op het onderzoek en de conclusies.

1.1 wegencategorisering

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd veel aandacht besteed aan het verkeersluw maken van de dealkernen.

Om deze redenen werden een aantal straten geselecteerd als een soort omleidingswegen rond de centra van Ledegem en Sint-Eloois-Winkel.

Voor de kern van Ledegem betreft het de opwaardering van Boomlandstraat - Sint-Pietersstraat en voor de kern van Sint-Eloois-Winkel betreft het de Smissestraat - Kasteelstraat.

In kader van de herziening van het mobiliteitsplan werden voor de drie kernen verkeerstellingen, snelheidsmetingen en ongevallen geanalyseerd. Voor de kernen van Ledegem en Sint-Eloois-Winkel werd tevens de circulatie in het centrum onder de loep genomen.

In de kern van Ledegem kunnen we uit de uitgevoerde verkeerstellingen van de politiezone besluiten dat er geen problemen zijn naar intensiteiten of capaciteitsproblemen van de wegen en ook de snelheidsovertredingen vallen relatief goed mee.

In het mobiliteitsplan van Ledegem werd onderzocht of het mogelijk is de kern te voorzien van een autovrij pleinfunctie ten noorden van de kerk. Als de circulatie rond de kerk uitgebreid wordt, kan hieraan zeker voldaan worden.

Voor de kern van Sint-Eloois-Winkel werden naast de verkeerstellingen van de politiezone bijkomende tellingen uitgevoerd op de verbindingswegen naar het centrum en werd er tevens een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd.

Uit deze tellingen kan besloten worden dat er relatief veel doorgaand verkeer aanwezig is in de kern en vooral op de as Izegemsestraat - Smissestraat - Gullegemsestraat. Ook vanuit de richting Rollegem-Kapelle kunnen we afleiden dat meer dan 60% van het verkeer doorgaand verkeer is.

Er werden een viertal scenario's rond circulatie voorgesteld.

De eerste twee scenario's voorzien éénrichtingsverkeer (in wijzerszin) op het Dorpsplein en Kasteelstraat. Ze hebben als nadeel dat de noord-zuid Izegemsestraat - Smissestraat - Gullegemsestraat nog meer verkeer zal moeten verwerken.

In de overige scenario's werd het éénrichtingsverkeer in tegenwijzerszin voorzien.

Vooral het laatste scenario heeft als groot nadeel dat het doorgaand verkeer op de noord-zuid as door de kern wordt gestuurd.

De GBC-leden en gemeente zijn van oordeel dat het minder aangewezen is een circulatie door te voeren in de kern van Sint-Eloois-Winkel. Circulatie in de kern zou immers betekenen dat er sluipverkeer van de doorgaande as (Izegemsestraat - Smissestraat - Gullegemsestraat) de kern wordt ingestuurd.

Uit de snelheidsmetingen kwam wel aan het licht dat de snelheden in de kern en op de invalswegen hoog zijn en er veel snelheidsovertredingen worden begaan. Er is nood aan snelheidsremmende maatregelen in deze kern.

1.2 parkeerbeleid

In de woonkernen (Rollegem- Kapelle en Sint-Eloois-Winkel (SEW)) zullen er nieuwe functies of uitbreidingen van functies voorzien worden. In Rollegem-Kapelle betreft het de uitbreiding van de school (met een multifunctionele zaal) en nieuwe woongelegenheden ter hoogte van Capellegoed. In de kern van SEW betreft het de herinrichting van het Sint-Hubrechtsplein en nieuwe woongelegenheden. Voor beide deelkernen zijn RUP's in opmaak. De nieuwe functies hebben een sterke impact op de parkeerdruk.

Daarnaast is er op vandaag reeds enige parkeerdruk. De schoolomgevingen kennen parkeerdruk bij brennen en vooral ophalen van de kinderen. Ook ter hoogte van sportvelden of –hal is er parkeerdruk.

In verschillende straten van Ledegem wordt kortparkeren (10 min. parkeren - op specifieke parkeerplaatsen) met succes reeds doorgevoerd.

De gemeente voert een actief beleid rond het kortparkeren in de kernen. Op eenvoudig verzoek wordt het kortparkeren bijgesteld.

In kader van de herziening van het mobiliteitsplan werden er parkeerbezettingsonderzoeken uitgevoerd in de drie kernen, tijdens een namiddag (20/05/2014) en tijdens de nacht (19/06/2014). Voor de kern van Rollegem-Kapelle werden bijkomende onderzoeken uitgevoerd op een zaterdag.

In de kern van Ledegem is er een zeer hoge parkeerdruk rond de schoolomgeving. De school zal tevens nog groeien met als gevolg nog meer parkeerdruk. In overleg met de school worden best maatregelen genomen om de parkeerdruk te beperken.

De parkeerruimte rond de kerk kent een overcapaciteit. De parkeerplekken worden eerder beperkt gebruikt. Er is ruimte voor een andere en/of bijkomende invulling .

In de kern van Rollegem-Kapelle is er eveneens een chaotische parkeerorganisatie in de schoolomgeving. De nieuwe multifunctionele zaal zal de parkeerdruk alleen maar doen toenemen.

Ook voor deze kern wordt er best in overleg met de school gepaste maatregelen genomen.

De kern van Sint-Eloois-Winkel kent geen parkeerdruk. Het Sint-Hubrechtsplein heeft een overcapaciteit aan parkeerplekken. Er is ruimte om een andere functie te voorzien dan louter een parkeerfunctie.

1.3 fietsroutenetwerk

In de gemeente zijn er reeds verschillende dossiers opgestart rond het verbeteren van de fietspaden. Echter er zijn nog enkele missing links in het netwerk die nader onderzoek vereisen (zoals fietsroute tussen Mennen en Roeselare, fietsroute richting Dadizele, fietsroute tussen RK en SEW).

In kader van de herziening van het mobiliteitsplan werd het netwerk van het bovenlokale fietsroutenet geanalyseerd en een voorstel tot uitbreiding van dit netwerk bekeken.

Voor de route tussen de kernen Rollegem-Kapelle en Sint-Eloois-Winkel werden een aantal suggesties tot herinrichting voorgesteld.

De voorkeur van zowel gemeente als GBC gaat uit naar een verbreding van het bestaande fietspad langsheen deze weg en niet naar een alternatieve route.

De gemeente stelt voor dit uit te werken met een fietscaisson bovenop de bestaande gracht wegens het overstromingsgebied in de nabije omgeving.

Verder onderzoek moet uitwijzen hoe deze verbreding best wordt uitgevoerd.

Ook de atlas der buurtwegen werd bekeken. Alle sentiers uit de atlas werden gedigitaliseerd. De gemeente heeft een terreininventarisatie uitgevoerd van alle buurtwegen op haar grondgebied.

2 knelpunten

In wat volgt wordt een overzicht gegeven van de knelpunten rond mobiliteit op grondgebied van Ledegem. Deze knelpunten werden in hoofdzaak gedestilleerd uit het gevoerde onderzoek tijdens de uitwerkingsfase.

De snelheden in de kern van Sint-Eloois-Winkel zijn aan de hoge kant, vooral op de toegangswegen naar het centrum worden hoge snelheden gereden.

De kern Sint-Eloois-Winkel is de meest drukke kern van Ledegem. Onderzoek is nodig om na te gaan of er doorgaand uit de kern kan geweerd worden.

Er is enige parkeerdruk in het centrum van de woonkernen, zeker ter hoogte van de schoolomgevingen. Er komen nieuwe functies bij in de centra van Rollegem-Kapelle en Sint-Eloois-Winkel. Dit kan leiden tot bijkomende parkeerdruk. Er is nood aan objectief onderzoek omtrent de parkeerdruk.

Er bestaan nog missing links in het bovenlokale fietsroutenetwerk. Vooral het fietspad tussen Rollegem-Kapelle en Sint-Eloois-Winkel is in zeer slechte staat.

De gemeente is goed ontsloten op vlak van openbaar vervoer met belbussen en regulieren bussen. Een vlotte verbinding naar ziekenhuis van Izegem ontbreekt. Ook naar het toekomstig ziekenhuis van Roeselare is er behoefte aan een goede openbaar vervoersverbinding.

In de kernen is de infrastructuur voor voetgangers matig tot goed.

3 kansen

Nieuwe projectzones in de centra (Rollegem-Kapelle en Sint-Eloois-Winkel) kunnen enerzijds leiden tot meer verkeer en hogere parkeerdruk, anderzijds bieden dergelijke projecten de mogelijkheden om deze problemen te ondervangen voor het volledige centrumgebied en niet alleen de zone op zich.

De projectzone Capellegoed te Rollegem-Kapelle is een inbreidingsproject met enkele bijkomende functies. Binnen het project zal aandacht besteed worden aan het parkeren rond de schoolpoort, zodat de schoolomgeving verkeersveiliger wordt en met als gevolg dat kinderen meer met de fiets naar school (durven) komen.

Daarenboven zal er aandacht besteed worden aan het parkeren voor de volledige kern.

Het onderzoek rond parkeren in de kern vormt een basis om deze projectontwikkeling uit te werken.

Het is de intentie om een sfeervol publiek domein te creëren waar het aangenaam vertoeven is voor voetgangers.

De projectzone Sint-Hubrechtsplein te Sint-Eloois-Winkel zal nieuwe woonentiteiten voorzien en een kwalitatieve pleinfunctie omvatten. Het gevoerde onderzoek naar parkeren gaf duidelijk weer dat er geen parkeerdruk is in het centrum en deze toekomstige functies perfect kunnen geïntegreerd worden.

Er zijn ideeën om een pleinfunctie in centrum van Ledegem te voorzien. Een kwalitatief plein voorzien in een kern biedt de opportuniteit om een ontmoetingsplek te realiseren waardoor de beleving in de kern verhoogt. Dit plein biedt ook kansen om de mobiliteit te verbeteren.

MOBILITEITSDOELSTELLINGEN

1 strategische doelstellingen

Het mobiliteitsplan² is een beleidsplan dat in hoofdlijnen de (langetermijn)visie aangeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling.

Duurzame mobiliteitsontwikkeling probeert de mobiliteit te beheren voor de huidige generatie zonder te raken aan de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties.

De Vlaamse Overheid stelt rond haar mobiliteitsbeleid vijf basisdoelstellingen voorop:

- bereikbaarheid vrijwaren met nadruk op multimodaliteit;
- toegankelijkheid waarborgen;
- verkeersonveiligheid terugdringen;
- verkeersleefbaarheid verhogen;
- schade aan milieu en natuur terugdringen.

Daarnaast wordt gestreefd de principes van het STOP-beginsel op te volgen, waarbij eerst de Stappers dan de Trappers en vervolgens het Openbaar vervoer en het Privé-vervoer aandacht krijgen.

Sinds het decreet op het mobiliteitsbeleid dd 20 | 04 | 2009 is het participatieproces een belangrijk aandachtspunt.

De mobiliteitsplanning van de provincie West-Vlaanderen spitst zich toe op vlak van verkeersveiligheid.

De uitbouw van het bovenlokale fietsroutenetwerk en de recreatieve netwerken zijn belangrijke provinciale taakstellingen. Ook onderneemt de provincie verschillende sensibiliserende acties naar scholen, bedrijven en andere doelgroepen.

De gemeente Ledegem onderschrijft deze doelstellingen en principes. Met de opmaak van en de huidige actualisatie van haar mobiliteitsplan wil de gemeente actief mee werken aan een duurzame mobiliteitsontwikkeling op haar grondgebied.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan heeft in principe een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten¹.

² informatie uit decreet betreffende mobiliteitsbeleid dd. 20 | 04 | 2009

2 operationele doelstellingen

Operationele doelstellingen geven aan wat de gemeente precies wenst te bereiken met het gemeentelijk mobiliteitsplan. Er wordt aandacht besteed aan WAT en niet aan HOE deze acties kunnen uitgewerkt worden.

Gemeente wenst aandacht te besteden aan:

- het beperken van de verkeersdruk in de kern van Sint-Eloois-Winkel
- het beheersen van de parkeerdruk in de kernen van de dorpen
- een duidelijke en realistische wegencategorisering op basis van functie en gebruik van het bestaande wegennet
- de verkeerscirculatie rond de kerk van Ledegem en verkeerskundige mogelijkheid tot voorzien van een pleinfunctie ter hoogte van de kerk
- een comfortabelere fietsrelatie tussen Rollegem-Kapelle en Sint-Eloois-Winkel
- het aanbrengen van goede fietsvoorzieningen op belangrijke fietsassen
- het creëren van een aangename sfeer voor stappers.

PARTICIPATIETRAJECT

1 aanpak participatie

Bij de herziening van een mobiliteitsplan wordt gevraagd het plan te onderwerpen aan participatie. De gemeente heeft de keuze om een openbaar onderzoek uit te voeren ofwel een participatietraject te bewandelen. Als de gemeente opteert voor dit laatste moet dit traject worden goedgekeurd in de gemeenteraad.

Het gemeentebestuur van Ledegem opteert ervoor om het participatietraject voor de herziening van het mobiliteitsplan als volgt uit te werken:

- Drie gemeentelijke adviesraden - forum lokale economie, verkeersraad en GECORO - zullen geïnformeerd worden omtrent het plan op een gemeenschappelijk infomoment en aansluitend zal hun advies gevraagd worden.
- De informatie zal op twee tijdstippen plaatsvinden, na de uitwerkingsfase (het onderzoeksgedeelte) en na beleidsfase.

De gemeenteraad heeft dit participatietraject goedgekeurd in zitting van 13 maart 2014.

2 advies raden

2.1 uitwerkingsnota

Op 27 oktober 2014 werd een infomoment georganiseerd voor de drie adviesraden rond de uitwerkingsnota. Na het infomoment hebben de adviesraden afzonderlijk vergaderd en hun advies omtrent de nota opgesteld.

■ algemeen

De GECORO merkt op dat in de uitwerkingsnota de nadruk werd gelegd op het autoverkeer. Het STOP-principe wordt niet uitgebouwd. Het mobiliteitsplan moet een aanzet geven om de kernen leefbaarder te maken voor de verschillende gebruikers.

■ thema wegencategorisering

De adviesraden staan achter de visie die werd voorgesteld in de uitwerkingsnota. Omleidingswegen of circulatie in de centra is niet aan de orde.

De verkeersraad raadt aan om het zwaar vervoer uit de dorpskom van Sint-Eloois-Winkel te weren.

Er wordt gesuggereerd om flitspalen en (permanente) snelheidsmeters te voorzien.

GECORO pleit voor meer kwaliteit in de openbare ruimte met gedeelde ruimtes (shared spaces) als uitgangspunt. Forum Lokale Economie pleit zeer sterk voor het behoud van het aantal parkeerruimtes in de kern van Sint-Eloois-Winkel.

Er is zeker nood aan een pleinfunctie in de kern van Ledegem. Er moet wel nog parkeerruimte overblijven voor de lokale bakker en andere handelszaken.

■ thema parkeerbeleid

In RUP's moet bekeken worden of garagestraten kunnen voorzien worden om de parkeerdruk weg te werken.

De parkeerdruk aan de schoolomgevingen van Ledegem en Rollegem-Kapelle moet opgelost worden.

■ thema fietsroutenetwerk

Het Forum Lokale Economie heeft zich expliciet uitgesproken om de Papestraat te behouden op het BFF en niet de recreatieve route langs de Heulebeek. Het Forum onderstreept het belang van goede fietsvoorzieningen (zoals in Papestraat als in Rollegemkapelsestraat) om de bewoners aan te moedigen meer de fiets te gebruiken. Het Forum staat achter het voorstel van de fietscaisson.

Ook de Kezelbergroute (recreatieve route op spoorwegberm) heeft nood aan een bredere en kwalitatievere inrichting zodat deze route door meer fietsers kan gebruikt worden.

■ verwerking

De opmerkingen van de adviesraden zullen meegenomen worden in het beleidsplan.

2.2 beleidsplan

Op 4 mei 2015 werd een infomoment omtrent het beleidsplan voor de adviesraden georganiseerd.

Aansluitend op het infomoment hebben de adviesraden afzonderlijk vergaderd en hun advies omtrent de beleidsnota opgesteld.

■ thema circulatie

De verschillende adviesraden zijn zeer sterk gewonnen voor het voorzien van een pleinfunctie ter hoogte van de kerk van Ledegem.

Er moet wel voldoende aandacht besteed worden aan het parkeren.

Bijkomend onderzoek is nodig rond de verdere invulling van dit plein.

■ thema fietsroutenetwerk

Het Forum Lokale Economie stelt de expliciete vraag om tellingen uit te voeren op de Rollegemkapelsestraat om het huidig gebruik van het fietspad in kaart te brengen.

De vraag zal gesteld worden aan de politiezone of kan opgenomen worden in kader van de uitwerking van de startnota rond het fietspaddossier.

■ thema openbaar vervoer

Er is nood aan een zeer goede openbaar vervoersontsluiting naar het toekomstige ziekenhuis AZ Delta ter hoogte van het afrittencomplex 6 van de E403.

■ schoolomgeving Sint-Eloois-Winkel

Tijdens het infomoment werd gesuggereerd om eventueel in de schoolomgeving het principe van schoolstraat uit te testen.

De Verkeersraad wijst erop dat er mogelijks problemen kunnen ontstaan door de aanwezigheid van een brandweerkazerne in die buurt.

■ schoolomgeving Rollegem-Kapelle

Er is een zeer groot probleem naar parkeren in deze schoolomgeving wegens het ontbreken van een parkeerruimte. In het masterplan rond de projectzone 't Capellegoed moet de parkeerdruk rond de school zeker meegenomen worden. Het ontsluiten van de school via de achterzijde behoort tot de mogelijke oplossingen.

■ verwerking

De opmerkingen zullen verwerkt worden in het beleidsplan.

1 plannen andere overheden

Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar de doelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen en haar doelstellingen en de provinciale beleidsnota.

Het aangepast beleidsplan houdt eveneens rekening met de beleidsplannen van de omliggende gemeenten, op vlak van wegcategorisering en tonnagebeperkingen.

2 gemeentelijke plannen

Het structuurplan van de gemeente is in herziening. Beide beleidsplannen zullen op elkaar afgestemd moeten worden.

Volgende aandachtspunten moeten meegenomen worden bij de herziening van het gemeentelijk structuurplan:

■ wegcategorisering en inrichting wegen

De aangepaste wegcategorisering moet zeker opgenomen worden in het structuurplan. Ook de toekomstvisie rond de herinrichting van de wegen binnen de bebouwde kom is een aandachtspunt.

■ projectzones in de kernen en plein te Ledegem

De toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zijn belangrijke omgevingen om het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid beter op elkaar af te stemmen.

Als pleinen worden heringericht moet voldoende aandacht besteed worden aan de doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers, zodat het aantrekkelijker en veiliger wordt om zich te verplaatsen met deze voersmodi.

■ parkeerbeleid

Het parkeerbeleid rond kortparkeren en rond inpassen van garagestraten heeft een sterke link naar het ruimtelijk beleid.

Het herzien van de stedenbouwkundige verordening rond parkeernormen is een direct gevolg van het gevoerde onderzoek.

■ buurtwegen

De visie rond buurtwegen vereist een verdere verijning binnen het structuurplan. De visie zal zeker meegenomen moeten worden in het ruimtelijk beleid.



RICHTINGGEVEND DEEL

BELEIDSSCENARIO

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan van Ledegem werden drie beleidsscenario's naast elkaar afgewogen, een trendscenario en twee duurzame scenario's. De gemeente Ledegem heeft geopteerd om een duurzaam scenario rond mobiliteit uit te rollen.

De visie en doelstellingen uit dit duurzaam scenario werden met de herziening van het mobiliteitsplan bijgestuurd.

De gemeente Ledegem beoogt volgende visie en doelstellingen van duurzame mobiliteit met de uitwerking van haar beleidsplan:

■ de (verkeers-)leefbaarheid van de kernen verhogen

In het mobiliteitsplan van de gemeente staat de leefbaarheid van de kernen voorop. Het doorgaand verkeer en zeker het zwaar verkeer moet zoveel als mogelijk geweerd worden uit de kernen.

De schoolomgevingen moeten veiliger uitgebouwd worden.

■ het fietsverkeer stimuleren

Voor een landelijke gemeente betekent de fiets een zeer belangrijk alternatief voor de wagen. Zeker de opmars van de elektrische fietsen betekent een sterk boost in het fietsgebruik.

Voor de gemeente is hierin een sterke rol weggelegd door te investeren in het comfort voor de fietsers. De fietsinfrastructuur op veel van de toegangswegen naar de kernen kunnen kwalitatiever worden ingericht. Er kan geïnvesteerd worden in voldoende fietsstallingen. Recreatieve fietsroutes kunnen verbeterd worden.

Daarnaast is het belangrijk het fietsgebruik te promoten onder de scholieren en de inwoners.

■ parkeerbeleid

De gemeente speelt met haar methodiek van kortparkeren zeer actief in op de vragen van handelaars.

Onderzoek heeft uitgewezen dat vooral in de schoolomgevingen het parkeren een probleem vormt. Deze problemen treffen we in veel Vlaamse steden en gemeenten aan.

In nauw overleg met de scholen wenst de gemeente het parkeren in de schoolomgevingen beter te organiseren.

■ het aanbod van openbaar vervoer verhogen

De gemeente beschikt niet over een treinstation. Het busvervoer op haar grondgebied ondervangt dit tekort grotendeels.

De belbus Ledegem bedient de woonzones en legt verbinding met de steden Roeselare en Izegem.

De kern van Ledegem is daarnaast nog ontsloten door een vaste buslijn naar Roeselare en Menen. De tweede belbus op haar grondgebied bedient de kern Sint-Eloois-Winkel met Izegem.

De gemeente blijft daarom ijveren voor een behoud van het huidige aanbod een beter aanbod van het busvervoer.

De Lijn is bezig met studies rond de invulling van basisbereikbaarheid en landelijke mobiliteit. Deze studies kunnen een impact hebben op grondgebied Ledegem.

■ verkeersveiligheid verhogen

De gemeente wenst veel aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid op haar wegen. Op de meeste invalswegen werd de maximale snelheid reeds verlaagd naar 70 km/u.

De ongevalgegevens zijn eerder beperkt. Enkele kruispunten zijn kritisch en moeten de nodige aandacht krijgen.

Er is vooral een probleem naar snelheden. De gereden snelheden op de toegangswegen zijn te hoog en vooral in de kern Sint-Eloois-Winkel.

Er zullen gepaste maatregelen getroffen worden.

WERKDOMEIN A | RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Onder het werkdomein A wordt een overzicht gegeven van de toekomstige ontwikkelingen op ruimtelijk vlak.

Het mobiliteitsplan doet geen bindende uitspraken over toekomstige ontwikkelingen, maar brengt advies uit over mobiliteitsaspecten bij deze ontwikkelingen. Het gemeentelijk structuurplan en de ruimtelijke uitvoeringsplannen geven inhoudelijke beslissingen over deze ontwikkelingen weer.

1 programma wonen

In de laatste versie van het PRS¹ werden de kernen Ledegem en Sint-Eloois-Winkel als hoofddorp en Rollegem-Kapelle als een kern in het buitengebied geselecteerd.

In haar structuurplan heeft de gemeente volgende krachtlijnen voor het wonen vastgelegd:

- het versterken en vernieuwen van de dorpskernen
- creëren van een aantrekkelijk woonmilieu
- fasering van aansnijden van WUG's ifv woonbehoeftes
- streven naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningen in de dorpskernen
- visie en kader uitwerken voor woonlinten ed.

■ kern Ledegem

Voor het grootste gedeelte van de bebouwde kom van Ledegem werd in 2011 het GRUP centrum-noord goedgekeurd met als doelstelling de voorschriften voor het woongebied uit de oorspronkelijke BPA's op elkaar af te stemmen.

Daarnaast heeft de gemeente ervoor geopteerd het woonuitbreidingsgebied (WUG) ter hoogte van de Boomlandstraat te ontwikkelen.

Eind 2009 werd er een ruimtelijke uitvoeringsplan goedgekeurd omtrent deze woonuitbreiding.

Het gebied sluit nauw aan bij de kern van Ledegem. Het zal in twee fases worden ontwikkeld: eerste deel (circa 2,5 ha) palend aan de kern en een tweede fase (circa 3 ha) die meer noordelijk gelegen is. De tweede fase kan slechts aangesneden worden mits een goedgekeurde woonbehoeftestudie.

De eerste fase zal circa 19 we/ha omvatten of circa 48 woonentiteiten.

De eerste fase is ondertussen reeds in ontwikkeling en zal ontsluiten op de Boomlandstraat - Sint-Pieters-

straat (westelijke zijde). Voor de tweede fase zal er een tweede ontsluiting voorzien worden op de Kortwagenstraat (oostelijke zijde).

Er werd een zuidelijke fiets- en voetgangersdoorsteek voorzien op de Sint-Elooiswinkelstraat.

Parkeren wordt voorzien op eigen terrein, via garage of carport. In het RUP wordt opgelegd dat er twee auto's kunnen gestald worden op eigen terrein.

Naast het gebied rond de Boomlandstraat zijn er nog twee andere WUG's in de deekern van Ledegem. Deze zullen eerder op langere termijn kunnen aangesneden worden.

■ kern Rollegem-Kapelle

Door de selectie van kern in het buitengebied zijn er eveneens in de kern van Rollegem-Kapelle mogelijkheden tot beperkte woonuitbreiding.

Voor de kern wordt een RUP opgesteld. Het plangebied betreft de bebouwde kern van Rollegem-Kapelle waarin woongelegenheden en handelszaken (vooral langs de as Roeselarestraat – Sint-Janstraat – Sint-Jansplein - Rollegemstraat) voorkomen.

Doel van het RUP is een betere afstemming van de voorschriften uit de oorspronkelijke BPA's. Er zijn een viertal aandachtsgebieden: omgeving van de VBS in de Rollegemstraat, het Capellegoed en twee bedrijven.

De school wenst al enkele jaren te verbouwen. Er zullen nieuwe klaslokalen en een multifunctionele zaal gebouwd worden. De multifunctionele zaal zal niet alleen door de school maar ook door verenigingen gebruikt kunnen worden.

Voor de hofstede **Capellegoed** - projectzone B op figuur rond ruimtelijke ontwikkelingen - is er een masterplan in ontwikkeling. Er werden verschillende scenario's uitgewerkt voor de herbestemming en invulling binnen het dorpscentrum. Er zullen enkele nieuwe woongelegenheden bijkomen (ca 10 we) en eventueel een horeca-zaak op schaal van het dorp. Bij de school van het dorp zal er een nieuwe zaal voorzien worden. Binnen het masterplan dient aandacht besteed te worden aan de bijkomende functies van dit inbreidingsproject en de parkeerbehoeftes van deze functies.

De multifunctionele zaal zal geschikt zijn voor circa 150 personen. Er zal behoefte zijn aan 35 tot 50 parkeerplekken en 30² fietsenrekken.

Het is aangewezen een bijkomende parkeerruimte te voorzien in de nabije omgeving van schooltoegang/toekomstige zaal. De parkeerruimte kan hierdoor mul-

¹ Het PRS (provinciaal ruimtelijk structuurplan) is in herziening gesteld en werd goedgekeurd bij MB op 11 | 02 | 2014.

² onderzoek uitwerkingsnota - deel 2 van herziening mobiliteitsplan

tidisciplinair aangewend worden, door de ouders bij ophalen/afzetten kinderen, door leden van verenigingen en door klanten handelszaken.

De projectzone biedt tevens de mogelijkheid het parkeren rond de schoolomgeving langsheen de Rollegemstraat te herorganiseren. Mogelijke ingrepen rond herinrichting van de straat zijn, voorzien van enkele parkings voor Kiss and Ride, inrichten van duidelijk afgebakende parkeervakken en beperken van of geen parkeren ter hoogte van schoolingang.

De doorwaadbaarheid van het gebied - voor fietsers en voetgangers - moet meegenomen worden. Er moet aandacht besteed worden aan een kwalitatieve inrichting van het publiek domein, zodat een aangename sfeer gecreëerd wordt in het dorp.

Voor deze zone zal zone 30 of zelfs autoluwe omgeving tot de mogelijkheden behoren.

■ kern Sint-Eloois-Winkel

Ook voor deze kern is er een RUP in de maak. Het plangebied betreft de bebouwde kern van Sint-Eloois-Winkel waarin woongebied en handelszaken voorkomen.

In het GRS werd specifiek voor de kern vermeld dat er naar de toekomst toe moet gefocust worden op wonen, kernversterking en kleinschalige ambachtelijke activiteiten.

Doel van het RUP is een betere afstemming van de voorschriften uit de oorspronkelijke BPA's. Er zijn twee aandachtsgebieden: omgeving van de VBS in de Kerkstraat en achterliggend woongebied Oekensestraat- Kloosterstraat.

Voor de herinrichting van Sint-Hubrechtsplein met aanpalend tweetal (leegstaande) sites - school en bedrijfspand, projectzone A - werden een drietal scenario's uitgewerkt om te komen tot een nieuw dorpsplein. Er zullen nieuwe woonentiteiten (20-tal woonentiteiten) voorzien worden en een parkplein. De verkeersgeneratie voor dit bijkomend aantal woonentiteiten is eerder beperkt.

Binnen de herinrichting van het plein moet voldoende aandacht gaan naar de doorwaadbaarheid van het gebied (voor fietsers en voetgangers).

Voor deze zone zal zone 30 of zelfs autoluwe omgeving tot de mogelijkheden behoren.

Ook voor dit project zal verder onderzoek moeten gebeuren rond inrichting publiek domein en parkeervoorzieningen.

De stedenbouwkundige verordening geldt ook voor dit project.

Uit de parkeertellingen² kwam naar voren dat er op vandaag voldoende parkeerplekken aanwezig zijn om de toekomstige functies op te vangen. Er is zelfs een overschot aan parkeerruimte, waardoor aandacht voor groen en kwalitatieve inrichting zeker tot de mogelijkheden behoren.

2 programma bedrijvigheid

In het gemeentelijk structuurplan werden volgende krachtlijnen voor de economische structuur vastgelegd:

- optimalisatie van bestaande bedrijvenzone
- behoud en stimuleren van verwevenheid wonen-werken binnen de kernen
- behoud van handelszaken in openruimtegebied maar geen uitbreidingsmogelijkheden

Langsheen de N32 is het de bedoeling de zonevreemde bedrijven in te perken.

De bestaande bedrijvenzones kunnen een mogelijke uitbreiding meekrijgen.

De ontsluiting van de site voor zwaar vervoer moet in zuidelijk richting gebeuren richting knooppunt A17 - A19.

■ kern Ledegem

In september 2011 (BD 01/09/2011) werd het RUP ter uitbreiding van het bestaand lokaal industrieterrein langsheen Fabriekslaen gelegen. De site is gelegen in de deelgemeente Ledegem, ter hoogte van de Nijverheidslaen.

Het betreft een oppervlakte van circa 6 ha bruto.

Het gebied wordt ontsloten via de interne wegenis van de bestaande site. De ontsluitingsweg wordt evenwijdig voorzien met de Nijverheidslaen en de bestaande landbouwweg. Het voordeel is dat er geen bijkomende kruispunt moet voorzien worden op de Fabriekslaen maar via de Nijverheidslaen wordt aangesloten op de Fabriekslaen.

De ontsluiting van het bestaande bedrijventerrein wordt geoptimaliseerd door het doortrekken van de bestaande ontsluitingsweg naar het nieuw bedrijventerrein.

Te voet of met de fiets is er een verbinding tussen de bestaande en de nieuwe bedrijvigheid. Dit door het opnieuw inrichten van de landbouwweg tot groene as. Er wordt aansluiting voorzien met de bestaande en nieuwe interne wegenis en met de open ruimte.

■ kern Sint-Eloois-Winkel

Voor de kern Sint-Eloois-Winkel werd in 2013 (BD 18/04/2013) een RUP opgemaakt om een nieuw lokaal industrieterrein te ontwikkelen ten zuiden van het bestaande bedrijventerrein 't Lindeke. Dit industrieterrein is uitsluitend bestemd voor de herlocalisatie van zonevreemde bedrijven uit Sint-Eloois-Winkel/Ledegem.

Het betreft een oppervlakte van circa 7,28 ha bruto.

Het terrein sluit aan bij het bestaande lokale bedrijventerrein ('t Lindeke) die ontsluiting heeft op de

Tuileboomstraat. Via deze straat wordt de Gullegemsestraat en Muizelstraat bereikt.

In het bestaande bedrijventerrein zijn er geen mogelijkheden om de uitbreiding te laten aantakken op de interne ontsluiting.

Er is enkel een nieuwe ontsluiting van de uitbreiding mogelijk via de Gullegemsestraat. Deze is gesitueerd ter hoogte van het reeds bestaande kruispunt van de Gullegemstraat x Zuidhoekstraat.

Fietsers zullen gebruik moeten maken van dezelfde as.

3 programma toerisme en recreatie

De gemeente maakt eveneens werk van recreatieve netwerken.

Volgende fietsroutes passeren doorheen Ledegem:

- fietsroutenetwerk Leiestreek
- de Kapellekesroute

De Kapellekesfietsroute start aan de kerk van Ledegem en is circa 40 km lang.

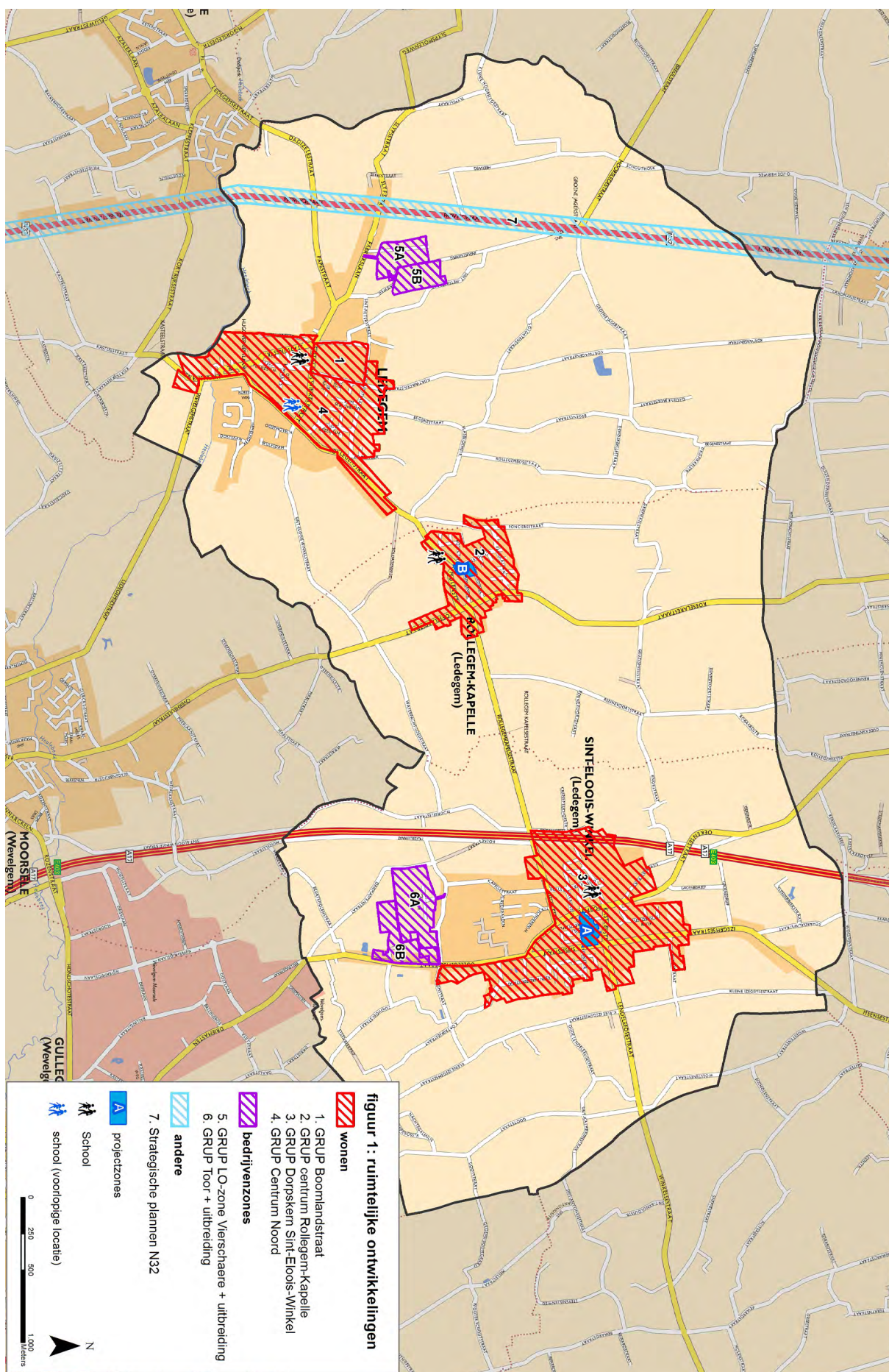
Daarnaast zijn er nog enkele wandelroutes die uitgestippeld werden en de kernen van Ledegem aandoen:

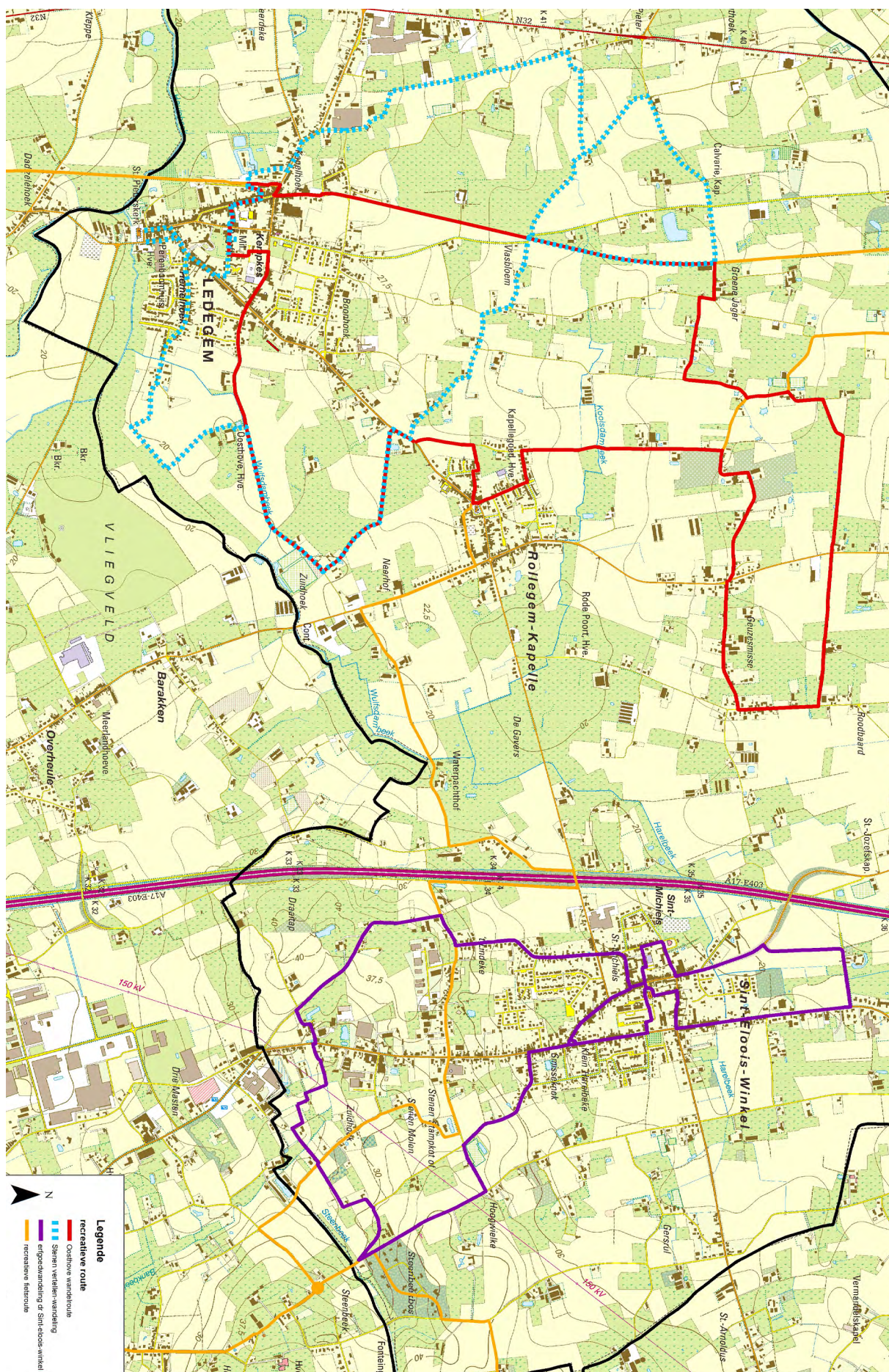
- Stenen vertellen
- erfgoedwandeling doorheen Sint-Eloois-Winkel
- wandelroute Oosthove doorheen Rollegem-Kapelle

Het pad "stenen vertellen" vertrekt in het centrum van de gemeente Ledegem, slingert zich tussen velden en weiden tot in het noorden langs de oude spoorwegberm. Men ontmoet er tal van kapelletjes, rustieke boerderijen en een stukje beschermd natuurgebied.

De "Erfgoedwandeling" start aan de Sint-Eligiuskerk te Sint-Eloois-Winkel en slingert zich langs de belangrijkste, historische bezienswaardigheden van deelgemeente Sint-Eloois-Winkel.

De derde wandelroute is de Oosthovewandelroute. Ze is 13 km lang en vertrekt vanaf de kerk van Rollegem-Kapelle.





4 strategische projecten

■ streefbeeld N32

Het streefbeeld (opgemaakt in september 2012) geeft een lange-termijnspectief aan voor de ontwikkeling van de N32 vanuit een geïntegreerde benadering (vanuit de rol van de N32 als secundaire weg II in relatie tot de ruimtelijke context).

Het lange-termijnspectief gaat bijgevolg uit van een verknoping met het onderliggend wegennet door middel van overwegend lichtengeregelde kruispunten en voorrangsgeregelde kruispunten. Deze kruispunttypes geven prioriteit aan het verkeer op de N32 (als hoofdrichting). De vlotte doorstroming van openbaar vervoer op de N32 kan hierdoor worden verzekerd. Ze zijn bovendien goed ruimtelijk inpasbaar dankzij het geringe ruimtebeslag en verenigbaar met de eisen vanuit uitzonderlijk transport.

Voor de N32 wordt de weginrichting geoptimaliseerd met de bedoeling de verkeersveiligheid te verhogen: beveiliging van de fietsoversteekpunten, optimalisatie kruispunten, en versmalling wegbeeld.

Voor alle kruispunten langs de N32 werd een afweging gemaakt voor de meest geschikte kruispuntoplossing. Voor de kruispunten op grondgebied Ledegem werden volgende beoordelingen opgesteld:

- Moorsledestraat: voorrangsgeregeld kruispunt behouden mits optimalisatie naar verkeersveiligheid
- Fabriekslaan: voorrangsgeregeld kruispunt behouden mits optimalisatie
- Papestraat: de nieuwe rotonde kan behouden blijven mits optimalisatie (voor passage uitz. transporten)

De voorgestelde ingrepen op vlak van mobiliteit en verkeer zijn eerder beperkt voor het deelgebied Ledegem. Een groot aantal knelpunten zullen opgenomen worden in structureel onderhoud.

■ P RUP autohandelslint N32

De N32 tussen Roeselare en Menen wordt gekenmerkt door een grote concentratie aan autohandelszaken. De aanwezigheid van deze functies langs de N32 zorgt voor een aantal ruimtelijke en verkeerskundige knelpunten.

Doel van het RUP (MB 29/03/2013) was een beleidskader aan te reiken voor de verdere ontwikkeling van de autohandel langs de N32.

De visie omtrent de autohandel omvat:

- opbouw van de lintbebouwing in verschillende deelzones, van autohandelluw gebied tot autohandelkerngebied. Ledegem bevindt zich in eerder autohandelluw gebied (deelzone D), uitgenomen het gedeelte rond de Vierschaer (ten noorden van de Fabriekslaan, deelzone A of kerngebied)).
- optimalisatie, beperkte uitbreidingsmogelijkheden en beperking van de activiteiten, opgedeeld volgens de specifieke deelzones
- landschappelijke integratie en buffering

- impact op vlak van mobiliteit:

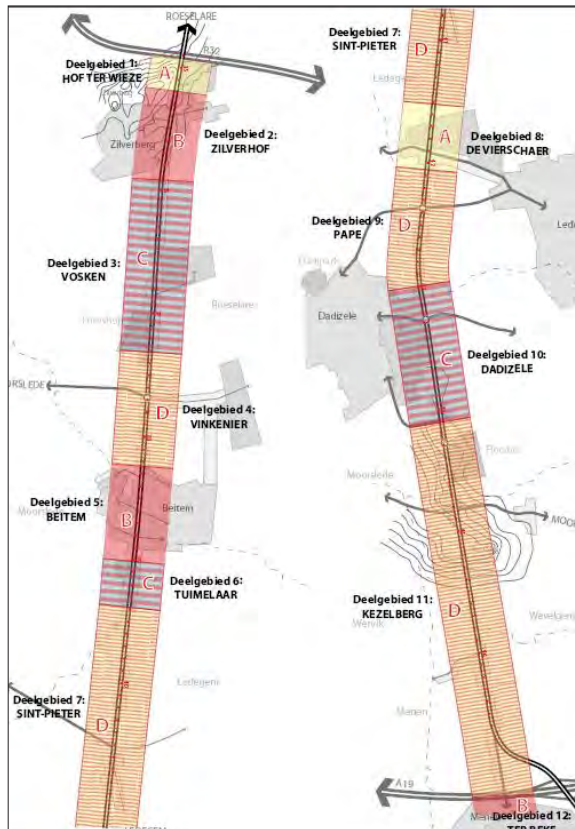
De aanwezigheid van de autohandelszaken langs de N32 zorgt voor conflicten en gevaarlijke situaties:

- onveilig gedrag van 'bezoekende klanten van autohandels, waardoor het verkeer op de N32 gehinderd wordt;
- laden en lossen én parkeren [wildparkeren] op openbare weg: rijweg of fietspad, waardoor de veiligheid van de zwakke weggebruiker in gedrang komt.

Volgende principes worden aangereikt ten aanzien van de autohandelszaken:

- Het beperken van het aantal toegangen tot de N32 per activiteit;
- Het voorzien van een specifieke zone voor laden & lossen op eigen terrein, om te verhinderen dat laden en lossen gebeurt op openbaar domein (op de rijweg, fietspad);
- Het voorzien van parkeerplaatsen voor bezoekers die permanent toegankelijk zijn vanaf het openbaar domein (niet afgesloten door middel van een poort) zodanig dat parkeren op het fietspad wordt vermeden. De ontsluiting van deze parkeerplaatsen gebeurt bij voorkeur niet rechtstreeks vanaf de N32 maar indirect, via de toegang tot de activiteit.

Voor autohandelszaak Sint-Pieter werd een deelRUP opgesteld om de voorschriften af te stemmen op algemeen beleidskader en te actualiseren.



deelzones N32 omgeving Ledegem

■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

Het structuurplan en de ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn nieuwe informatie die geen onderdeel vormden van het oorspronkelijke mobiliteitsplan.

Ze vormen weliswaar geen tegenstrijdige visie met het oorspronkelijke plan.

5 wegencategorisering

Als gevolg van bespreking in RMC (regionale mobiliteitscommissie) werd dit onderdeel verschoven van de verkeersnetwerken naar de ruimtelijke ontwikkelingen.

■ algemene visie

Via de wegencategorisering wordt gepoogd aan alle wegen op grondgebied van de gemeente een gewenste functie te koppelen. In het mobiliteitsplan wordt voornamelijk de nadruk gelegd op de selecties op lokaal niveau. De selecties op hoger niveau liggen vast vanuit het RSV en PRS.

Via het RSV worden de hoofdwegen en primaire wegen vastgelegd. Deze wegen hebben een functie op respectievelijk internationaal en nationaal niveau.

Op grondgebied van Ledegem bevindt zich de hoofdweg E403 die Kortrijk verbindt met Brugge.

Op grondgebied van Ledegem bevindt zich echter geen op- en afrit naar/van deze autosnelweg.

Er kan gebruik gemaakt worden van verkeerswisselaar Moorslede ten zuiden ofwel van het afrittencomplex Roeselare-Rumbeke ten noorden van de gemeente om Ledegem te bereiken.

Het PRS heeft een selectie gemaakt van secundaire wegen. Bij de secundaire as van categorie I primeert het verbinden van stedelijke gebieden en stedelijke gebieden met hoofddorpen. Het verzamelen en toegang geven zijn bijkomende functies.

Bij de secundaire wegen van categorie II primeert de verzamel functie op bovenlokaal niveau.

Bij de secundaire wegen van categorie III primeert de verbinding van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op bovenlokaal niveau.

Op grondgebied van Ledegem heeft de N32 | Provinciebaan de selectie gekregen van secundaire weg type II.

De gemeente zal de overige wegen verder opdelen naar lokaal niveau. Bij lokale wegen van type I primeert het verbinden op lokaal niveau. Verzamelen van verkeer en toegang geven zijn bijkomende functies. Bij een lokale weg van type II daarentegen primeert het verzamelen van het verkeer. De lokale wegen III vormen de wijkverzamelwegen. Ze zorgen voor de ontsluiting van een wijk.

De overige lokale wegen zijn voor het merendeel woonstraten (hoofd functie wonen), die we klasseren onder de noemer van toegang geven. Naast de woonstraten zijn er nog andere lokale wegen, zoals landbouwwegen, of andere al of niet verharde wegen zoals voetwegen.

■ selecties

De gemeente wordt doorsneden door twee belangrijke noord-zuid assen:

- hoofdweg - E403
- secundaire weg II - N32

Er zijn diverse aantakingspunten op de N32. Er is geen direct aantakingspunt op de E403 op grondgebied van Ledegem.

Daarnaast bevinden zich in de nabije omgeving nog twee primaire wegen type II - A19 en N36 - die aansluiten op beide noord-zuid assen.

Het is de bedoeling al het verkeer zoveel als mogelijk te sturen naar dit hogere en omringende wegennet.

Op grondgebied van Ledegem worden volgende wegen geselecteerd:

lokale wegen type I

- Moorsledestraat - verbinding tussen Moorslede en N32
- Fabriekslaan - verbinding tussen N32 en kern Ledegem
- Dadizelestraat | Papestraat - verbinding tussen Dadizele, N32 en kern Ledegem
- Wevelgemstraat | Menenstraat - verbinding tussen Moorsele en kern Ledegem
- Sint-Elooiswinkelstraat | Plaats | Rollegemstraat | Sint-Jansplein en Sint-Jansstraat straat - verbinding en ontsluiting van kern Ledegem richting Rollegem-Kapelle
- Roeselarestraat - verbinding van de kern Rollegem-Kapelle richting Roeselare en richting Moorsele
- Rollegemkapelsestraat | Nieuwestraat - verbinding tussen Rollegem-Kapelle en Sint-Eloois-Winkel
- Dorpsplein | Gullegemsestraat | Smissestraat | Kasteelstraat - verbinding van kern Sint-Eloois-Winkel naar omliggende gemeentes
- Oekensestraat - verbinding van SEW naar Oekene
- Izegemsestraat - verbinding van SEW naar Izegem
- Lendeledsestraat - verbinding van SEW naar Lendeled
- Gullegemsestraat - verbinding van SEW naar Gullegem

lokale wegen type II

- Tuileboomstraat | Gullegemsestraat - ontsluiting van bedrijvenzone 't Lindeke
- Tuileboomstraat richting Muizelstraat

- Muizelstraat - verzamelweg vanaf Tuileboomstraat totaan E403
- Nijverheidslaan - ontsluiting bedrijvenzone Vierschaere
- Kortrijksestraat | Kasteelstraat - verzamelweg vanuit kern Ledegem naar N32

lokale wegen type III

Alle andere wegen

■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De wegcategorisering is afgestemd op het mobiliteitsplan van Moorslede en Izegem.

In mobiliteitsplan Roeselare werd het verlengde van de Roeselarestraat (Moorseelsesteenweg) en van de Oekensestraat (Sint-Eloois-Winkelstraat) geselecteerd als lokale weg type IIa (of een lokale weg type II buiten de kleine ring). Aangezien Roeselare een dichter wegennet heeft, is het logisch dat zij meer verschillende types wegen hanteren.

Wevelgem heeft er specifiek voor geopteerd om geen lokale wegen type I te selecteren.

De lokale wegen die Ledegem heeft geselecteerd stemmen overeen met de lokale wegen type II uit het beleidsplan van Wevelgem.

Deze wegcategorisering wijkt grotendeels af van het voorstel uit het oorspronkelijke mobiliteitsplan.

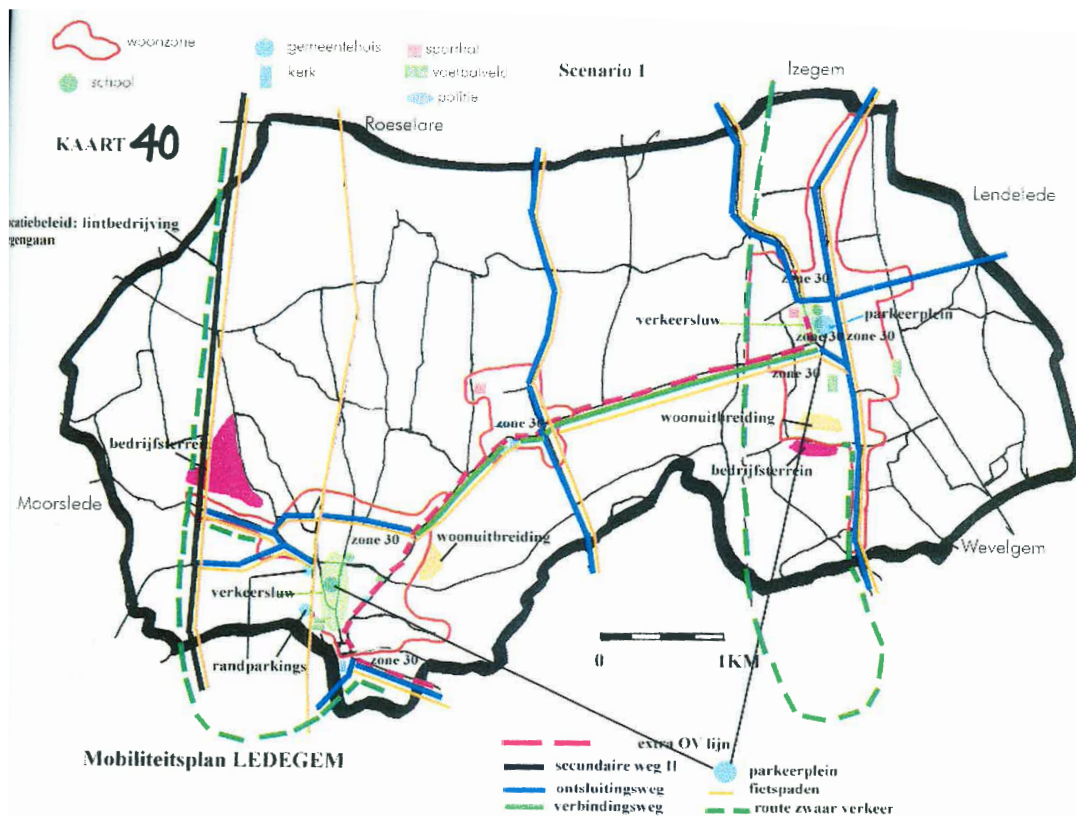
In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd uitgegaan van omleidingswegen rond de kern Ledegem en kern Sint-Eloois-Winkel. Voor de kern van Ledegem betreft het de Boomlandstraat/Sint-Pietersstraat met de nodige herinrichting om deze wegen op te waarderen tot omleidingswegen. Momenteel is vooral de Sint-Pietersstraat een smalle weg die niet geschikt is als omleidingsweg.

Voor de kern van Sint-Eloois-Winkel wordt de as Gullegemsestraat - Smissestraat - Izegemsestraat aangeduid als belangrijke as voor doorgaand verkeer.

Deze assen en alle andere assen die verbinding leggen naar het hogere wegennet of omliggende steden/gemeentes, worden in het oorspronkelijke mobiliteitsplan foutief aangeduid als lokale "ontsluitingsassen". De wegen tussen de 3 kernen van Ledegem onderling worden aangeduid als lokale "verbindingswegen".

In de huidige (en ook vroegere) selectie van "lokale" wegen wordt steeds onderscheid gemaakt tussen lokale wegen type I, II en III. Lokale wegen type I zijn de verbindingswegen die verbinding/relatie geven op lokaal niveau. Bij lokale wegen type II primeert het verzamelen naar het hogere wegennet, de eerder ontsluitende wegen.

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd de functie van de wegen omgekeerd.

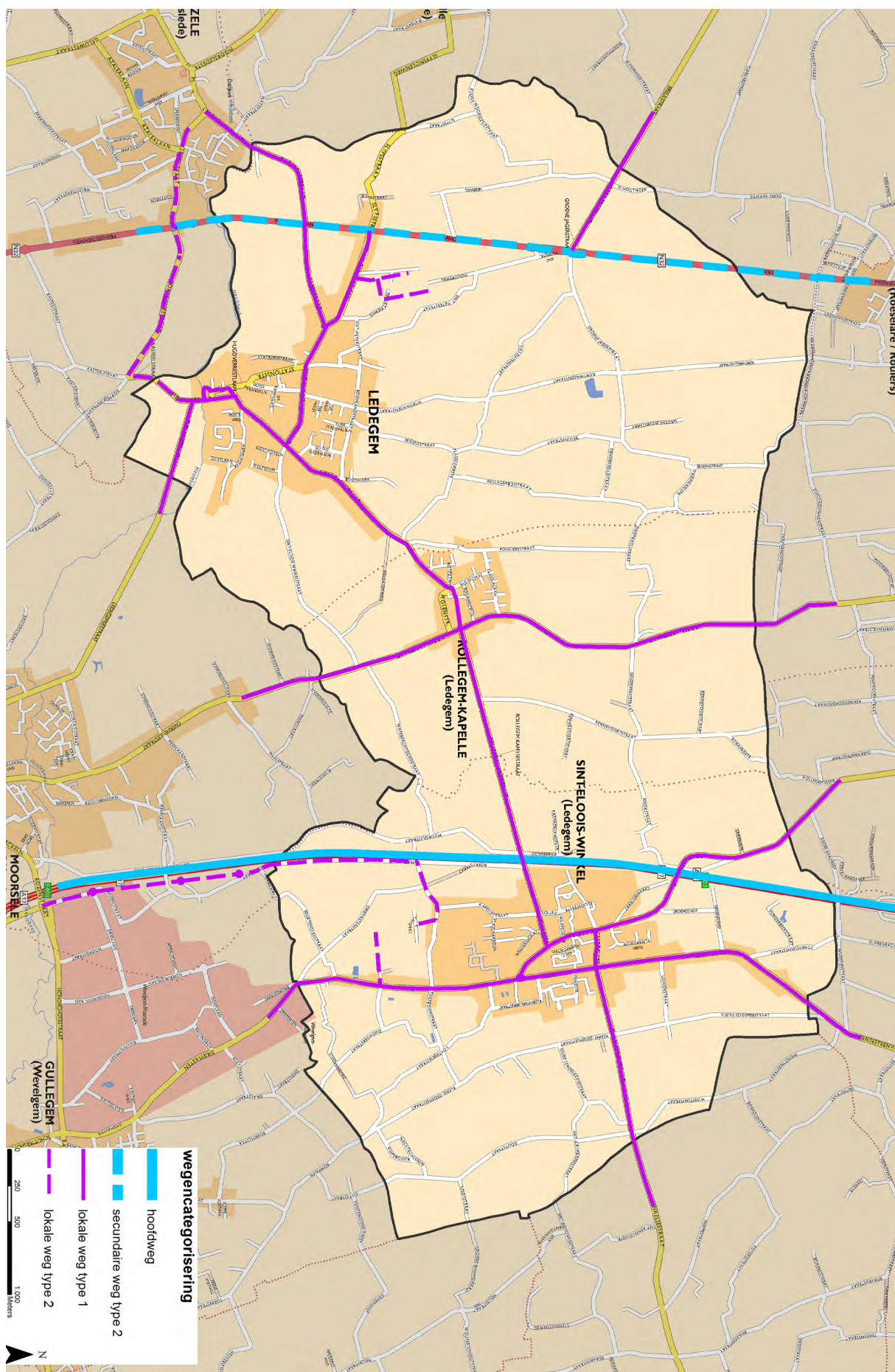


wegencategorisering (oorspronkelijke mobiliteitsplan)

In het geactualiseerde mobiliteitsplan werd uiteraard uitgegaan van de correcte methodiek van selecteren van wegen.

Uit uitvoerig onderzoek rond de omleidingswegen bleek duidelijk dat deze behoefte niet nodig was. Deze wegen werden dan ook niet opgewaardeerd als omleidingswegen.

Het verkeer zal gespreid worden over wegen die in de realiteit deze verbindende functie reeds uitoefenen. De huidige selectie van wegen stemt meer overeen met de werkelijkheid op terrein.



wegencategorisering (geactualiseerd plan)

In het tweede werkdomein worden de verschillende verkeersnetwerken uitgewerkt. De beleidsvisies per modus komen aan bod en de concrete maatregelen verbonden aan deze visies worden beschreven.

1 gemotoriseerd verkeer

1.1 inrichtingsprincipes lokale wegen

Er wordt een aanzet gedaan naar mogelijke inrichting van de wegen volgens hun wegencategorisering. Uiteraard moet dit steeds getoetst worden aan hun ligging en omgevingsfactoren.

De inrichting van secundaire assen en hogere wegen worden vastgelegd door de hogere overheden. De gemeente is bevoegd voor de inrichtingsvoorstellen van de lokale wegen.

Het vastleggen van de inrichtingsprincipes is gebaseerd op de nota van Vlaamse overheid rond categorisering lokale wegen³.

Volgend globaal onderscheid wordt gemaakt tussen de wegen op lokaal niveau:

lokale wegen type I

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- snelheidsregime (deels variabele en deels vaste) zone 30 km/u in alle schoolomgevingen
- snelheidsregime 70 km/u buiten bebouwde kom (streefdoel en in overleg met omliggende gemeentes)
- binnen bebouwde kom geldt gemengd verkeer als basisinrichting
- buiten de bebouwde kom streven naar de aanleg van vrijliggende fietspaden
- belangrijke kruispunten (zoals met hogere wegennet) moeten afdoende beveiligd te worden
- rijbaan voldoende breed zodat twee bussen elkaar kunnen kruisen

lokale wegen type II

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- binnen bebouwde kom geldt gemengd verkeer als basisinrichting
- buiten de bebouwde kom fietsinfrastructuur in functie van aanwezigheid van fietsers
- rijbaan voldoende breed zodat bussen elkaar kunnen kruisen of uitwijkmogelijkheden voorzien

lokale wegen type III en lager

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- snelheidsregime 30 km/u in alle schoolomgevingen
- buiten de bebouwde kom geldt standaard 90 km/u, in geval van verkeersveiligheid kan verlaagd worden naar 70 km/u
- binnen bebouwde kom geldt gemengd verkeer als basisinrichting
- smallere rijbaan mogelijk in functie van verkeersintensiteiten

³ categorisering lokale wegen, AWV, Valère Donné, mei 2004

1.2 beleid zwaar vervoer

■ algemene visie

Zwaar vervoer dient zoveel als mogelijk gebruik te maken van het hogere omliggende wegennet (secundaire en primaire weg in de nabije omgeving) en de lokale wegen van type I en II.

De E403, de N32 maar ook de A19 en de N36 zijn de belangrijke verkeersassen waar het zwaar verkeer naar toe gestuurd moet worden.

■ selecties

Volgende assen worden beschouwd op de routes zwaar vervoer:

- N32 - Fabriekslaan - ontsluiting Vierschaere
- Gullegemsestraat in zuidelijke richting - via bedrijvenzone Gullegem-Wevelgem richting E403 - ontsluiting 't Lindeke
- Muizelstraat - richting E403 - ontsluiting 't Lindeke

■ maatregelen

De gemeente heeft begin 2013 in overleg met de buurgemeentes een zone met tonnagebeperking (7,5 ton) afgebakend.

Deze zone omvat het merendeel van het grondgebied. De bedrijvenzone 't Lindeke (en de uitbreiding Toor) en de bedrijvenzone Wevelgem-Moorslede vallen buiten deze zone.

Deze bedrijvenzones moeten ontsloten worden via de Gullegemsestraat | Muizelstraat in zuidelijke richting.

Er zal een beperkte aanpassing gebeuren van deze zone. De bedrijvenzone Vierschaere maakt momenteel nog onderdeel uit van de zone Ledegem. Het is aangewezen de bedrijvenzone buiten de afbakening te houden, zoals ook de bedrijvenzone 't Lindeke.

Vrachtverkeer voor de bedrijvenzone Vierschaere moet gebruik maken van de Fabriekslaan - N32. Alleen bij transporten naar de kernen van Ledegem mogen zij doorheen de kernen rijden.

De afbakening van de zone met tonnagebeperking is een goed instrument. De gemeente wenst deze maatregel te behouden.

Uit tellingen blijkt dat slechts 2% van het verkeer in de kern van Sint-Eloois-Winkel zwaar vervoer betreft (of gemiddeld 5 vrachtwagens/bussen per rijrichting. Ook uit controles van de politiezone valt op te merken dat de tonnagebeperking goed opgevolgd wordt.

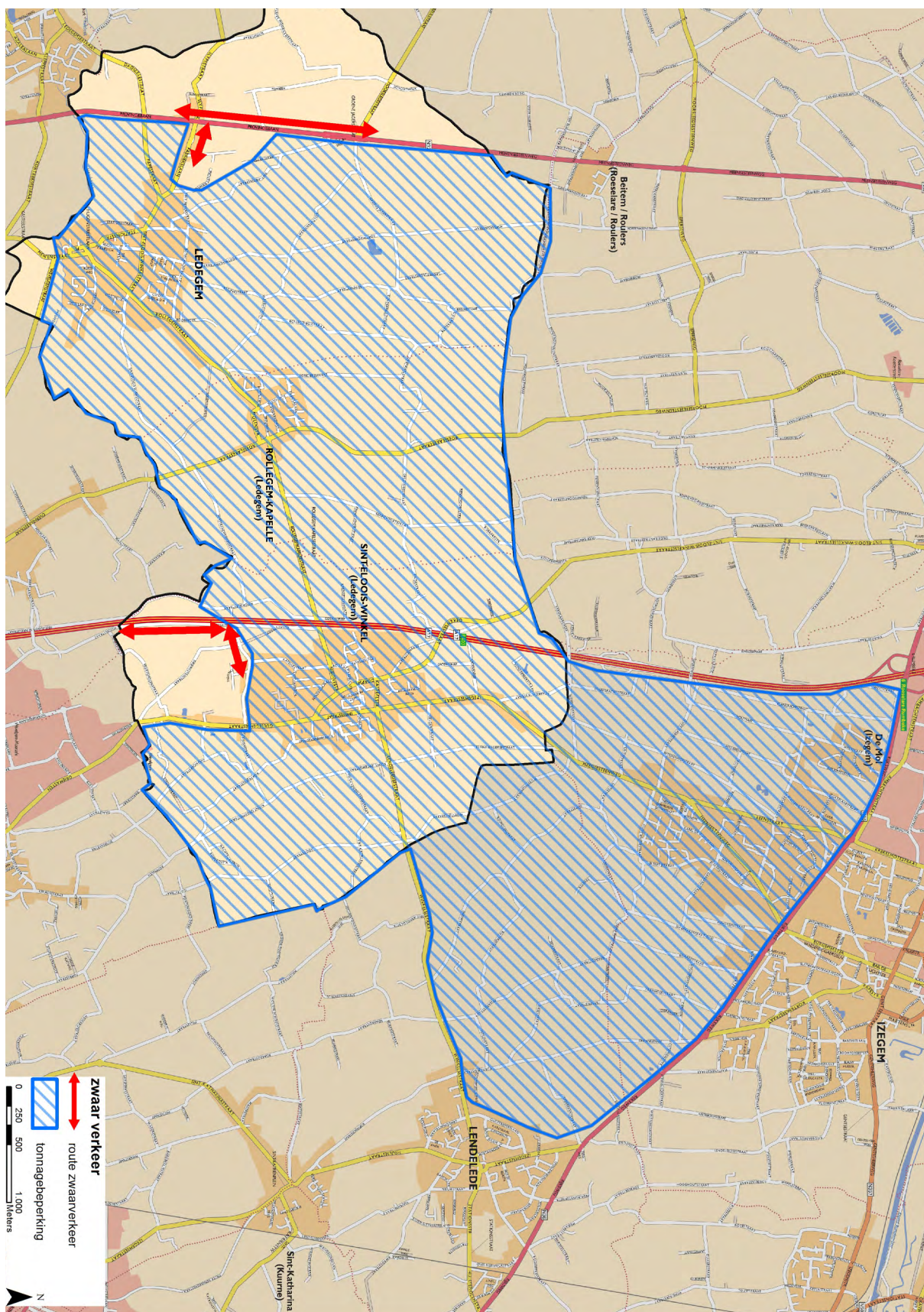
Via bijkomende bewegwijzering zullen de geprefereerde routes rond zwaar vervoer voorgesteld worden.

Er is nood aan voldoende handhaving zodat de maatregel ook effectief wordt nageleefd.

■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werden enkele routes zwaar vervoer opgelijst. Er werd aangehaald om afspraken met de buurgemeentes.

Deze afspraken zijn ondertussen gemaakt en er werd een zone van tonnagebeperking in overleg afgebakend.



tonnagebeperkingen zwaar vervoer

1.3 circulatie kernen

■ algemene visie

Om de kernen autoluwer te maken en het doorgaand verkeer uit de kernen te weren, kunnen circulatiemaatregelen genomen worden.

In de uitwerkingsnota werd uitvoerig onderzoek uitgevoerd rond circulatie en omleidingen rond de kernen. Er bleek duidelijk dat de kernen Ledegem en Rollegem-Kapelle geen tot weinig verkeersdrukte ondervinden. Er moeten niet dadelijk maatregelen getroffen worden om omleidingswegen te voorzien rond deze kernen.

In de kern Sint-Eloois-Winkel is de verkeersdrukte duidelijk gevoelig hoger. Op de route Izegemstraat - Smissestraat - Gullegemsestraat treffen we relatief veel doorgaand verkeer aan.

■ maatregelen

In de kern Ledegem zal de circulatie worden uitgebreid. Ten noorden van de kerk zal er op termijn een plein voorzien worden. De circulatie zal ten zuiden van de kerk uitgebreid worden, over de huidige parking. De verdere inrichting van het plein moet nader onderzocht worden. In het mobiliteitsplan werd louter de verkeersgeneratie en circulatie geanalyseerd.



circulatiewijziging rond de kerk van Ledegem

In de kern van Rollegem-Kapelle worden geen bijkomende circulatiemaatregelen getroffen.

In de kern van Sint-Eloois-Winkel zullen eveneens geen circulatiemaatregelen ingevoerd worden. Via circulatiemaatregelen zou het doorgaand verkeer van de route Izegem - Gullegem het centrum ingestuurd worden.

1.4 verkeersveiligheidsbeleid

■ algemene visie

Het verbeteren van de verkeersveiligheid kan bekomen worden door het beheersen van de snelheid, het afschermen van fietsers op de verbindende assen buiten de bebouwde kommen, het beveiligen van gevaarlijke punten, de aanpak van doortochten en de herinrichtingen van schoolomgevingen ed..

Bij de herinrichting van wegen, de aanleg van nieuwe woonwijken, ... moet de inrichting gericht worden op het snelheidsbeleid op lange termijn. Bij het uitwerken van het wegenisontwerp kunnen er meteen snelheidsremmende maatregelen ingevoerd worden.

De gemeente wenst op termijn de openbare verlichting te doven tijdens de nachtelijke uren. Bij het doven van de openbare verlichting moet voldoende aandacht besteed worden aan de verkeersveiligheid, zoals snelheidsbeperking/-beheersing, goede passieve markering voor de geleiding van de weg, ed.

■ maatregelen

In alle schoolomgevingen werd een zone 30 ingevoerd. In de kern van Sint-Eloois-Winkel werd de zone 30 in meerdere straten rond de school ingevoerd.

Op bijna alle lokale wegen van type I werd de snelheid verlaagd naar 70 km/u over het ganse tracé buiten de bebouwde kom. In de Kortwagenstraat - een brede invalsweg vanuit Beitem - werd de snelheid eveneens verlaagd naar 70 km/u om reden van verkeersveiligheid.

In de Moorsledestraat werd de officiële snelheid van 90 km/u behouden. De weg ligt immers meer op grondgebied van Moorslede. In overleg met de gemeente Moorslede kan besproken worden om voor de Moorsledestraat eveneens deze visie te volgen.

Het gemeentebestuur heeft deze maatregel ingesteld omdat uit regelmatige evaluaties van de snelheden uitgevoerd door de politiezone naar boven kwam dat vooral op verbindingswegen hoge snelheden werden genoteerd. Om tegemoet te komen aan de veiligheid voor fietsers werd overgegaan tot een algemeen beleid van snelheidsverlaging. Deze verbindingswegen betekenen vaak de kortste verbinding tussen de dorpen en vormen het raamwerk van het bovenlokale fietsroutenet. Deze verlagingen werden ingesteld uit

redenen van verkeersveiligheid. Deze maatregel is geen gevolg van het oorspronkelijke mobiliteitsplan.

Op de overige landelijke en eerder smalle wegen werd dit principe niet verder uitgewerkt en werd ook geen gedifferentieerd snelheidsbeleid uitgevoerd. De wegen hebben vaak een smal en bochtig profiel waardoor hoge snelheden moeilijk haalbaar zijn.

Uit onderzoek kwam naar voren dat vooral de kern Sint-Eloois-Winkel te kampen heeft met hoge snelheden. De gereden snelheden op de toegangsassen, maar ook in de kern zelf liggen te hoog.

Op korte termijn zal gewacht worden op de definitieve snelheidsverlaging van 70 km/u op alle wegen buiten de bebouwde kom vanaf januari 2017 (Vlaamse regelgeving). Een dergelijke invoering op ruimere schaal zal een grotere impact hebben op de algemene snelheidsverlaging dan een apart beleid per gemeente.

Op lange termijn kan een mobiele flitspaal het meest effectieve instrument zijn om de snelheidsbeperkingen te doen naleven.

Op lange termijn kan daarenboven gedacht worden de inrichting van de wegen te verbeteren.

De wegen in de bebouwde kom hebben op vandaag het uitzicht van invalswegen. De wegen zouden meer moeten ingericht worden op maat van een dorp. Een dergelijke herinrichting kan een invloed hebben op de leesbaarheid van de wegen en de snelheid. Automobilisten merken aan het wegbeeld dat ze een dorpskern binnenrijden en passen hun snelheid aan.

Er wordt best een globale visie uitgewerkt om te komen tot een uniforme inrichting voor alle wegen binnen de bebouwde kom. De inrichting moet afgestemd worden op weggebruikers, functies (zoals scholen). Materiaalgebruik en opdeling van de weg wordt vastgelegd.

Telkens wanneer een weg wordt heraangelegd kan deze visie als basis gehanteerd worden om op langere termijn een uniform straatbeeld te bekomen.

Het nemen van herinrichtingsmaatregelen en snelheidsremmende maatregelen hebben ook een effect op het weren van doorgaand verkeer uit de kern. De doortocht door de kern wordt bemoeilijkt en minder makkelijk te doorkruisen, het sluipverkeer kan hierdoor afgeremd worden.

In overleg met de scholen kunnen de schoolomgevingen heringericht worden. In de schoolomgevingen waar mogelijk, kan het principe van een schoolstraat overwogen worden.

Een aandachtspunt bij het doven van de straatverlichting is de verkeersveiligheid. Het beheersen en verlagen van de snelheid op de invalswegen naar de kernen heeft een goede impact op de verkeersveiligheid. Daarnaast moet voldoende geïnvesteerd worden in de passieve markering van de wegen.

Jaarlijks onderhoudt de gemeente Ledegem de wegmarkering op haar lokale wegen.

■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd aangegeven in de verblijfsgebieden/wijken en dorpscentra ruime zones 30 in te richten. Deze zones werden vaak zeer ruim ingetekend (de volledige bebouwde kom en lintbebouwing langs invalswegen werden opgenomen).

Deze maatregel werd na goedkeuring van het oorspronkelijke plan (april 2000) nergens ingevoerd, uitgenomen in de schoolomgevingen en enkele aanpalende straten te Sint-Eloois-Winkel.

De gemeente is van oordeel dat in het plaatsen van snelheidsborden alleen geen impact zal hebben op de snelheid van automobilisten. Er is nood aan een grondige herinrichting van de straten/wijken om dergelijke snelheidsverlaging te kunnen afdwingen. Daarnaast is het beter om beperkte zones 30 af te bakenen op plekken waar het echt noodzakelijk is (zoals plekken met veel zachte weggebruikers, veel oversteekbewegingen).

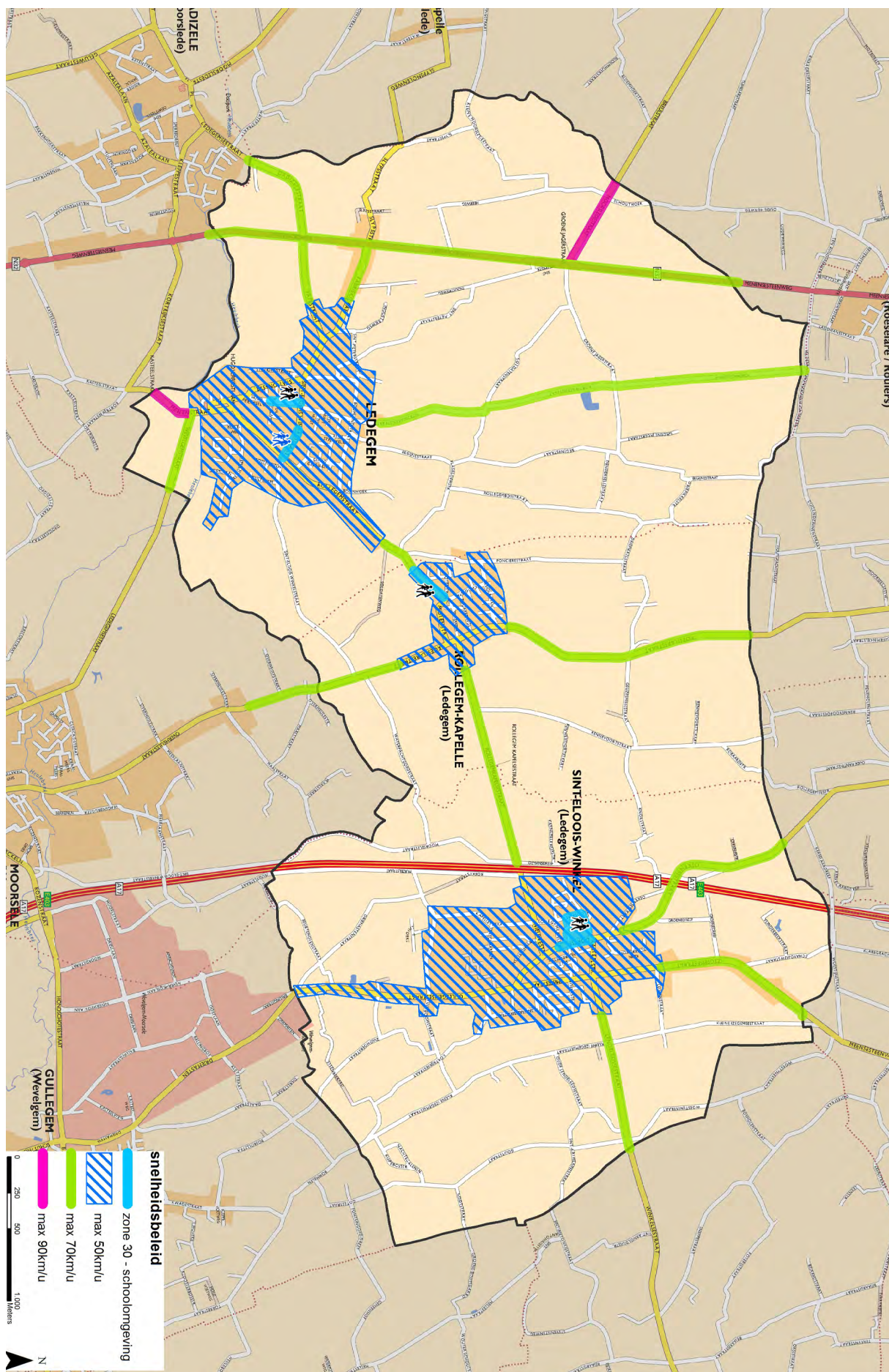
Daarenboven worden geen problemen gemeld rond snelheid of leefbaarheid in de wijken. Indien er klachten zouden zijn, wordt met de gepaste maatregelen op deze vragen/eisen gereageerd.

Indien de voorgestelde maatregel op dit moment zou ingevoerd worden zonder begeleidende maatregelen, zou dit bij de bevolking overkomen tot pestgedrag.

Tijdens de participatie werd aangehaald dat de zones 30 niet zullen ingevoerd worden en werd vanuit de adviesraden geen behoefte naar voren gebracht om alsnog zones 30 in te voeren.

Bij de inrichting van toekomstige pleinen en ontmoetingsplekken zal uiteraard wel een snelheid van 30 km/u nagestreefd worden aan de hand van een goede herinrichting van deze omgevingen die deze snelheid afdwingt.

Zoals aangehaald werd in het beleidsplan zal aandacht besteed worden aan de inrichting van de wegen en zal een globale visie uitgewerkt worden om te komen tot een uniforme inrichting. Dergelijke maatregelen zijn effectiever dan een opsomming van zones 30 zonder enige opvolging.



1.5 parkeerbeleid

■ algemene visie

Met het uitwerken van een parkeerbeleid op maat van de gemeente trachten we het parkeren af te stemmen op de behoeftes van zowel het gemeentelijk handelsapparaat als de inwoners.

■ maatregelen

kortparkeren

De gemeente heeft gekozen voor maatwerk door kortparkeren te voorzien in beperkte mate ter hoogte van de handelszaken.

Uit het nachtelijk (parkeer)onderzoek⁴ blijkt duidelijk dat de parkeerdruk vooral gedomineerd wordt door bewonersparkeren, vooral in de kern van Ledegem komt dit sterk tot uiting. Via de maatregel van stedenbouwkundige verordening wil de gemeente een halt toeroepen aan een nog hogere druk vanuit het bewonersparkeren.

In de kern van Ledegem is de parkeerdruk het hoogst. Het aanduiden van grote delen blauwe zone of kortparkeren werd niet weerhouden, want het plein ter hoogte van de kerk van Ledegem is te ver verwijderd voor de meeste bewoners. Blauwe zone invoeren in de nabije omgeving van de kerk zou de druk verschuiven naar verder gelegen straten. 's Nachts zou er toch weer langsheen de straten geparkeerd worden door de bewoners.

Uit onderzoek⁵ blijkt dat er een afname is van detailhandelszaken in de kernen van Ledegem, met circa 6% tussen 2008 en 2013. Vooral de horeca-zaken en winkels met periodieke goederen (zoals kleding, huishoudartikelen) dalen sterk in aantal. De gemeente wil een stimulerend beleid voeren om behoud en aantrekken van deze winkels, eerder dan het ontraden van deze winkels. Parkeren op wandelafstand is één van de troeven.

Er werd daarom geopteerd om een meer uniform beleid rond kortparkeren uit te werken voor de drie kernen.

De gemeente heeft een traditie opgebouwd rond het invoeren van kortparkeren bij handelszaken. Op verzoek wordt het kortparkeren (circa 10 min.) voorzien ter hoogte van handelszaken. Het invoeren gebeurt steeds in overleg met de betrokken handelaars en de buurt.

In de drie kernen wordt dit systeem van kortparkeren toegepast.

Begin januari 2015 werd een wijziging doorgevoerd en werden 26 parkeerplekken genoteerd die voorbehouden zijn voor kortparkeerders.

Deze plekken bevinden zich verspreid over de drie kernen en ter hoogte van de winkels/horecazaken:

- Ledegem-kern (12 plekken kortparkeren)
 - 3 in Sint-Eloois-Winkelstraat
 - 4 in Stationstraat
 - 2 in Plaats
 - 1 in Rollgemsestraat
 - 1 in Hugo Verriestlaan
 - 1 in Sint-Pietersstraat
- Rollegem-Kapelle (3 plekken)
 - 3 plekken op Sint-Jansplein
- Sint-Eloois-Winkel (11 plekken)
 - 2 in Kasteelstraat
 - 1 in Kerkplein
 - 1 in Dorpsplein
 - 7 in Gullegemsestraat

Deze reglementering wordt op frequente basis bijgestuurd (via beslissing gemeenteraad).

vrachtwagenparkeren

De gemeente beschikt over een eigen vrachtwagenparking die net buiten de kern van Rollegem-Kapelle gelegen is. Deze parking staat ter beschikking van de bewoners van Ledegem en er kunnen circa 20 vrachtwagens gestald worden.

Door deze maatregel treden er bijna geen problemen op in de kernen omtrent geparkeerde vrachtwagens.

stedenbouwkundige verordening

De gemeente beschikt over een verordening inzake het voorzien van parkeerplaatsen bij het bouwen van woningen en bij toename van het aantal woningen in een gebouw.

Deze verordening werd zeer recentelijk herzien, GR 12 november 2015.

Bij de bouw van een ééngezinswoning moet minstens 1 parkeerplek voorzien worden (afhankelijk van de grootte van de woning) en 2 fietsenstallingen. Bij een nieuwe verkaveling moeten 2 plekken voor auto's en 2 overdekte stallingen voor fietsen per kavel voorzien worden.

Bij de bouw van meergezinswoningen moet er min. 1,5 parkeerplaats en 2 fietsenstallingen per woonentiteit voorzien worden. Vanaf 20 parkeerplekken moeten de plekken ondergronds voorzien worden.

Bij de bouw van een kantoor of handelszaak moet 1 parkeerplek voor auto's en 1 voor fietsen voorzien worden op de kavel per 100 m² netto vloeroppervlakte. Voor ambachtelijke en industriële gebouwen gelden deze normen voor 300 m² netto vloeroppervlakte. Er

⁴ parkeeronderzoek - uitwerkingsnota mobiliteitsplan

⁵ studie detailhandel Ledegem) feitenfiche, 2014, POM

geldt ook een verplichting voor het voorzien van een laad- en loszone voor vrachtwagens.

In de verordening worden nog technische vereisten opgelegd waaraan een standplaats moet voldoen.

specifieke maatregelen kernen

Daarnaast zal bekeken worden of garagestraatjes kunnen voorzien worden om het straatparkeren in te dijken. Dergelijke maatregelen kunnen slechts voorzien worden als er zich opportuniteiten voordoen (zoals een nieuw woonproject of inbreidingsproject).

parkeerdruk schoolomgevingen

Uit parkeeronderzoek kwam naar boven dat vooral in de kernen Ledegem en Rollegem-Kapelle er parkeerdruk is ter hoogte van de schoolomgevingen.

In overleg met de schooldirectie moet bekeken worden welke maatregelen kunnen getroffen worden om de parkeerdruk te verminderen.

Mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden zijn: Kiss and Ride zone ter hoogte van schoolpoort, parkeervrije omgeving voor schoolpoort, begeleide rijen voorzien naar parkeerruimtes in omgeving, ed.

Voor de kern van Ledegem is er nood aan een bijkomende parkeerruimte wegens de bouw van een multifunctionele zaal in de school.

■ **wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan**

In het eerste mobiliteitsplan werd melding gemaakt van (enkele nieuwe) randparkings, een binnenparking en parkeerroutesysteem voor de kern van Ledegem. Er was wel reeds sprake van een zone voor kortparkeeren en vrachtwagenparking.

Deze suggesties rond randparkings en parkeerroute zijn eerder van toepassing van een groter winkelcentrum en minder van toepassing voor een kleinere kern.

2 fietsverkeer

2.1 functioneel fietsverkeer

■ **algemene visie**

Netwerken

Het opdrijven van het fietsgebruik is haalbaar, wetende dat ruim de helft van autoverplaatsingen in Vlaanderen beperkt blijven tot 5 km. De verbetering en vervollediging van (gemeentegrensoverschrijdende) bestaande netwerken is prioritair.

Door de provincie West-Vlaanderen is een Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) ontworpen dat gericht is op het bovenlokaal, functioneel fietsverkeer. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bovenlokale fietsroutes en hoofdroutes. Deze hoofdroutes zijn van belang voor lange afstanden.

Verkeersveilige inrichting van fietspaden

Voor de fietsinfrastructuur wordt verwezen naar het Vlaamse fietsvademecum.

Dit Vademecum wordt beschouwd als maatstaf bij het (her)inrichten van fietspaden langs de gewest- en gemeentewegen.

Fietsstallingen

In centrumgebieden en bij belangrijke publiekstrekkende functies dienen voldoende veilige en comfortabele stallingen voorzien te worden. Op plaatsen waar langdurig gestald wordt zijn overdekte stallingplaatsen aangewezen.

Overstapvoorzieningen

Bij belangrijke haltes voor het openbaar vervoer dienen fietsstallingen, bij voorkeur overdekt, aanwezig te zijn.

■ **selecties**

Hoofdroute

- geen

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)

- N32 - relatie Roeselare-Menen
- Papestraat - Dadizelstraat - verbinding Ledegem met Dadizele
- Wevelgemstraat - Menenstraat - Rollegemstraat - verbinding Moorsele met Ledegem
- Sint-Jansplein - Sint-Jansstraat - Rollegemkapelsestraat - verbinding Rollegem-Kapelle met SEW
- Roeselarestraat (weggedeelte ten noorden van Rollegemkapelsestraat) - verbinding Rollegem-Kapelle met Roeselare
- Dorpsplein - Oekensestraat - verbinding SEW met Oekene

- Izegemsestraat - verbinding SEW met Izegem
- Lendeledsestraat - verbinding SEW met Lendeled
- Smissestraat - Gullegemsestraat - verbinding SEW met Gullegem

uitbreiding BFF

De gemeente stelt voor het fietsroutenetwerk uit te breiden met de Roeselarestraat ten zuiden van de Rollegemkapelsestraat. Met de selectie van deze straat wordt de verbinding voorzien vanaf Roeselare over Rollegem-Kapelle naar het centrum van Moorseele.

■ maatregelen

verbetering fietsinfrastructuur

Verschillende straten zijn gelegen op het BFF maar de fietsinfrastructuur voldoet nog niet aan de vereisten. Er is nood aan herichting van fietsinfrastructuur langsheen verschillende wegen. Volgende aanpassingen aan fietsinfrastructuur worden gepland:

op korte termijn

- Wevelgemstraat
- Roeselarestraat (noordelijk gedeelte)
- Fabriekslaan
- Rollegemkapelsestraat (ahv fietsfonds-subsidie)

op langere termijn

- Roeselarestraat (zuidelijk gedeelte)
- Papestraat
- Gullegemsestraat
- Lendeledsestraat
- Oekensestraat
- N32

Voor de gemeente vormt de Rollegemkapelsestraat een belangrijke verbindingsweg en tevens een belangrijke fietsschakel in het bovenlokale fietsnetwerk tussen de deelgemeentes. In de uitwerkingsnota werd de problematiek rond deze fietsschakel geschetst en een infrastructuuroplossing voorgesteld met een fietscaisson (fietsinfrastructuur boven de gracht).

De geselecteerde lokale wegen uit het BFF werden alle gecategoriseerd als lokale wegen type I of hoger. Zoals eerder aangehaald bedraagt de maximale snelheid op deze wegen slechts 70 km/u.

Bij herinrichting van de fietsinfrastructuur wordt de snelheidsverlaging naar 70 km/u verplicht opgelegd. Aan deze voorwaarde werd dus reeds voldaan.

Binnen de bebouwde kommen werd geopteerd om gemengd verkeer te voorzien op alle centrumstraten. Er werden geen bijkomende selecties van lokale fietsassen voorzien. Vanuit alle woonstraten moeten de centra en functies binnen de centra comfortabel bereikbaar zijn. In de straten waar de schoolomgevingen

gevestigd zijn, is er bijzondere aandacht voor de fietsers (bv. bestaande doorsteken, oversteekplaatsen).

Fietsenstallingen

Aan de voornaamste haltes op grondgebied Ledegem zijn er (weliswaar niet-overdekte) fietsenstallingen in de nabije omgeving aanwezig.

Aan halte kerk te Sint-Elooï-Winkel is er een overdekte halte met fietsenstalling aanwezig.

Aan de haltes te R-K (dorp en kerk) zijn er geen stallingen aanwezig. Ter hoogte van de rotonde met Roeselarestraat (omgeving halte dorp) zijn er wel fietsenstallingen.

Aan de de Kring en kerk te Ledegem zijn er fietsenstallingen aanwezig.

Waar mogelijk worden fietsrekken in de nabije omgeving van handelszaken in de kernen voorzien. Dit heeft tot doel het shoppen met de fiets te promoten.

Bij herinrichting van een kern of plein, zullen eveneens de fietsenstallingen meegenomen worden.

■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan was er sprake van primair en secundair fietsroutes. De primaire routes stemmen grotendeels overeen met de routes uit het BFF.

Er werd in hoofdzaak uitgeweid over de specifieke inrichting van de fietsroutes.

Het primaire netwerk stemt sterk overeen met de bovenlokale fietsroutes op het BFF. Alleen de Roeselarestraat ten zuiden van Rollegem-Kapelle, de Fabriekslaan en de Kasteelstraat maken eveneens onderdeel uit van dit primaire net.

In het beleidsplan werd aangehaald de Roeselarestraat-zuid op te nemen in het netwerk van BFF en voor de Fabriekslaan is de gemeente van plan op korte termijn de fietsinfrastructuur aan te passen. In de Kasteelstraat werd gemengd verkeer voorzien.

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werden finaal geen selecties gedaan op het secundaire net.

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd dus voor dit verkeersnetwerk helemaal niet afgeslankt, zoals gesuggereerd wordt in het verslag van RMC.

2.2 recreatief fietsverkeer

■ algemene visie

Realiseren van verkeersveilige en recreatieve routes voor fietsers en specifieke aandacht aan de elektrische fietsers

■ maatregelen

Heulebeekroute

Het fietstraject langsheen de Heulebeek richting Dadizele vormt een prachtige aanvulling op het recreatieve het fietsknooppuntennetwerk

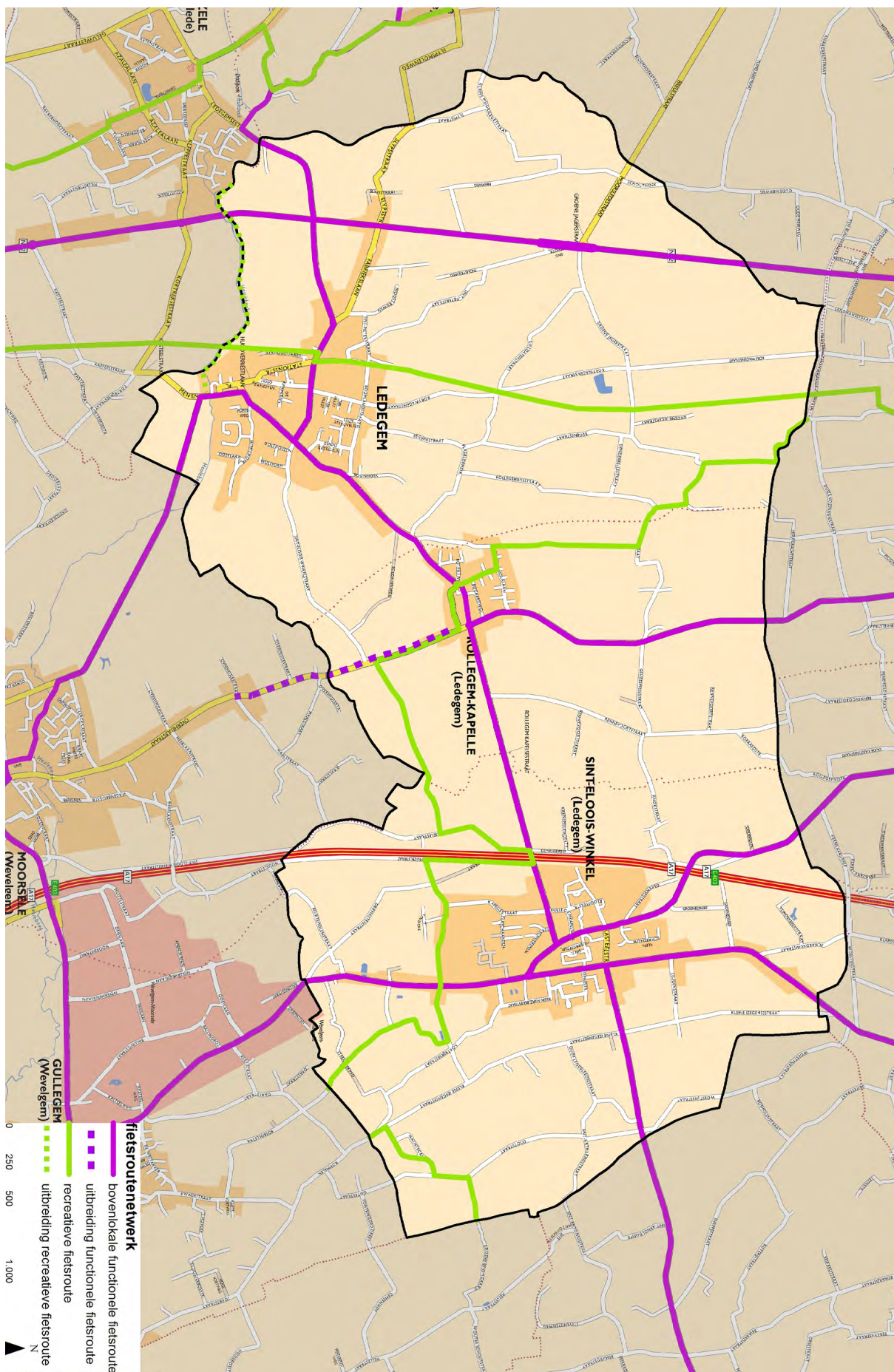
Kezelbergroute

De route loopt vanaf Menen tot Beitem via de oude spoorwegbedding.

Begin 2015 werden er werken gestart aan de verbreding en verharding van deze route.

oplaadpunt voor elektrische fietsen

In overleg met horeca-zaken (zoals Visput te Ledegem) kan er een netwerk van voorzieningen uitgestippeld worden voor de elektrische fietsers.



3 openbaar vervoer

■ algemene visie

Er moet gestreefd worden naar een optimaal netwerk in functie van de bediening van de kernen en een snel en comfortabel vervoer tussen de omliggende gemeentes en/of steden. Zowel de uitbouw van het openbaar vervoer voor woon-school, woon-werk als toeristisch verkeer is belangrijk.

De gemeente Ledegem beschikt echter niet over een treinstation.

■ huidig aanbod

belbussen

De belbus 69 ontsluit het volledige grondgebied van Ledegem en legt een verbinding met Roeselare en station Roeselare.

De belbus 68 - Izegem, Ingelmunster en Lendeledede - verbindt de kern van Sint-Eloois-Winkel met Izegem. Beide belbussen hebben één rit per uur op aanvraag.

Belbus Ledegem heeft een gemiddelde uitvoeringsgraad⁶ van 57% en belbus Izegem een gemiddelde uitvoeringsgraad van 84%.

De voornaamste haltes (> 450 klanten) zijn⁷:

- halte Ter Schueren (Vlaschaardlaan te SEW) met > 1.000 klanten
- halte kerk te SEW
- halte Schoolstraat in Rollegem-Kapelle
- halte dorp in Rollegem-Kapelle

De inwoners van Ledegem maken uiteraard het meest gebruik van de belbus Ledegem die het volledige grondgebied dekt (90% of 6.462 klanten).

De belbussen worden voornamelijk gebruikt om naar de omliggende steden (Roeselare en Izegem) te reizen, maar ook om tussen de deelgemeentes te reizen. De voornaamste relaties van beide belbussen zijn:

- van Rollegem-Kapelle naar Roeselare (17%) en omgekeerd (13%)
- van Roeselare naar Sint-Eloois-Winkel (15%) en omgekeerd (10%)
- van Ledegem naar Sint-Eloois-Winkel (8%) en omgekeerd (8%)
- van Sint-Eloois-Winkel naar Izegem (4%) en omgekeerd (3%)
- van Rollegem-Kapelle naar Ledegem (3%) en omgekeerd (3%)

⁶ uitvoeringsgraad = het aantal keren dat de belbus effectief is uitgereden ten opzichte van mogelijke ritten, tussen 2009 en 2013

⁷ aantal op- en afstappende klanten voor beide belbussen tussen 11/13 tot 10/14

vaste buslijnen

De buslijn 42 legt verbinding tussen Kortrijk-station en Moorsele en tussen Menen-station en Moorsele. Slechts enkele ritten passeren via Ledegem (4 per rijrichting en enkel op schooldagen). De bus rijdt niet via Ledegem tijdens het week-end.

De buslijnen 54 en 55 verbinden Roeselare-station met Menen-station. Beide buslijnen leggen zelfde relatie af, de buslijn 54 ontsluit echter bijkomend Beitem en de buslijn 55 ontsluit Moorslede. De kern van Ledegem wordt door beide buslijnen bediend.

Er worden door de twee buslijnen samen 2 ritten per uur per rijrichting aangeboden tussen 6u en 20u.

Op zaterdag en zondagen is het aanbod beperkter (1 bus per uur en binnen een kortere tijdspanne)

De buslijn 61 verbindt Kortrijk met Izegem en Ardoorie. De buslijn ontsluit de kern van Sint-Eloois-Winkel.

Er zijn 8 ritten per rijrichting per werkdag. Op zaterdag zijn er slechts 2 ritten. Op zondag rijdt de bus niet.

De buslijn 62 verbindt Kortrijk met Roeselare. De buslijn ontsluit de kern Rollegem-Kapelle en de kern Sint-Eloois-Winkel.

Er zijn slechts 5 ritten per rijrichting per werkdag. Op zaterdag zijn er slechts 2 ritten. Op zondag rijdt de bus niet.

■ maatregelen

De gemeente is goed bediend door de belbussen. De belbus 69 bedient het volledige grondgebied van Ledegem. De belbussen zorgen voor een verbinding tussen de deelgemeentes onderling.

De belbussen zijn zeer belangrijk voor de gemeente Ledegem. Het huidig aanbod en frequentie moet zeker behouden blijven.

De reguliere bussen verzorgen de verbindingen richting de omliggende steden (Roeselare, Izegem, Kortrijk en Menen).

De ontsluiting richting het Sint-Jozefskliniek in Roeselarestraat te Izegem is slecht. Vanuit de deelgemeente Sint-Eloois-Winkel kan je het ziekenhuis in 20' bereiken. Vanuit Rollegem-Kapelle en Ledegem is het ziekenhuis minder goed bereikbaar. Er moet overgestapt worden te Roeselare of er moet te voet verder gelopen worden vanaf station Izegem. Je hebt meer dan 50' nodig om het ziekenhuis te bereiken. Met de wagen doe je het traject in respectievelijk 15' (vanuit kern Rollegem-Kapelle) tot 20' (kern Ledegem).

Er is nood aan een vlottere verbinding met het ziekenhuis van Izegem en de toekomstige ziekenhuissite AZ Delta van Roeselare (site ten zuiden van N36).

De vraag naar een verbeterde openbaar vervoersontsluiting werd besproken met De Lijn. Indien er mogelijkheden zijn, zal De Lijn trachten aan deze vragen tegemoet te komen.

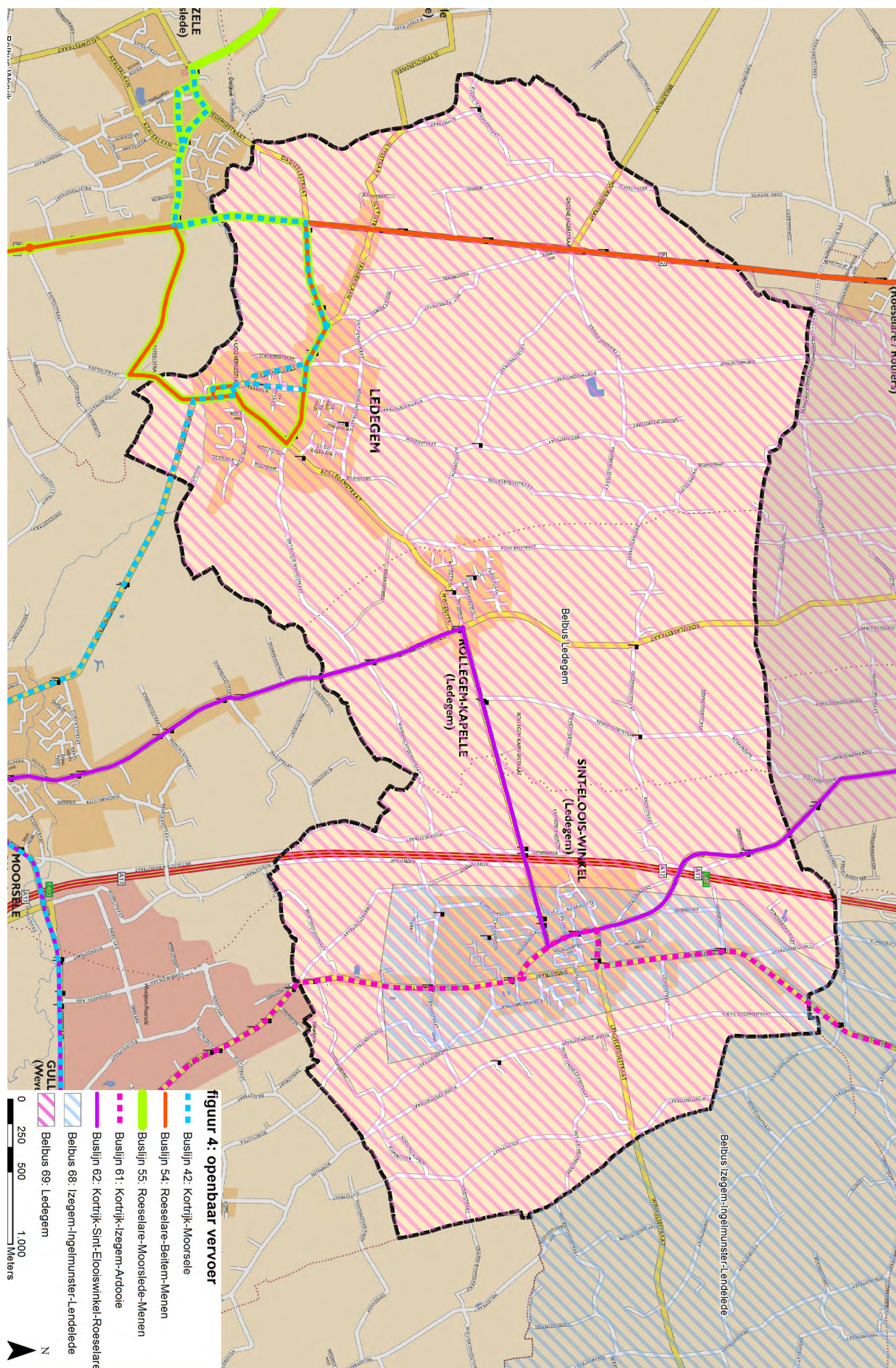
Er zijn daarenboven diverse studies bezig rond de invulling van het begrip “basisbereikbaarheid” dat “basismobiliteit” zal vervangen. Specifiek voor de regio Westhoek is er een studie opgestart rond “landelijke mobiliteit”. Het is de bedoeling op zoek te gaan naar nieuwere invullingen van mobiliteitsbehoeften.

De Lijn zal de gemeentes op de hoogte stellen van de resultaten van deze studies zodat deze ook kunnen gebruikt worden op grondgebied Ledegem.

De gemeente Ledegem is bereid om mee te werken aan alternatieve vervoersoplossingen.

■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De lijnvoering is gewijzigd sinds het oorspronkelijke mobiliteitsplan. In het oorspronkelijke plan was sprake van invoering van een bijkomende lijn die in de daluren de deelgemeentes zou verbinden. Ondertussen werden de belbussen op grondgebied van Ledegem ingevoerd.



huidig aanbod openbaar vervoer

4 voetgangersverkeer

■ algemene visie

De meeste verplaatsingen binnen de kernen kunnen te voet afgelegd worden.

Een ondersteunend ruimtelijk beleid is hierbij noodzakelijk: keuze voor verdichte kernen met voorzieningen op wandelafstand en het afremmen van de verspreide bebouwing. Om de verplaatsingen te voet aantrekkelijk te maken, moeten de kernen op maat van de voetgangers ingericht worden.

Binnen de kernen worden doorsteken en paadjes voorzien. Deze vormen directe en verkeersveilige verbindingen tussen de verschillende wijken en voorzieningen.

Veilige schoolomgevingen en de looproutes naar de school moeten worden ingericht.

Goede voetgangersvoorzieningen werken ook ondersteunend naar het openbaar vervoer toe. Het meeste voor – en natransport voor de busgebruiker is immers te voet. Een vlotte bereikbaarheid van de haltes vanuit de wijken verdient speciale aandacht.

■ maatregelen

Voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals de projectzones in Rollegem-Kapelle en Sint-Eloois-Winkel) moet er zeker over gewaakt worden dat het STOP-principe gehanteerd wordt. Voldoende looplijnen vormen de basis voor het ontwerp van een nieuw project.

In de twee schoolomgevingen van Rollegem-Kapelle en Sint-Eloois-Winkel moet naast de parkeerdruk ook de verkeersdruk bekeken worden. In overleg met de scholen moet bekeken worden of het stappen en trappen niet meer kan gepromoot worden. Er kunnen infrastructurele ingrepen uitgevoerd worden, maar er kunnen ook diverse acties rond verkeersveiligheid uitgewerkt worden.

Het principe van een schoolstraat kan uitgetest worden waar het technisch mogelijk is (bv. Kloosterstraat te SEW).

Er gebeurt een constante monitoring van de voetpaden in de drie kernen. Waar nodig wordt de infrastructuur voor de voetgangers verbeterd.

Wat de trage wegen betreft, is er reeds veel werk geleverd. De buurtwegen werden geïnventariseerd en alle buurtwegen werden op hun potenties onderzocht. Voor dit potentie-onderzoek werd veel terreinwerk uitgevoerd.

Dit terreinwerk werd in eerste instantie gebruikt om de fietsverbindingen en vooral de recreatieve routes te analyseren en te verbeteren. De mogelijkheden waren

echter eerder beperkt (zoals fietspad Rollegemkapelsestraat).

Het is de intentie van de gemeente om een globale visie uit te werken rond het gebruik van deze trage wegen.

Er zal een onderscheid worden opgesteld tussen primaire assen - assen met hoge potentie die zeker moeten behouden worden - en secundaire assen - met een lagere potentie.

Er is geen intentie om buurtwegen af te schaffen.

WERKDOMEIN C | FLANKEREN- DE MAATREGELEN

De flankerende maatregelen dienen het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

1 vervoersmanagement

naar scholen

- stimulansen om te voet of met fiets naar school te komen;
- verkeerseducatie in scholen: verkeersbezoek, fietscontrole, dagelijkse verkeersregeling bij aanvang en einde school, fietspoolen, verkeersweek, e.a.);
- jaarlijkse preventieve fietscontroles op scholen;
- jaarlijkse fietsproef en -examen;
- verderzetten algemene veiligheidscampagne en sensibilisering bij het begin van elk schooljaar;
- opmaak en verspreiding van schoolfietsrouteplan;
- deelname aan STRAP-dag;

naar handelaars | bewoners

- sensibilisering rond foutparkeren;
- sensibilisering rond kortparkeren in kernen;
- promoten van fietsgebruik bij het winkelen;

naar bedrijven | vrachtverkeer

- sturen van vrachtverkeer naar bedrijvenzones;
- communicatie rond routes zwaar vervoer;
- bewegwijzering bedrijvenzone (interne en externe);

2 tarifiering

- fietsvergoeding voor het gemeentepersoneel;

3 algemene sensibilisering

- sensibilisering rond ongevallen(cijfers);
- sensibilisering rond snelheidsovertredingen en verkeersovertredingen in het algemeen;
- aankoop van 2 preventieborden om snelheden te monitoren;
- jaarlijkse herdenkingstocht verongelukte kinderen in verkeer - B-run (fietsevenement);
- verspreiden van fietsrouteplan onder de bevolking.
- campagnes ter stimuleren van fietsgebruik (bv. Met belgerinkel naar de winkel);
- stimuleren van initiatieven van (recreatief) fietsverhuur;
- promotie van openbaar vervoer (bv. bij de scholen, in toeristische folders);

4 handhaving

- handhaving inzake snelheidsregimes;
- handhaving inzake tonnagebeperkingen;
- controle op het naleven van kortparkeren (GAS-boete);
- handhaving controles op foutparkerders (politiezone).

5 organisatie en management van mobiliteitsbeleid

- verderzetten van GBC's en interne overleg rond mobiliteit en verkeer.

1 organisatie

De ambtelijke werkgroep binnen de gemeente zal jaarlijks het opgestelde actieplan overlopen om een stand van zaken van uitvoering van het mobiliteitsplan op te volgen.

Deze werkgroep kan uitgebreid worden met vertegenwoordigers

van andere organisaties indien de opportuniteit zich voordoet.

2 evaluatie

Minstens éénmaal per legislatuur na conformverklaring van het mobiliteitsplan wordt het plan geëvalueerd en herzien aan de hand van de procedure van de sneltoets. Via de sneltoets zal de GBC de actualiteitswaarde van het mobiliteitsplan onderzoeken en aangeven welke stappen ondernomen moeten worden om het plan opnieuw actueel te maken.

Tijdens deze evaluatiemomenten kunnen tevens volgende gegevens besproken en geëvalueerd worden:

- ongevallenregistratie van politiezone
- recente ongevallenGIS
- recente snelheidsmetingen
- reizigersgegevens van belbussen en functionele buslijnen en/of gebiedsevaluatie

ACTIEPLAN

In de tabel in bijlage “actieprogramma ABC” wordt een overzicht gegeven van de te nemen acties om het gewenste mobiliteitsbeleid te realiseren.

De actiepunten zijn opgesplitst naar werkdomein met name:

- werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun effecten
- werkdomein B: verkeersnetwerken
- werkdomein C: ondersteunende maatregelen

Daarbij is een financiële raming opgenomen van het actieprogramma. De raming die in de tabel opgesteld werd, is echter enkel indicatief bedoeld en moet voor bepaalde concrete projecten bijgesteld worden tijdens de ontwerpfase ervan.

In sommige gevallen is het onmogelijk gebleken de acties te ramen. Deze acties zullen geraamd worden bij de verdere en concretere uitwerking van de acties. Per actie wordt een tijdshorizon vastgelegd die als volgt wordt bepaald:

- korte termijn (tot 3 jaar)
- middellange termijn (3 tot 6 jaar)
- lange termijn (meer dan 6 jaar)

Bij de evaluatie en herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het actieplan operationeler gemaakt.

Dat wil zeggen dat het actieprogramma A-BC uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C ook kan herschikt worden volgens andere invalshoeken.

Op die manier bekomt men programmatabellen die inhoudelijk dezelfde zijn, maar met een eigen functie en functionaliteit. Deze tabellen werd niet toegevoegd aan deze nota. Ze zullen gebruikt worden bij de verdere uitwerking en evaluatie van het plan.

De acties op korte termijn zijn financieel haalbaar voor de gemeente en de andere actoren. Een groot deel van deze acties bevinden momenteel reeds in de planfase.

Actieprogramma ABC

werkdomein ruimtelijk beleid										
Nr. Actie		Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget (excl BTW)	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A1	afstemming op in herziening zijnde GRS	ruimtelijk beleid	gebiedsdekkend	RO			hoog	gemeente	provincie	KT
A2	stedenbouwkundige verordening in herziening	planning	gebiedsdekkend	parkeerbeleid			hoog	gemeente		KT
A3	invulling cijfers woonprogrammatie	ruimtelijk beleid	gebiedsdekkend	RO			hoog	gemeente	provincie	MLT
A4	uitbreiding BFF met Roeselarestraat zuid	fietsverkeer	centrum Rollegem-Kapelle	bovenlokaal fietsroute netwerk			hoog	gemeente	provincie; MOW; Vlaamse fietsambtenaar	KT
A5	globale visie rond herinrichting centrumstraten	ruimtelijk beleid	gebiedsdekkend	RO			laag	gemeente		LT
A6	toetsing beleidskader autohandelszaken	ruimtelijk beleid	N32	vergunningen			laag	gemeente	AWV	continu

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget (excl		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					BTW)						
B1	aanpassing tonnagebeperking	zwaat vervoer	BZ Vierschaere	verkeersleefbaarheid				hoog	gemeente	politiezone	KT
B2	pleininrichting en circualtie-aanpassing	circulatie	centrum Ledegem	bereikbaarheid					gemeente		LT
B3	snelheidsremmende maatregelen (mobiele filiscamera)	snelheidsregimes	SEW	verkeersveiligheid				hoog	gemeente	politiezone	LT
B4	onderhoud wegmakering	openbare werken	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	€	30.000		hoog	gemeente		jaarlijks
B5	kortparkeren	parkeerbeleid	gebiedsdekkend	bereikbaarheid				hoog	gemeente		continu
B6	maatregelen schoolomgeving Ledegen: parkeren, inrichting, sensibilisatie	parkeerbeleid; voetgangersverkeer		verkeersleefbaarheid				hoog	gemeente	schoolbestuur	KT
B7	maatregelen schoolomgeving Rollegem-Kapelle: parkeren, inrichting, sensibilisatie	parkeerbeleid; voetgangersverkeer		verkeersleefbaarheid				hoog	gemeente	schoolbestuur	KT
B8	maatregelen schoolomgeving Sint-Elouis-Winkel: inrichting, sensibilisatie	voetgangersverkeer		verkeersleefbaarheid				hoog	gemeente	schoolbestuur	KT
B9	fietsinfrastructuur Wevelgemstraat (±600 m)	bovenlokaal fietsroutenetwerk	centrum Ledegem	verkeersveiligheid	€	480.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie; Wevelgem	KT
B10	fietsinfrastructuur Roeselarestraat (noordelijk gedeelte) (±1, 6 km)	bovenlokaal fietsroutenetwerk	centrum Rollegem-Kapelle	verkeersveiligheid	€	1.280.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie; Roeselare	KT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget (excl		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					BTW)						
B11	fietsinfrastructuur Fabriekslaan (±700 m)	fietsrouutenetwerk	centrum Ledegem	verkeersveiligheid	€	560.000		hoog	gemeente		MLT
B12	fietsinfrastructuur Roeselarestraat (zuidelijk gedeelte) (± 800 m)	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	centrum Rollegem-Kapelle	verkeersveiligheid	€	640.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie; Roeselare	LT
B13	fietsinfrastructuur Rollegemkapellestraat (± 1,5 km)	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	Ledegem	verkeersveiligheid	€	750.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie	KT
B14	fietsinfrastructuur Papestraat (±700m)	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	Ledegem	verkeersveiligheid	€	560.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie; Moorslede	LT
B15	fietsinfrastructuur Gullegensestraat (± 900 m)	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	Ledegem	verkeersveiligheid	€	720.000	fietsfonds	laag	gemeente	provincie; Wevelgem	LT
B16	fietsinfrastructuur Lendeleedsestraat (± 900 m)	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	Ledegem	verkeersveiligheid	€	450.000	fietsfonds	laag	gemeente	provincie; Lendelede	LT
B17	fietsinfrastructuur Oekensestraat (±1,5 km)	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	Ledegem	verkeersveiligheid	€	1.200.000	fietsfonds	laag	gemeente	provincie; Roeselare	LT
B18	fietsinfrastructuur N32 (±3,5 km)	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	Ledegem	verkeersveiligheid	€	2.800.000	fietsfonds	laag	AWV	provincie; gemeente; Roeselare	LT
B19	fietsrekken bij handelszaken	fietsbeleid	kernen Ledegem	bereikbaarheid	€	2.600		hoog	gemeente		KT
B20	structureel onderhoud N32	heirrichting	N32 - Ledegem	bereikbaarheid				hoog	AWV	gemeente	MLT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget (excl		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					B TW)						
B21	kp N32 x Moorsledestraat	herinrichting kruispunt	kruispunt	bereikbaarheid				laag	AWV	gemeente	LT
B22	kp N32 x Fabrekslaan	herinrichting kruispunt	kruispunt	bereikbaarheid				laag	AWV	gemeente	LT
B23	kp N32 x Papestraat	herinrichting kruispunt	kruispunt	bereikbaarheid				laag	AWV	gemeente	LT
B24	ontsluiting nieuwe ziekenhuisite AZ Delta Rosseleare	openbaar vervoer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid				hoog	De Lijn	gemeente	MLT
B25	onderzoek alternatieven ivv invulling basisbereikbaarheid	openbaar vervoer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid				hoog	De Lijn	gemeente	KT
B26	Kezelbergroure - inrichting	recreatief fietsverkeer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid				hoog	provincie	gemeente	KT
B27	voorzieningen elektrische fietsen	recreatief fietsverkeer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid				hoog	horeca	gemeente	KT
B28	monitoring voetpaden en herinrichting voetpaden	voetgangersverkeer	kernen	toegankelijkheid / bereikbaarheid	€ 200.000			hoog	gemeente		continu
B29	visie rond trage wegen	recreatief fietsverkeer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid				hoog	gemeente	buurgemeenten	MLT

werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget (excl		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					BTW)						
C1	maatregelen verkeerseducatie en -maatregelen naar scholen	flankerend	gebiedsdekkend	vervoersmanagement				hoog	gemeente	schoolbesturen	continu
C2	sensibilisatie rond parkeren	flankerend	gebiedsdekkend	vervoersmanagement				hoog	gemeente	politiezone	continu
C3	sturen zwaar vervoer en communicatie	flankerend	gebiedsdekkend	vervoersmanagement				hoog	gemeente		continu
C4	fietsvergoeding	flankerend	gebiedsdekkend	tarifiering				hoog	gemeente		continu
C5	informatieverstrekking rond verkeer en OV	flankerend	gebiedsdekkend	sensibilisatie				hoog	gemeente		continu
C6	sensibilisatie rond ongevalcijfers, snelheidsovertredingen, organisatie herdenkingsstocht	flankerend	gebiedsdekkend	sensibilisatie				hoog	politiezone	gemeente	continu
C7	snelheidspreventieborden	flankerend	gebiedsdekkend	sensibilisatie	€ 11.000			hoog	gemeente		KT
C8	promotie fietsgebruik	flankerend	gebiedsdekkend	sensibilisatie				hoog	gemeente		continu
C9	controle kortparkeren	flankerend	centrum	handhaving				hoog	gemeente		continu

werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget (excl		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					BTW)						
C10	controle foutparkeren	flankerend	centrum	handhaving				hoog	politiezone	gemeente	continu
C11	controle snelheidsovertredingen	flankerend	gebiedsdekkend	handhaving				hoog	politiezone	gemeente	continu



BIJLAGEN

SAMENSTELLING GBC

In volgende tabel wordt de samenstelling van de gemeentelijke begeleidingscommissie weergegeven. Deze commissie heeft samen met de gemeente en het studiebureau WVI het mobiliteitsplan vorm gegeven.

vaste leden	
vertegenwoordiger gemeentedienst RO/mobiliteit - voorzitter	mevr. Eveline Vandenbogaerde
mobiliteitsbegeleider MOW dienstkringenieur MOW vertegenwoordigers De Lijn	mevr. Inge Feys dhr. Danny Van Cauwenberghe dhr. Sven Hoverbeke mevr. Bianca Hoornaert
variabele leden	
mobiliteitsplanner Provinciebestuur vertegenwoordiger Ruimte Vlaanderen	dhr. Koen Vanneste mevr. Veerle Lenoir
adviserende leden	
burgemeester Ledegem schepen verkeer en mobiliteit vertegenwoordiger Lokale Politiezone WVI	dhr. Bart Dochy dhr. Wally Corneillie dhr. Jan Parmentier dhr. Steve Derudder mevr. Margo Swerts

EVALUATIE TAAKSTELLINGEN UIT VERKENNINGSNOTA

Tijdens de verkenningfase werden voor de te onderzoeken thema's relatiematrices uitgewerkt waaraan taakstellingen werden gekoppeld. Taakstellingen zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen. In wat volgt wordt aangegeven of deze taakstellingen werden opgevolgd met de uitwerking van het beleidsplan.

thema wegencategorisering

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in BP ?
A3: ontsluiting centra autoluwe kernen	De deelkernen van Ledegem moeten goed ontsloten worden naar het hogere wegennet. Doorgaand verkeer moet zoveel als mogelijk geweerd worden uit de centra zodat deze autoluw worden/blijven.	√
B1: inrichtingseisen	Aan de verschillende lokale wegen moeten aangepaste inrichtingseisen opgelegd worden zodat de leesbaarheid voor de weggebruikers duidelijk wordt.	√
B1: snelheidsbeleid	De snelheden moeten afgestemd worden op wegencategorisering.	√
B3: verkeerscirculatie	De selectie van de wegen moet afgestemd worden op de verkeerscirculatie in de kernen. Doorgaand verkeer moet gestuurd worden via de lokale wegen I of II, woonstraten komen hiervoor niet in aanmerking.	√
B3: routes zwaar vervoer	Het doorgaand (vracht)verkeer wordt via tonnagebeperking uit de kernen geweerd. Voor de voornaamste bedrijven en bedrijvenszones moeten de routes voor zwaar vervoer geselecteerd worden in overeenstemming met de belangrijkste lokale wegen.	√
C2: bewegwijzering	De bewegwijzering moet afgestemd worden op de selectie van lokale wegen.	√

thema parkeerbeleid

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in BP ?
A2: voorzieningen centrum en handelszaken	Handelszaken en het centrum moeten vlot bereikbaar zijn en er moet een voldoende groot aanbod zijn aan parkeerplaatsen binnen loopafstand.	√
A3: parkeren in woonstraten	Bewoners moeten over voldoende parkeeraanbod kunnen beschikken in omgeving van de woning. Parkeeroverlast in echte woonstraten door handel en/of sportactiviteiten, toeristische functies vermijden. Bij nieuwe woonprojecten moet de parkeernorm van de gemeente gehandhaafd worden.	√
A3: kwaliteit publiek domein	Publiek domein mag niet louter ingericht worden als parkeerruimte. Er moet gestreefd worden naar harmonie tussen kwaliteit en aanbod.	√
A5: inrichting parkeerruimtes	Nieuwe parkeerruimtes moeten milieuvriendelijk ingericht worden met aandacht voor groen.	NVT
B3: parking langparkeerders	Om parkeerdruk in de woonstraten en op de markt op te vangen kan er behoefte zijn aan een parking voor langparkeerders. Werknemers nemen vaak de plaats in van bewoners en/of klanten van winkels.	NVT

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in BP ?
C2: bewegwijzeringsplan/ parkeerouteplan	Om overlast van zoekverkeer te vermijden, behoort een goede aanduiding van de parkeerruimtes tot de mogelijkheden.	NVT
C3: handhaving	De genomen maatregelen moeten afdoende gecontroleerd worden.	√
C2: campagnes	Campagnes moeten bovenvermelde acties ondersteunen.	√

thema fietsroutenetwerk

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in BP ?
A2: duurzame ontsluiting van functies en woonwijken	Missings links in functionele en recreatieve netwerk trachten weg te werken om de woonwijken en andere functies (zoals bedrijvenszones, toeristische attractiepolen) op een duurzame wijze te ontsluiten. Bij elk nieuw voorstel van woonwijken of verkaveling moet de duurzame ontsluiting steeds geanalyseerd worden.	bij projecten opgenomen
A1: inrichtingseisen A3: inrichtingseisen	inrichtingseisen opstellen zodat trage wegen hun karakter behouden en duidelijkheid scheppen rond gebruik/functie van de trage wegen (doelgroepenbeleid). inrichtingseisen (veilige fiets- en voetwegen) afwegen ten opzichte van milieu-effecten, zoals lichthinder, kwetsbaarheid van wegen/bermen	√
C1: campagnes	uitstippelen recreatieve fiets- en wandelroutes ontraden gemotoriseerd verkeer op trage wegen	√
C4: juridisch kader	procedures rond publiek karakter van buurtwegen uitklaren	√

VERSLAGEN

- verslagen GBC van 2 april 2015 en 18 december 2015
- GR-beslissing van 29 juni 2015
- RMC-verslagen van 14 september 2015 en 1 februari 2016

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSKOMMISSIE VAN LEDEGEM

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 2 APRIL 2015

Verslaggever: Margo Swerts

Verslag versie d.d. 2 april 2015

Onderwerp: Beleidsplan mobiliteitsplan Ledegem.

Aard van de GBC-beslissing¹

Eindbeslissing bij consensus

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Eveline Vandenbogaerde	Gemeentebestuur Ledegem	056/89.48.00. eveline.vandenbogaerde@ledegem.be	A
Inge Feys	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Mobiliteitsbegeleider	050/24.80.43. Inge.Feys@mow.vlaanderen.be	A
Frederik Potvlieghe	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Mobiliteitsbegeleider	frederik.potvlieghe@mow.vlaanderen.be	A
Sven Hoverbeke	VVM De Lijn, Afdeling Marketing en Communicatie	Tel. 059/36.53.07. gsm 0479/26.24.11. Sven.Hoverbeke@delijn.be	A
Bianca Hoornaert	VVM De Lijn, Regio Kortrijk - Ieper	056/56.53.24. Kortrijk.wvl@delijn.be	A
Danny Van Cauwenberghe	Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	056/23.71.76. Danny.Vancauwenberghe@mow.vlaanderen.be	V
Daniel Lauwers	Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Daniel.lauwers@mow.vlaanderen.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opm (S) Afwezig (N)
Koen Vanneste	Provinciebestuur West-	050/40.35.35.	N

¹ Verwijder wat niet past.

	Vlaanderen, Mobiliteitsplanner	Koen.vanneste@west-vlaanderen.be	
Veerle Lenoir	Departement Ruimte Vlaanderen	050/24.82.10. Veerle.Lenoir@rwo.vlaanderen.be	N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Bart Dochy	Burgemeester Ledegem	056/89.48.00. Burgemeester@ledegem.be	A
Wally Corneillie	Schepen voor verkeer en mobiliteit Ledegem	056/89.48.00. Wally.Corneillie@ledegem.be	A
Jan Parmentier	Medewerker politiezone Grensleie, Openbare Orde en Verkeer	Tel. 056/23.21.53. jan.parmentier@pzgrensleie.be	N
Steve Derudder	Medewerker politiezone Grensleie, Openbare Orde en Verkeer	Tel. 056/23.06.32. gsm 0477/25.08.52 steve.derudder@pzgrensleie.be	A
Margo Swerts	West-Vlaamse Intercommunale, Expert mobiliteit en verkeer	Tel. 050/36.67.93. m.swerts@wvi.be	A
Bram Demeyere	Gemeentebestuur Ledegem	056/89.48.00. bram.demeyere@ledegem.be	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
Humberto van Nunen/ Danny Van Cauwenberghe	AWV-districtingenieur

Vaststelling van het quorum²

- ☐ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- ☒ De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag niet tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering

De beleidsnota werd voorbereid door WVI en het gemeentebestuur. De bedoeling van deze zitting van de GBC is om de beleidsnota volledig door te nemen. Margo Swerts overloopt de nota aan de hand van een powerpoint-presentatie. In wat volgt worden de belangrijkste items uit de bespreking opgesomd.

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

Wegencategorisering

Inge Feys stelt voor om het wegsegment van de Muizelstraat tussen Rollegemkapelsestraat en Tuileboomstraat niet te selecteren als lokale weg type II. Het is immers de bedoeling om zwaar verkeer niet te sturen richting de kernen. De bedrijvenzone 't Lindeke moet ontsluiten in zuidelijke richting.

Beleid zwaar vervoer

Er wordt voorgesteld om de zone Vierschaere uit de zone voor tonnagebeperking te weren.

Wanneer deze bedrijvenzone onderdeel vormt van de zone voor tonnagebeperking, wil dit betekenen dat vrachtverkeer vanuit/met als bestemming deze zone op het volledige grondgebied van Ledegem mag rondrijden (zonder enige beperking). Indien er veel transporten zijn tussen beide bedrijvenzones, is dit echter wel een logische optie voor de lokale transporten niet te laten omrijden.

Wanneer deze bedrijvenzone geen onderdeel vormt van de zone voor tonnagebeperking, wil dit betekenen dat de bedrijven moeten ontsluiten via de N32 tenzij ze moeten leveren binnen de zone.

De GBC vindt deze laatste optie de meest logische beslissing. Dit voorstel zal nog een keer afgetoetst worden met Forum Lokale Economie.

Circulatie

De Lijn haalt aan dat bij de uitwerking van plein te Ledegem er voldoende aandacht moeten zijn naar de ontsluiting/localisering van de bushaltes.

De uitwerking van dit plein zal eerder op langere termijn voorzien worden. In beleidsplan werd louter onderzocht of het plein op vlak van verkeersgeneratie haalbaar is. De opmerking van De Lijn zal meegenomen worden.

Fietsroutenetwerk

De gemeente wenst nog steeds een goede fietsinfrastructuur te voorzien langsheen de Rollegemkapelsestraat. Deze fietsverbinding is voor de gemeente een belangrijke schakel in het netwerk.

De oplossing van de fietscaisson is volgens de gemeente nog steeds de beste oplossing. Daniël Lauwers haalt aan dat de waterhuishouding en belang van de gracht moet bekeken worden. De burgemeester haalt aan dat deze gracht van eerder secundair belang is, aangezien de waterafvoer in deze omgeving noord-oost georiënteerd is en niet oost-west.

De gemeente heeft de intentie na goedkeuring van het beleidsplan de procedure van startnota op te starten voor deze fietsverbinding.

De gemeente heeft vernomen dat de stad Roeselare de fietsinfrastructuur langsheen de Roeselarestraat minder prioritair vindt. De gemeente vindt deze fietsrelatie echter nog steeds prioritair en wenst de verdere procedure op korte termijn te behouden.

De fietsinfrastructuur langsheen de N32 is eveneens een aandachtspunt, maar zal eerder op lange termijn kunnen verbeterd worden. Deze staat momenteel niet op het programma van AWW.

Binnenkort zijn er wel onderhoudswerken gepland aan de N32.

Verkeersveiligheid

De piste van een mobiele flitspaal werd onderzocht door de politiezone. Een dergelijke oplossing is momenteel financieel niet haalbaar, maar de piste wordt zeker verder bekeken.

De gemeente is van plan de straatverlichting op termijn te doven langsheen de lokale wegen. WVI haalt aan dat de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt vormt bij het doven. Uit een onderzoeksinspectie uitgevoerd door BIVV kwam naar voren dat de passieve markering vaak te wensen over laat en door beperkt onderhoud de geleiding van de weg ontbreekt. De gemeente zouden best investeren in passieve markering (oa. onderhoud van wegmarkeringen)

De gemeente Ledegem investeert reeds jaarlijks in het onderhoud van de wegmarkering (circa 30.000 eur).

Dit wordt best opgenomen in het beleidsplan.

Openbaar vervoer

Er zijn diverse studies lopende waaronder een invulling van het begrip basisbereikbaarheid. De vraag is echter wat de toekomst is van de belbus is binnen dit begrip. De Lijn was van plan een proefproject rond buurtbussen in te schakelen in de studie rond landelijke mobiliteit (service design – landelijke mobiliteit) die momenteel loopt in de Westhoek. De studie-opdracht heeft echter een andere wending gekregen en vermoedelijk zal een onderzoek van buurtbus/vrijwilligersvervoer niet meer aan de orde zijn.

De gemeente Ledegem staat nog steeds open om in te stappen in een proefproject rond buurtbus/vrijwilligersvervoer. Sven Hoverbeke raadt aan om contact op te nemen met diensthoofd van De Lijn West-Vlaanderen om dit voorstel nader te bekijken.

Margo maakt de cijfergegevens van de belbus over aan de gemeente.

Procedure/verdere timing

De GBC is akkoord met de uitwerking van het beleidsplan. Als de opmerkingen vanuit het overleg worden aangevuld, kan de nota goedgekeurd worden.

Volgende timing wordt vooropgesteld:

- Infomoment aan adviesraden: 4/5
- Gemeenteraad – voorlopige vaststelling: juni
- RMC: 14/9
- Gemeenteraad – definitieve vaststelling: november

Opmerkingen bij dit verslag

Geen opmerkingen ingediend

Bijlagen³

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN LEDEGEM

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 18 DECEMBER 2015

<i>Verslaggever: Margo Swerts</i>
<i>Verslag versie d.d. 18 december 2015</i>
<i>Onderwerp: Beleidsplan mobiliteitsplan Ledegem.</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
<i>Eindbeslissing bij consensus</i>

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Eveline Vandenbogaerde	Gemeentebestuur Ledegem	056/89.48.00. eveline.vandenbogaerde@ledegem.be	A
Inge Feys	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Mobiliteitsbegeleider	050/24.80.43. Inge.Feys@mow.vlaanderen.be	A
Frederik Potvliege	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Mobiliteitsbegeleider	frederik.potvliege@mow.vlaanderen.be	A
Sven Hoverbeke	VVM De Lijn, Afdeling Marketing en Communicatie	Tel. 059/36.53.07. gsm 0479/26.24.11. Sven.Hoverbeke@delijn.be	A
Daniel Lauwers	Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Daniel.lauwers@mow.vlaanderen.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opm (S) Afwezig (N)
Koen Vanneste	Provinciebestuur West-Vlaanderen, Mobiliteitsplanner	050/40.35.35. Koen.vanneste@west-vlaanderen.be	A
Veerle Lenoir	Departement Ruimte Vlaanderen	050/24.82.10. Veerle.Lenoir@rwo.vlaanderen.be	N

¹ Verwijder wat niet past.

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Bart Dochy	Burgemeester Ledegem	056/89.48.00. Burgemeester@ledegem.be	A
Wally Corneillie	Schepen voor verkeer en mobiliteit Ledegem	056/89.48.00. Wally.Corneillie@ledegem.be	A
Jan Parmentier	Medewerker politiezone Grensleie, Openbare Orde en Verkeer	Tel. 056/23.21.53. jan.parmentier@pzgrensleie.be	N
Steve Derudder	Medewerker politiezone Grensleie, Openbare Orde en Verkeer	Tel. 056/23.06.32. gsm 0477/25.08.52 steve.derudder@pzgrensleie.be	N
Margo Swerts	West-Vlaamse Intercommunale, Expert mobiliteit	Tel. 050/36.67.93. m.swerts@wvi.be	A
Bram Demeyere	Gemeentebestuur Ledegem	056/89.48.00. bram.demeyere@ledegem.be	N

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
/	

Vaststelling van het quorum²

- ☐ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- ☒ ~~De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag niet tot een besluit komen.~~

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

Verslag van de vergadering

De beleidsnota werd samen met de gemeente Ledegem aangepast aan de bemerkingen van RMC van 14 september II.

In overleg met MOW werd beslist een integraal document op te maken en geen aparte nota met behandeling van de opmerkingen. In het beleidsplan werden de aanvullingen na de RMC in geel gemarkeerd.

Tijdens de GBC werden alle bemerkingen uit het RMC-verslag op het beleidsplan punt per punt overlopen.

In wat volgt worden de voornaamste discussiepunten/aandachtspunten uit de GBC-vergadering toegelicht.

- **Dossiersamenstelling en vorm**

Het beleidsplan is opgebouwd vanuit de wegencategorisering en het globale wegennet. Het wegennet vormt de basisstructuur van het mobiliteitsbeleid. Ook in de uitwerkingsnota werd vooral gewerkt rond het wegennet, de wegencategorisering en parkeerbeleid.

De verkeersnetwerken ordenen volgens het STOP-principe biedt geen inhoudelijke meerwaarde aan het de beleidsvisie en zou de leesbaarheid van het beleidsplan niet ten goede komen.

Zoals in het beleidsplan ook aangegeven, zal het STOP-principe uiteraard wel steeds gevolgd worden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De GBC-leden delen deze mening.

- **Operationele doelstellingen**

In de nota werden de operationele doelstellingen globaal geformuleerd. Er werden geen meetbare doelstellingen opgelijst.

Op verschillende doelstellingen kan een gemeentebestuur niet dadelijk een impact uitoefenen en is het bestuur afhankelijk van externe factoren.

Daarenboven zijn meetbare doelstellingen slechts nuttig als er vertrokken wordt van een correcte nulmeting en na verloop van tijd opgevolgd wordt door bijkomende metingen. Nulmetingen zijn momenteel niet echt voorhanden.

De gemeente heeft wel duidelijk de intentie om werk te maken van de opgelijste operationele doelstellingen samen met de verschillende partners rond mobiliteit.

Tijdens de vergadering van de GBC werd dit punt uitvoering behandeld en alle leden delen deze mening.

- **Strategische projecten**

Het streefbeeld rond de N32 en het RUP rond autohandelszone zijn wel degelijk belangrijke projecten die een impact hebben op de toekomstige inrichting van de N32.

De voornaamste actiepunten werden aangevuld in de actietabel.

- Verkeersgeneratie bij projectzones

De impact van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen werd in de mate van het mogelijke aangevuld.

De concrete invulling van deze projectzones is momenteel nog niet gekend en zal verdere invulling krijgen bij de opmaak van het structuurplan van de gemeente.

Het structuurplan van de gemeente is momenteel immers eveneens in herziening en zal de voornaamste elementen uit het mobiliteitsplan integreren. De opgesomde projectzones in de kernen zijn wel degelijk belangrijke zones voor de gemeente.

- Verkeersveiligheidsbeleid

In het RMC-verslag wordt aangehaald dat de gemeente niet ver genoeg zou gaan op vlak van haar snelheidsbeleid.

De gemeente gaat echter vrij ver in dit beleid door op alle belangrijke invalswegen de snelheid te verlagen naar 70 km/u. Op de overige landelijke wegen werd deze snelheidsverlaging niet ingesteld, aangezien het profiel en de bochtige tracé's van deze wegen niet dadelijk mogelijk maken om hogere snelheden aan te houden. Daarnaast moet een dergelijke actie ook gekoppeld worden aan handhaving. Met de politiezone zijn duidelijke afspraken gemaakt rond regelmatige handhaving op de belangrijkste invalswegen.

De algemene snelheidsverlaging naar 70 km/u zal op korte termijn ook op deze landelijke wegen ingesteld worden. Een globale aanpak zal een beter effect hebben op de snelheid dan acties van één lokale gemeente op haar grondgebied.

In het oorspronkelijke plan werden zeer ruime zones 30 aangeduid. De zones 30 omvatten de volledige bebouwde kommen en in sommige gevallen werden delen van lintbebouwing langs invalswegen opgenomen. Deze visie werd opgenomen in het beleidsplan maar werd echter nooit uitgevoerd.

De GBC-leden halen aan dat dergelijke ruime zones zeer moeilijk beheersbaar zijn en er beter wordt overgegaan tot beperktere afbakeningen die makkelijker te handhaven zijn.

Bij nieuwe ontwikkelingen en projectzones zal de visie van STOP-principe en zone 30 zeker gehanteerd worden. Tegelijkertijd zal de inrichting van de wegen deze snelheid moeten afdwingbaar maken.

De gemeente zal op korte termijn twee preventieborden aanschaffen om de snelheden nog meer te monitoren en burgers te sensibiliseren.

- Parkeerbeleid

De gemeente heeft er expliciet voor gekozen om geen blauwe zone of betalend parkeren in te voeren, maar een systeem van (ultra)kortparkeren bij handelszaken. Deze vorm van parkeerregulering komt in verschillende landelijke kernen voor.

De GBC-leden staan duidelijk achter deze visie die perfect kan werken in een landelijke kern. Er mag uiteraard wel niet de indruk gewekt worden dat men het shoppen met de wagen promoot.

De gemeente neemt immers sensibilisatie-acties om het fietsen naar de winkel te promoten (zoals met belgerinkel naar de winkel). Deze actie zal vermoedelijk in een nieuw kleedje gestoken worden.

De gemeente neemt ook actie om fietsrekken te voorzien bij handelszaken, waar mogelijk.

- Fietsroutes

In het RMC-verslag wordt ook gesuggereerd om lokale fietsassen, fietsstraten en/of schoolstraten te voorzien op het grondgebied.

De gemeente opteert voor gemengd verkeer voor alle straten in haar bebouwde kommen. Volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen is dit perfect mogelijk op wegen met beperkte intensiteiten (bij een snelheid van 50 km/u tot 3.000 pae per etmaal). Deze intensiteiten worden niet gehaald in Ledegem zoals uit tellingen naar voren komt. Gemengd verkeer is dus een valabele keuze.

Het principe van schoolstraten werd voorgesteld tijdens de onderzoeksfase voor de school in SEW. Tijdens de participatie kreeg dit voorstel weinig bijval van de adviesraden. Het principe werd in het beleidsplan nog steeds opgenomen maar als onderzoeksmogelijkheid.

Voor het invoeren van fietsstraten moeten de fietsers reeds in grote getale aanwezig zijn en is het aangewezen dat er meer fietsers dan automobilisten rijden. Dit is in geen enkele straat van Ledegem het geval. Dergelijke maatregel hoort voornamelijk thuis in een stedelijke omgeving.

De gemeente zet daarenboven sterk in om goede fietsvoorzieningen aan te brengen op de assen van het BFF. Deze zijn gelegen op de belangrijkste verbindingswegen. In de kernen zijn er niet dadelijk assen die belangrijker zijn dan andere assen. Ook in het oorspronkelijke beleidsplan werd uiteindelijk geen selectie van secundaire assen uitgevoerd.

Er is totaal geen sprake van om een afgeslankt beleid te voeren op vlak van fietsen, zoals wordt gesuggereerd in het RMC-verslag.

- Trage Wegen

De visie rond de trage wegen zal verder uitgewerkt worden binnen de herziening van het structuurplan.

De inventarisatie van de buurtwegen is achter de rug. De gemeente zal starten met een visie uit te werken rond het toekomstige gebruik van deze wegen.

▪ Conclusie

De GBC-leden staan achter de aanpassingen uit dit beleidsplan en merken op dat deze visie aansluit bij het mobiliteitsbeleid in een landelijke kern.

Afspraken en verdere stappen:

- WVI maakt het verslag op van deze bespreking tegen eind 2015
- Verslag wordt voorgelegd aan GBC-leden ter goedkeuring
- Document wordt voorgelegd aan RMC (vermoedelijk 1/02/2016)
- Definitieve vaststelling gemeenteraad (april 2016)
- Vermelding in Belgisch Staatsblad (april 2016)
- Aanvraag subsidies bij MOW

Opmerkingen bij dit verslag

Er werden geen opmerkingen toegestuurd.

Bijlagen³

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



Mobiliteit en
Openbare Werken

Ledegem, Mobiliteitsplan – Beleidsplan

- ☐ Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op datum.
- ☒ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 14 september 2015 te Brugge.

1. Algemene omschrijving plan

Huidig mobiliteitsplan van Ledegem werd conform verklaard op de provinciale auditcommissie (PAC) van 14 januari 2008. De keuze van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) om het mobiliteitsplan te 'verbreden - verdiepen' (spoor 2) met de thema's categorisering, parkeren en fietsen (incl. trage wegen) werd gunstig geadviseerd in de RMC van 9 december 2013.

Het beleidsplan (WVI, mei 2015, 49 blz. + bijlagen) wordt aan de RMC voorgelegd voor advies.

2. Toetsing van het plan

a) Dossiersamenstelling / vorm

De nota is gestructureerd volgens een inleidend (informatief) en inhoudelijk (richtinggevend) deel, voldoende gestoffeerd met figuren, schetsen en kaarten. De nota volgt niet helemaal de traditionele ABC-invulling van de werkdomeinen : wegcategorisering bv. komt niet aan bod in het ruimtelijke werkdomein (blz. 24). In de uitwerking van het werkdomein B 'netwerken' krijgt het gemotoriseerde verkeer de meeste aandacht (volgorde en aantal blz.).

Op zich vormt dit geen probleem, zolang maar niet vergeten wordt dat het verkeersveiligheidsbeleid (blz. 29) méér is (moet zijn) dan een onderdeel van het beleid inzake de netwerken voor het gemotoriseerd verkeer.

Positief is de expliciete vermelding van de wijzigingen t.a.v. vorig mobiliteitsplan.

Een kopie van het vorige kwaliteitsadvies ontbreekt.

b) Proces / regelgeving

Verkennings- en uitwerkingsnota werden opgemaakt, maar niet voorgelegd voor (facultatief) kwaliteitsadvies. Het doorlopen participatietraject (volgens Gemeenteraadsbesluit van 13 maart 2014) wordt beschreven incl. de impact op het ontwerpplan (blz. 11 e.v.). De GBC bereikte consensus over het plan op 2 april 2015. Nadien werd het plan voorgelegd aan de gemeentelijke adviesraden. Neerslag hiervan is beknopt weergegeven, maar volstaat. *Uit de bespreking in RMC blijkt dat de partners geen bezwaren hebben met de diverse wijzigingen a.g.v. de ingediende adviezen (blz. 11-12)*

t.a.v. de versie van het plan besproken in GBC. Het mobiliteitsplan werd voorlopig vastgesteld in de Gemeenteraad van 29 juni 2015.

De nota is opgedeeld in een informatief en richtinggevend deel conform de decretale bepalingen.

Volgende zaken ontbreken echter :

- Omschrijving van de bestaande toestand en toekomstige behoeften, c.q. de knelpunten en kansen inzake mobiliteit (cfr art 17 § 1)
- Uitwerking van operationele doelstellingen (art 17 § 2)
- Nodige wijzigingen aan het gemeentelijk ruimtelijke structuurplan (art 17 § 3).

c) Inhoud

Informatief gedeelte

De omschrijving van de lokale mobiliteitstoestand (blz. 9 e.v.) is beperkt tot een samenvatting van voorgaand studiewerk naar de 3 verdiepingsthema's. Een integraal overzicht van knelpunten / kansen op niveau van de gemeente ontbreekt. Strategische doelstellingen (blz. 11) werden enkel geformuleerd op bovenlokaal niveau. Het mobiliteitsplan richt zich naar de 'hogere' beleidsplannen. Het in herziening zijnde gemeentelijk ruimtelijke structuurplan (GRS) zal worden afgestemd met voorliggende beleidsplan (blz. 13), evenwel zonder dat deze wijzigingen worden benoemd.

Richtinggevend deel

De omschrijving van het **beleidsscenario** schetst een beeld van de gedeelde gewenste mobiliteitsontwikkeling. De tekst omvat eveneens strategische doelstellingen op lokaal niveau (vb. fietsgebruik stimuleren door comfortverhoging o.m. op toegangswegen naar de kernen).

Er is evenwel geen enkele reden om het "... STOP-principe (pas) op lange termijn" (blz. 16) toe te passen. Een pragmatische / 'realistische' aanpak kan ook vertrekken vanuit dit duurzame principe !

Het werkdomein **ruimtelijke ontwikkelingen** en hun mobiliteitseffecten (blz. 18 e.v.) is uitgewerkt rondom de programma's wonen, bedrijvigheid en toerisme / recreatie, zoals opgenomen in het huidige gemeentelijke structuurplan. Daarnaast wordt het streefbeeld N32 en het PRUP Autohandelslint N32 besproken. Zodoende komt dit hoofdstuk vooral over als een actualisering van de planningscontext, wat op zich niet de bedoeling is.

Het beleidsplan **openbaar vervoer** blijkt vooral een bevestiging van het huidige aanbod. Hoewel ook al in de sneltoets sprake van verder onderzoek naar een gevraagde verbeterde verbinding naar de toekomstige ziekenhuissite AZ Delta te Roeselare (blz. 36), is daar in het beleidsplan of voorbereidende nota's geen spoor van terug te vinden.

De strategisch ruimtelijke projecten (streefbeeld N32 en PRUP Autohandelslint) komen niet terug in het **actieprogramma** (geen herinrichting N32 voorzien). Zijn deze dan wel strategisch in het te voeren (mobiliteits)beleid binnen de planhorizon < 10 jaar ?

3. Bijkomende elementen aangebracht door de RMC

"De voorgestelde **wegencategorisering** wijkt grotendeels af van de oorspronkelijke" (blz. 25). Uit voorliggende nota noch uit de verkennings- of uitwerkingsnota blijkt voor welke wegvakken. Het is evenmin duidelijk hoe deze aanpassing is afgestemd met het GRS.

Het verdiepen inzake wegcategorisering was ingegeven omdat in vorig mobiliteitsplan ingezet was op het realiseren van een omleidingsroutes via bestaande wegen te Ledegem en Sint-Eloois-Winkel. Dit idee wordt nu verlaten. Of en hoe de taakstelling van de (overige) wegen binnen de kernen hierdoor beïnvloed wordt, is evenwel niet duidelijk (gemaakt).

Op de lokale wegen I wordt uitgegaan van max. 70 km/u, maar op de wegen van lagere orde wordt deze beperking niet ingesteld (blz. 25). Dit is niet naar de geest van de eigen (strategische) doelstellingen van het plan. Zone 30 in de woonwijken wordt niet langer behouden (blz. 30). Waarom ? *Gemeente verduidelijkt niet te geloven in snelheidsbeperkingen zonder passend wegbeeld 'hard' gemaakt door – op dit moment niet haalbare – infrastructuurwerken. Overigens worden weinig 'problemen' gemeld inzake snelheid / leefbaarheid vanuit de woonwijken.*

Juiste redenering natuurlijk, maar deze gaat voorbij aan de definitie van een mobiliteitsplan, nl. een beleidsplan dat in hoofdlijnen de (gedeelde) visie weergeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling (art 5). Dat er voorwaarden kunnen gelden om dit wensbeeld (vb. **snelheidsregime**) te implementeren is evident. Het wensbeeld bijstellen in een niet-duurzame richting – bv. omwille van actueel praktische redenen – is echter onaanvaardbaar.

Van het verdiepen inzake **parkeren**, met o.m. een uitgebreid parkeerbezettingsonderzoek in de 3 kernen, is finaal weinig terug te vinden in het (nieuwe) parkeerbeleid(splan). *Voornaamste verdienste van het (vele) studiewerk ligt in het objectiveren van de problematiek.*

Het (kort)parkeerbeleid wordt meermaals per jaar 'op verzoek' bijgestuurd (blz. 32). *Het 'op verzoek' invoeren van kortparkeren, vnl. bij handelszaken, gebeurt altijd in nauw overleg met de betrokken handelaars en buurt.* Maatwerk is goed, maar het invoeren van kortparkeren blijkt niet ingegeven door het willen minimaliseren van parkeerhinder, maar wordt eerder gemotiveerd door het faciliteren van het autogebruik (ook voor korte verplaatsingen). Dit is niet duurzaam.

Welke wijziging wordt voorzien in de gemeentelijke 'parkeerverordening' (blz. 32) ?

Gemeente verplicht het opvangen op eigen terrein van parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen. Dit is in de stedenbouwkundige voorschriften opgelegd.

Het **fietsroutenetwerk** wordt afgeslankt t.a.v. vorige versie van het mobiliteitsplan doordat enkel de bovenlokale – primaire routes worden weerhouden (blz. 34). Wat met de lokale fietsroutes binnen de kernen ?

De secundaire fietsroutes waren vnl. recreatief van aard. Binnen de kernen wordt voor gemengd verkeer gekozen. Let op : (lokale) fietsroutenetwerken vergen niet overal eigen fietsvoorzieningen ! Het hoeft geen contradictie te zijn om binnen een stratenpatroon van gemengd verkeer toch enkele (school)fietsroutes te selecteren, en deze – bv. via 'statuut' (fiets- of schoolstraat), bewegwijzering, klemtoon in handhaving, ... – op het terrein te accentueren.

In het planproces blijkt veel energie geïnvesteerd in projectgericht denken omtrent de verbinding Ledegem ⇔ Rollegem-Kapelle (blz. 10), ondanks eerder kwaliteitsadvies. En nog blijken alle actoren hier niet op eenzelfde lijn te staan.

En wat met de **trage wegen** (cfr. uitwerkingsnota blz. 46) ? Visie omtrent het potentieel van de buurtwegen moet blijikbaar nog worden opgebouwd (blz. 39). Een gemiste kans voor dit verdiepingsthema !

4. Aanbevelingen

Het is aangewezen de duurzame vervoersmodi meer uit de verf te laten komen, bv. in de structuur en uitwerking van het werkdomein B 'netwerken'. Verder nog enkele details :

- Indien de projectzones A en B vermeld op fig. 1 (blz. 20) te beschouwen zijn als strategische projecten, dan moeten deze in het plan meer aan bod komen. Zo niet, dan zijn deze op de figuur beter weg te laten.
- De aanduiding van het snelheidsregime van lokale wegen III op de kaart op blz. 31 is beter weg te laten (Slypestraat).

- Max. toegelaten snelheid op de Menenstraat is gezien de lengte van het wegvak, weggabariet en aanwezige functies en snelheidsregimes van aansluitende wegvakken beter te beperken tot 70 of 50 km/u.
- Max. toegelaten snelheid op het wegvak Rollegemstraat tussen grenzen bebouwde kommen Ledegem en Rollegem-Kapelle is gezien geringe lengte en gabariet en bochtig tracé beter te beperken tot 50 km/u.

5. Besluit : advies van de kwaliteitsadviseur

Voorliggend document kon rekenen op een consensus tussen de actoren. In vergelijking met vorig mobiliteitsplan lijkt t.g.v. het verbreden / verdiepen eerder een inhoudelijke stap 'achteruit' gezet : de uitwerking van de categorisering is onvoldoende gedocumenteerd, de parkeervisie is niet duurzaam sturend, het snelheidsbeleid is niet afgestemd op de gestelde doelstellingen, de geplande initiatieven voor de langzame weggebruikers lijken niet geïnspireerd vanuit een integrale visie, ... Dat het STOP-principe 'op de lange baan' wordt geschoven is natuurlijk onaanvaardbaar.

In zijn huidige vorm beantwoordt de nota evenmin aan de decretale bepalingen, en is aan te vullen met de elementen bovenstaand opgesomd (cfr. hoofdstuk 2.b van het advies).

Omwille van bovenstaand aangehaalde inhoudelijke en procedurele argumenten is het advies **ongunstig**.

De nota is aan te vullen / aan te passen rekening houdend met bovenstaande opmerkingen. Na bespreking en bekrachtiging van de herwerkte nota in GBC moet deze opnieuw voor advies worden voorgelegd. Gelieve dit advies samen te lezen met en toe te voegen aan de nota.

30 september 2015

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Erwin Sucaet

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



Mobiliteit en
Openbare Werken

Ledegem, Mobiliteitsplan – Beleidsplan

- ☐ Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op datum.
- ☒ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 1 februari 2016 te Brugge.

1. Algemene omschrijving plan

Huidig mobiliteitsplan van Ledegem werd conform verklaard op de provinciale auditcommissie (PAC) van 14 januari 2008. De keuze van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) om het mobiliteitsplan te 'verbreden - verdiepen' (spoor 2) met de thema's categorisering, parkeren en fietsen (incl. trage wegen) werd gunstig geadviseerd in de RMC van 9 december 2013.

Het beleidsplan werd na een eerste voorlegging aan de RMC op 14 september 2015 ongunstig geadviseerd :

"Voorliggend document kon rekenen op een consensus tussen de actoren. In vergelijking met vorig mobiliteitsplan lijkt t.g.v. het verbreden / verdiepen eerder een inhoudelijke stap 'achteruit' gezet : de uitwerking van de categorisering is onvoldoende gedocumenteerd, de parkeervisie is niet duurzaam sturend, het snelheidsbeleid is niet afgestemd op de gestelde doelstellingen, de geplande initiatieven voor de langzame weggebruikers lijken niet geïnspireerd vanuit een integrale visie, ... Dat het STOP-principe 'op de lange baan' wordt geschoven is natuurlijk onaanvaardbaar.

In zijn huidige vorm beantwoordt de nota evenmin aan de decretale bepalingen, en is aan te vullen met de elementen bovenstaand opgesomd."

2. Toetsing van het plan

Aan de RMC wordt een herwerkte nota (WVI, januari 2016, 55 blz. + bijlagen) voorgelegd voor advies. De gemeentelijke begeleidingscommissie bereikte consensus over het plan op 18 december 2015. In de nota zijn aangepaste / nieuwe teksten t.a.v. vorige versie duidelijk gemarkeerd.

De nota voldoet nu wel aan alle **decretale bepalingen**, maar de toegevoegde invulling ervan is ronduit zwak. Zo had bv. een knelpuntenkaart veel verduidelijkt en komt het toch vreemd over dat (opnieuw) gevraagd wordt naar aanvullend onderzoek voor het weren van doorgaand verkeer en het objectiveren van de parkeerdruk (blz. 10). De GBC is er niet in geslaagd de strategische doelstellingen uit het plan 'smart' te vertalen. Wat onder operationele doelstellingen naar voor wordt geschoven (blz. 12) zijn veeleer strategische doelstellingen op lokaal niveau of

taakstellingen / projecten. Er dient evenwel vastgesteld dat dit een zeer moeilijke opgave blijft, die ook in andere planprocessen niet altijd tot het verwachte resultaat heeft geleid.

In voorliggende nota zijn de wijzigingen inzake **categorisering** t.a.v. vorig mobiliteitsplan nu wel beter geduid. Opname van een vergelijkende tabel had evenwel aan het licht gebracht dat ook voor Moorsledestraat, Industrieweg, Dorpsplein, Muizelstraat, ... er verschillen zitten tussen de figuren op blz. 25 en 27.

Net zoals in het vorige mobiliteitsplan komt er geen snelheidsverlaging op de lokale wegen II of III buiten de bebouwde kom. Als argumentatie hiervoor wijst men op het moeilijk handhaven hiervan én men wacht liever op de verwachte wijzigende Vlaamse regelgeving terzake (blz. 32). Jammer, want – zoals ook al in vorig advies gesteld – een mobiliteitsplan moet in hoofdlijnen de (gedeelde) visie weergeven op de duurzame mobiliteitsontwikkeling. Verkeersleefbaarheid en -veiligheid zijn gebaat bij een doordachte wegencategorisering waarbij het (ongewenst) gebruik van wegen van lagere orde door gemotoriseerd verkeer wordt ontraden, o.m. via een lagere **snelheidsregime** dan op de stroomwegen. Dat er voorwaarden aan de uitvoering hiervan kunnen worden gesteld is evident. M.a.w. men mag niet verwachten dat de gewenste snelheidsregimes vermeld in een mobiliteitsplan *direct* te vertalen zijn in een aanvullend reglement op het terrein realiseerbaar.

Dit geldt ook voor de zones 30 in woonwijken die, volgens de gemeente, in vorige versie van het plan te ruim en onrealistisch waren afgebakend.

Het is natuurlijk wel correct te stellen dat niemand gebaat is bij een plan dat niet kan / zal worden uitgevoerd (blz. 32). De kunst bestaat erin het juiste evenwicht te vinden.

Het **parkeerbeleid** (blz. 34) is verder verduidelijkt met de ondertussen herziene stedenbouwkundige verordening en het kortparkeren (nabij handelszaken). “Een beleid op maat” oordelen de GBC-leden, waarbij expliciet wordt gesteld *niet* de indruk te willen wekken dat men het shoppen met de wagen promoot. Of dit op deze manier kan lukken is een open vraag.

M.b.t. het verdiepingsthema ‘**fietsrouten netwerk en trage wegen**’ is het misverstand omtrent het secundaire netwerk uitgeklaard (blz. 36). Veel toegevoegde waarde in de richting van een integrale visie, heeft dit verdiepingsthema blijkens de geplande initiatieven voor de langzame weggebruikers (bv. visie op trage wegen dient nog opgesteld, blz. 42) evenwel niet opgeleverd. Zoals ook al eerder gesteld : een gemiste kans.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de RMC

Volgens de actoren bestaat de voornaamste meerwaarde van het doorlopen planproces eruit dat nu een realistisch uitvoerbaar mobiliteitsplan op tafel ligt, waaruit niet langer weerhouden beleidsvisies werden geschrapt (bv. omleidingsroutes via bestaande wegen te Ledegem en Sint-Eloois-Winkel of afbakening zones 30). Gehanteerde definities zijn nu éénduidiger geformuleerd en afgestemd op de buurgemeenten (bv. wegencategorisering).

4. Aanbevelingen

Ordering én uitwerking van de verkeersnetwerken waarbij het (stilstaand) gemotoriseerd verkeer pas als laatste aan de beurt komt kan inspirerend werken in functie van het versterken van het STOP-principe. Dit geldt ook voor een landelijke gemeente zoals Ledegem, hoewel de GBC daar niet van overtuigd lijkt. Uitdrukkelijke aanbeveling om dit mee te nemen naar een volgende versie van het mobiliteitsplan.

5. Besluit : advies van de kwaliteitsadviseur

De voorziene procedure voor de actualisering van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Ledegem (spoor 2) werd volledig doorlopen. Voorliggend document kan rekenen op een consensus tussen de actoren en voldoet aan de geldende regelgeving.

Het advies is **gunstig**.

Gelieve dit en vorig advies samen te lezen met en toe te voegen aan de nota voor vaststelling door de Gemeenteraad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na publicatie van het vaststellingsbesluit in het Belgisch Staatsblad.

15 februari 2016

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Erwin Sucaet



GEMEENTEBESTUUR
LEDEGEM

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 29 juni 2015

Aanwezig: Bart Dochy, burgemeester-voorzitter
Wally Corneillie, Greta Vandeputte, Geert Dessen, Bart Ryde, Geert Wylin, schepenen
Raf Selschotter, Moreen Dewolf, Marijke Devos-Joye, Gerda Dewulf,
Delphine Quaegebeur, Marianne Eeckhout, Niels Lagae, Sybille Geldhof,
Nancy Vansteenkiste, Karen Vromman, Caroline Seynhaeve, Piet Vandermersch,
Katelijn Vermaut-Van Isacker, gemeenteraadsleden
Geert Demeyere, gemeentesecretaris

Afwezig:

Verontschuldigd: Carlos Casteleyn, Greet Claeys, gemeenteraadsleden

Voorlopig vaststellen mobiliteitsplan

- Bevoegdheid**
- Juridische grond**
- » Gemeentedecreet, in het bijzonder artikel 42.
 - » Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, in het bijzonder de artikelen 16, 18 en 19.
 - » Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid.
- Verwijzingsdocumenten**
- » Verslag van de gemeentelijke begeleidingscommissie van 22 oktober 2013 met betrekking tot de sneltoets.
 - » Beslissing van de gemeenteraad van 13 maart 2014 betreffende goedkeuren van het participatietraject in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan.
 - » Verslag van de gemeentelijke begeleidingscommissie van 24 maart 2014 met betrekking tot de verkenningsnota van het mobiliteitsplan.
 - » Verslag van de gemeentelijke begeleidingscommissie van 17 oktober 2014 met betrekking tot de uitwerkingsnota van het mobiliteitsplan.
 - » Verslag van de gemeentelijke begeleidingscommissie van 2 april 2015 met betrekking tot de beleidsnota van het mobiliteitsplan.

Voorgeschiedenis

Fase	Actie	Datum
Sneltoets	Aanpassen en goedkeuren sneltoets in gemeentelijke begeleidingscommissie	22 oktober 2013
Sneltoets – Spoor 2	Officiële goedkeuring sneltoets in regionale mobiliteitscommissie	9 december 2013
Verkenningsfase	Beslissing van de gemeenteraad met betrekking tot het participatietraject	13 maart 2014
Verkenningsfase	Goedkeuring verkenningsnota door gemeentelijke begeleidingscommissie	24 maart 2014

Uitwerkingsfase	Bespreking uitwerkingsnota door gemeentelijke begeleidingscommissie	17 oktober 2014
Uitwerkingsfase	Adviesronde door gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening, verkeersraad en forum lokale economie	27 oktober 2014
Beleidsfase	Bespreking uitwerkingsnota door gemeentelijke begeleidingscommissie	2 april 2015
Beleidsfase	Adviesronde door gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening, verkeersraad en forum lokale economie	4 mei 2015

Feiten, context en argumentatie

- » De gemeente kan, volgens artikel 16 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, haar mobiliteitsplan geheel of gedeeltelijk herzien.
- » In de gemeentelijke begeleidingscommissie van 22 oktober 2013 werd de sneltoets voorgelegd en aangepast. Het resultaat van deze sneltoets omvat dat de gemeente haar mobiliteitsplan zal herzien volgens spoor 2. Dit houdt in dat er drie fasen moeten uitgewerkt worden: verkenningsfase, uitwerkingsfase en beleidsfase. De thema's die zullen onderzocht worden zijn de wegencategorisering, het parkeerbeleid en het fietsroutenetwerk.
- » De sneltoets werd officieel goedgekeurd in de regionale mobiliteitscommissie van 9 december 2013.
- » De gemeente treft, volgens artikel 18 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, de nodige maatregelen tot de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan.
- » Het college van burgemeester en schepenen stelt een voorstel tot participatietraject voor.
- » De gemeenteraad keurt, volgens artikel 19 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, het voorstel van participatie goed in zitting van 13 maart 2014. Er zal geen openbaar onderzoek uitgevoerd worden omtrent het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het forum lokale economie, de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening en de verkeersraad zullen geconsulteerd worden tijdens het participatietraject en dit zowel in de uitwerkingsfase als in de beleidsfase.
- » De gemeentelijke begeleidingscommissie van 24 maart 2014 overloopt en keurt de verkenningsnota goed.
- » De gemeentelijke begeleidingscommissie van 17 oktober 2014 overloopt de uitwerkingsnota.
- » De uitwerkingsnota wordt op 27 oktober 2014 voor advies voorgelegd aan de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening, de verkeersraad en het forum lokale economie.
- » De gemeentelijke begeleidingscommissie van 2 april 2015 overloopt de beleidsnota.
- » De beleidsnota wordt op 4 mei 2015 voor advies voorgelegd aan de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening, de verkeersraad en het forum lokale economie.
- » Op basis van de sneltoets en rekening houdend met de bemerkingen van de gemeentelijke begeleidingscommissie en het gevoerde participatietraject werd een ontwerp mobiliteitsplan opgemaakt.

Advies

- » Advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening van 27 oktober 2014 met betrekking tot de uitwerkingsnota van het mobiliteitsplan.
- » Advies van het forum lokale economie van 27 oktober 2014 met betrekking tot de uitwerkingsnota van het mobiliteitsplan.
- » Advies van de verkeersraad van 27 oktober 2014 met betrekking tot de uitwerkingsnota van het mobiliteitsplan.
- » Advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening van 4 mei 2015 met betrekking tot de beleidsnota van het mobiliteitsplan.
- » Advies van het forum lokale economie van 4 mei 2015 met betrekking tot de beleidsnota van het mobiliteitsplan.
- » Advies van de verkeersraad van 4 mei 2015 met betrekking tot de beleidsnota van het mobiliteitsplan.
- » Schepen Wally Corneillie geeft toelichting over de procedure en het mobiliteitsplan.
- » Raadslid Moreen Dewolf maakt een opmerking over de besparingen op het openbaar vervoer en het uitstellen van de werken in de Wevelgemstraat.
- » Raadslid Piet Vandermersch vraagt uitleg over het ontsluiten van de school te Rollegem-Kapelle langs de achterzijde en merkt het gebrek aan verbindingen door De Lijn en de Belbus op.
- » Na beraadslaging.

Stemmen

Met 17 ja-stemmen (CD&V/VD-fractie, Open Vld-fractie).

Met 2 onthoudingen (sp.a-Groen-fractie).

Besluit

De gemeenteraad beslist:

Artikel 1

Het mobiliteitsplan voorlopig vast te stellen.

Artikel 2

Het college van burgemeester en schepenen te belasten met de uitvoering van de voorgeschreven formaliteiten die tot de definitieve vaststelling moeten leiden.

Artikel 3

De dossierbeheerder bezorgt de beslissing aan:

- » WVI, Baron Ruzettelaan 35 te 8310 Brugge

Aldus beslist in de zitting van 29 juni 2015

De gemeentesecretaris
get. Geert Demeyere

De gemeentesecretaris

Voor eensluidend uittreksel



De burgemeester-voorzitter
get. Bart Dochy

De burgemeester-voorzitter

De burgemeester wvd,

A stylized blue ink signature.

Bart Dochy

Wally CORNEILLIE
Schepen