




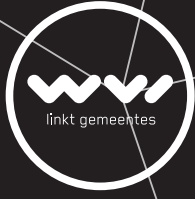
ARDOOIE MOBILITEITSPLAN

MEI 2017

fase 3 | ontwerp - beleidsplan

| datum | aanpassing fase |
|----------------|--------------------------------|
| 09 12 2016 | bespreking gemeente |
| 30 01 2017 | bespreking GBC |
| 13 03 2017 | infomoment adviesraden |
| 17 05 2017 | terugkoppeling gemeente en GBC |
| xx | voorlopige vaststelling GR |
| xx | bespreking RMC |
| xx | definitieve vaststelling GR |

|  | | |
|---|---|--------------------------|
| algemeen directeur | coördinator | expert mobiliteit |
| Geert Sanders | ruimtelijke planning en mobiliteit David Vandecasteele | Margo Swerts |



INHOUD

| | |
|---|-----------|
| informatief deel | 1 |
| INLEIDING | 2 |
| INHOUD BELEIDSPLAN | 2 |
| KNELPUNTEN EN KANSEN | 3 |
| 1 knelpunten | 3 |
| 2 kansen | 3 |
| DOELSTELLINGEN | 5 |
| 1 strategische doelstellingen | 5 |
| 2 operationele doelstellingen | 5 |
| RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN | 6 |
| 1 plannen andere overheden | 6 |
| 2 gemeentelijke plannen..... | 6 |
| richtinggevend deel | 7 |
| DUURZAAM BELEIDSSCENARIO | 8 |
| WERKDOMEIN A RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN | 8 |
| 1 ruimtelijk beleid | 8 |
| 2 strategische projecten..... | 13 |
| 3 wegcategorisering | 16 |
| WERKDOMEIN B VERKEERSNETWERKEN | 18 |
| 1 verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen | 18 |
| 2 fietsroutenetwerk | 21 |
| 3 openbaarvervoernetwerk..... | 24 |
| 4 inrichting van wegen | 27 |
| 5 snelheidsbeleid | 28 |
| 6 parkeerbeleid | 28 |
| 7 zwaar vervoer | 31 |
| WERKDOMEIN C FLANKEREND BELEID | 34 |
| 1 vervoersmanagement..... | 34 |
| 2 tarifiering..... | 34 |
| 3 algemene sensibilisatie..... | 34 |
| 4 handhaving | 34 |
| 5 beleidsondersteuning..... | 34 |
| 6 monitoring en evaluatie..... | 34 |
| ACTIEPLAN | 35 |

| | |
|---------------------|-----------|
| participatie | 39 |
|---------------------|-----------|

| | |
|-------------------|-----------|
| UITWERKING | 40 |
|-------------------|-----------|

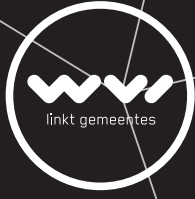
| | |
|-----------------|-----------|
| ADVIEZEN | 40 |
|-----------------|-----------|

| | | |
|---|----------------------|----|
| 1 | uitwerkingsnota..... | 40 |
| 2 | beleidsplan..... | 44 |

| | |
|-----------------|-----------|
| Bijlagen | 47 |
|-----------------|-----------|

| | |
|--------------------------|-----------|
| SAMENSTELLING GBC | 48 |
|--------------------------|-----------|





INFORMATIEF DEEL

INLEIDING

Voor u ligt het geactualiseerde mobiliteitsplan van de gemeente Ardooië.

Het oorspronkelijke en eerste mobiliteitsplan van de gemeente Ardooië werd door de PAC¹ conform verklaard op 18 februari 2002.

In overleg met de GBC werd de procedure van de sneltoets doorlopen op 30 januari 2015 met de bedoeling het mobiliteitsplan te evalueren.

Er werd gekozen voor spoor 2 binnen de herziening. Dit betekent dat een aantal thema's zullen verbreed en/of verdiept worden. De GBC heeft volgende thema's geselecteerd om verder te onderzoeken tijdens het proces van de sneltoets:

- schoolomgevingen Burgstraat
- woonproject Sprietstraat
- ontsluiting bedrijven(zones) en routes zwaar vervoer
- parkeerbeleid
- functioneel bovenlokaal fietsverkeer
- visie rond trage wegen
- visie N37

De sneltoets werd in RMC van 9 maart 2015 goedgekeurd.

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

- verkenningsfase
- uitwerkingsfase
- beleidsfase

De verkenningsnota werd besproken en goedgekeurd op de RMC van 12 september 2016.

De uitwerkingsnota werd besproken en goedgekeurd op de RMC van 7 november 2016.

INHOUD BELEIDSPLAN

De beleidsnota bouwt verder op de visie en maatregelen zoals opgesomd in het oorspronkelijke mobiliteitsplan uit 2002.

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

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

Het richtinggevend deel omvat 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 30 januari 2017.

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 knelpunten

■ schoolomgevingen centrum Ardoois

Twee schoolomgevingen in centrum van Ardoois - kennen een hoge parkeerdruk en grote verkeersdruk bij begin en einde van de schooldag.

■ verkaveling Sprietstraat

De bestaande ontsluiting van de toekomstige verkaveling is niet optimaal.

■ fietsverkeer

Veel Ardooisenaars werken of lopen school te Roeselare. De fietsinfrastructuur vanuit Ardoois maar ook vanuit Koolskamp richting deze centrumstad is niet optimaal. De kruispunten met de N37 zijn gevaarlijke punten voor fietsers.

■ vrachtverkeer

Ardoois heeft verschillende grootschalige bedrijven op haar grondgebied. Sommige zijn goed ontsloten, andere minder goed.

In het eerste mobiliteitsplan van Ardoois en in het GRS werd reeds aandacht besteed aan de ontsluiting van de bedrijven/bedrijvzones.

Ondertussen zijn er nieuwe ontwikkelingen voorzien en andere werden geschrapt.

De visie rond de ontsluiting is momenteel achterhaald.

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan was voorgesteld om een route van zwaar vervoer toe te laten doorheen de kern van Ardoois.

Deze route werd ingevoerd en leidt tot een grote hoeveelheid verkeersborden doorheen de kern. Op terrein zijn de verboden niet altijd duidelijk.

Tevens zijn er klachten rond doorgaand zwaar vervoer door de kernen die nader onderzoek vereisen.

■ parkeerbeleid

Er zijn veel beschikbare parkeerplekken aanwezig in centrum van Ardoois. Vooral ter hoogte van de scholen is de parkeerdruk hoog.

Blauwe zone werd gedeeltelijk ingevoerd in enkele straten. De huidige blauwe zone is beperkter voorzien dan in het oorspronkelijke mobiliteitsplan opgenomen. De blauwe zone wordt (nog) niet gehandhaafd.

■ N37

De N37 doorkruist de gemeente en heeft een selectie van primaire weg type II. Haar huidige inrichting komt echter niet overeen met deze wegencategorisering.

De visies omtrent de inrichting van de weg zijn achterhaald.

De N37 vormt een barrière in het dorpsweefsel. Er wordt weliswaar geen dorpskern doorsneden door de N37. Het zuidelijk gedeelte van de gemeente Ardoois is echter wel afgesneden door de N37.

■ openbaar vervoer

De gemeente is goed ontsloten met het openbaar vervoer. Er rijden een tweetal reguliere buslijnen, een snelbus en een belbus rond op het grondgebied:

- buslijn 22 Zwevezele - Ardoois - Roeselare
- buslijn 80 Tielt - Roeselare
- buslijn 61 Kortrijk - Izegem - Ardoois
- buslijn 73 Lichtervelde - Tielt
- belbus 29 grondgebied Ardoois

Op een kwartier tijd staat men via de snelbus aan station van Roeselare of aan station van Tielt.

De trein passeert door het dorp, maar er is geen halteplaats meer aanwezig. Deze werd in het verleden gesupprimeerd.

Het stationsgebouw is momenteel in privaat bezit. De perrons zijn hierdoor nog moeilijk bereikbaar.

Het is geen evidentie om treinen te laten stoppen in het station.

2 kansen

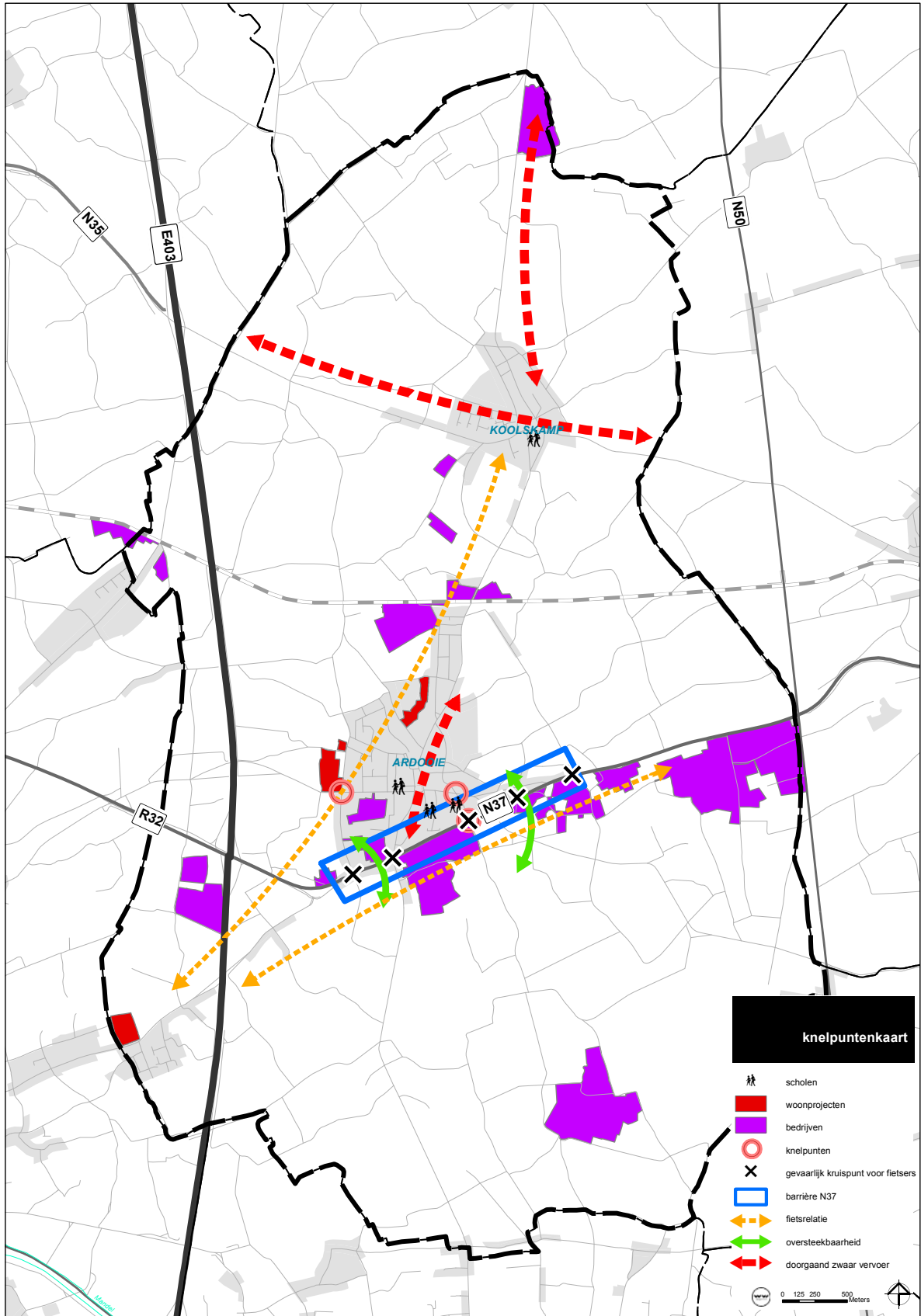
Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bieden mogelijkheden om de ontsluiting te analyseren en aanpassingen naar duurzame mobiliteit uit te voeren.

De verkaveling in de Sprietstraat behoort tot de mogelijkheden om ruimtelijke ordening en mobiliteit beter te integreren. Er dient aandacht besteed te worden aan de zachte weggebruikers.

Binnen de politiekezone wordt de handhaving op blauwe zone besproken. Er zal ruimte voorzien worden om deze blauwe zone te controleren.

Dit biedt perspectieven om de blauwe zone efficiënt af te bakenen op basis van parkeeronderzoek.

Het fietsfonds biedt de mogelijkheden om fietspaden op het BFF grondig aan te pakken.



kneipuntenkaart

DOELSTELLINGEN

1 strategische doelstellingen

Het mobiliteitsplan 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 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 omvatten.

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.

In volgend overzicht worden in functie van de gekozen thema's de doelstellingen geformuleerd die de gemeente wenst te bereiken met de herziening van haar mobiliteitsplan. Er wordt aangegeven wat de gemeente specifiek wenst te bereiken en niet hoe de gemeente dit wenst te bereiken.

■ schoolomgevingen centrum Ardoois

De schoolomgevingen en de routes naar de scholen moeten verkeersveiliger gemaakt worden, zodat meer scholieren op een duurzame wijze naar school (duren) gaan.

■ verkaveling Sprietstraat en toekomstige woonprojecten

Er is nood aan een verkeersveiliger en duurzame inrichting van de ontsluiting van het toekomstige woonproject Sprietstraat. Dit moet gerealiseerd worden bij de ontwikkeling van de verkaveling.

Ook bij toekomstige (woon)projecten moet steeds aandacht besteed worden aan een duurzame ontsluiting, zodat toekomstige bewoners zich meer met de fiets of te voet verplaatsen. Het STOP-principe geldt als maatstaf.

■ fietsverkeer

Er is nood aan comfortabele en veilige fietsverbindingen richting Roeselare. De fietsvoorzieningen moeten voldoen aan de voorwaarden van het Fietsvademeicum.

Het aandeel van de fietsers heeft nog groeimarge en vooral binnen het woon-werk- en woon-schoolverkeer;

■ vrachtverkeer

Er is nood aan een goede ontsluiting van de bedrijven/bedrijvzones op grondgebied van Ardoois.

Het aandeel zwaar vervoer doorheen de kernen moet verminderen.

Er moet onderzocht worden of de route van zwaar vervoer doorheen centrum van Ardoois nog steeds wenselijk is.

Op korte termijn moet werk gemaakt worden van een goede bewegwijzering naar alle bedrijven(zones) om het sluipverkeer tegen te gaan.

■ parkeerbeleid

Er is nood aan een efficiënt en beheersbaar parkeerbeleid op maat van het dorp. Langparkeerders moeten parkeren op de parkings rondom het centrum zodat er op de centrumparkings meer ruimte is voor kortparkeren.

RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN

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, fietsroutenetwerk en tonnagebeperkingen.

Alle buurgemeenten hebben in de afgelopen jaren hun mobiliteitsplan in herziening gesteld:

| buurgemeente | datum en statuut |
|--------------|----------------------|
| Wingene | Herziening - 8/2013 |
| Pittem | Herziening – 5/2013 |
| Meulebeke | Herziening – 10/2014 |
| Izegem | Herziening – 2/2012 |
| Roeselare | Herziening – 11/2016 |
| Lichtervelde | Herziening – 01/2012 |

2 gemeentelijke plannen

Het structuurplan van de gemeente is goedgekeurd door bestendige deputatie op 8 mei 2008.

Beide beleidsplannen zullen op elkaar afgestemd moeten worden.

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

- wegcategorisering
- ontsluiting bedrijvzones
- fietsroutenetwerk



RICHTINGGEVEND DEEL

DUURZAAM BELEIDSSCENARIO

Het beleidsscenario voor de mobiliteit te Ardoorie omvat volgende aandachtspunten:

- streven van ontwikkeling van kernen als een woon- en scholenzone
- het verminderen van de verkeersdruk in de kernen
- het stimuleren van de vervoersalternatieven

Ardoorie streeft naar leefbare kernen waar alle functies worden gebundeld.

Om de kernen leefbaar te houden en de woonkwaliteit te verhogen, dient het doorgaand verkeer en meer bepaald het (doorgaand) zwaar transport uit de kernen te worden geweerd.

Het weren van zwaar transport uit de kernen zal gerealiseerd worden met signalisatiemaatregelen.

Gelijktijdig wordt werk gemaakt van vervoersalternatieven zodat de alternatieven optimaal zijn uitgebouwd wanneer de verkeersdruk afneemt. Dit kan een trendbreuk teweeg brengen.

De vrijgekomen ruimte dient kwaliteitsvol te worden benut en niet terug ingenomen worden door gemotoriseerd verkeer.

Het openbaar vervoer wordt geoptimaliseerd door aandacht te besteden aan de uitbouw van halte-infrastructuur en looproutes.

Belangrijke aandacht gaat naar de fiets. Fietsrelaties tussen de kernen onderling en de buurgemeentes worden verbeterd.

■ aanpassingen ten opzichte van mobiliteitsplan uit 2002

De visie bouwt verder op het oorspronkelijke beleidsplan. Er werden geen essentiële wijzigingen aangebracht.

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 ruimtelijk beleid

1.1 gewenste structuur van de gemeente

Belangrijk voor de ontsluiting van de gemeente Ardoorie is het netwerk aan regionale wegen (N37, N50 en N35 gelinkt aan het hoofdwegennet (A17) waarop het doorgaand verkeer en het economische verkeer worden geconcentreerd. De lokale verbindingswegen worden ontwikkeld als verbindingen tussen de kernen met een herkenbare inrichting. De inrichting is verkeersveilig in de open ruimte (met vrijliggende fietspaden als streefdoel) en verblijfsvriendelijk in de kernen. In de gemeente worden de twee kernen Ardoorie en Koolskamp verder versterkt als woonomgeving en waarin voorzieningen worden geconcentreerd.

1.2 programma wonen

Op grondgebied van Ardoorie zijn er een drietal nieuwe woonprojecten gepland voor de volgende jaren. Twee woonprojecten zullen op kortere termijn worden ontwikkeld, met name verkaveling Oude Lichterveldstraat in Ardoorie (20-tal loten) en verkaveling Boterstraat in De Tassche (60-tal loten).

Het woonproject ter hoogte van de Sprietstraat te Ardoorie werd in het GRS geselecteerd als meest geschikte zoekzone voor het opvangen van de toekomstige behoefte aan wonen.

Het betreft een woonproject van circa 80 woonentiteiten en beslaat een oppervlakte van circa 5 ha.

Voor dit woonproject werd een RUP goedgekeurd in 2013 (BD 05/06/2013).

De projectzone situeert zich ten westen van de kern Ardoorie en sluit morfologisch onmiddellijk aan bij de kern. Het is gelegen op ca. 500m van de markt.

Door haar ligging in de nabije omgeving van het centrum van Ardoorie is de verkaveling goed bereikbaar met de fiets en te voet.

De infrastructuur voor fietsers en voetgangers is momenteel echter beperkt.

De verkaveling is ook goed bereikbaar met de auto. De projectzone ontsluit op de Sprietstraat en in tweede orde op de Hellestraat. De Sprietstraat takt aan op de Beverensestraat.

Er werd geopteerd om niet rechtstreeks te ontsluiten op de Beverensestraat, noch met individuele woningen noch met de ontsluiting van het woonproject.

Ook is de verkaveling goed ontsloten met het openbaar vervoer. De dichtsbijzijnde bushalte is gelegen in de Beverensestraat, nabij het kruispunt met de Sprietstraat. Er zijn meerdere busritten per dag naar het centrum van Ardoorie en Roeselare.



goedgekeurd bestemmingsplan

■ maatregelen

Naar de toekomst toe zal het kruispunt Beverensestraat x Sprietstraat een verkeersveiligere inrichting vereisen.

Met de komst van dit woonproject kan de bebouwde kom uitgebreid worden totaan de uiterste grens van dit woongebied. De bebouwde kom wordt voorzien met een poorteffect zodat de snelheid op de Beverensestraat afneemt.

De fietsinfrastructuur langsheen de Beverensestraat zal eveneens verbeterd moeten worden.

Een trage verbinding vanuit het woonproject richting centrum Ardoorie moet nader onderzocht worden.

1.3 programma bedrijvigheid

Ardoorie werd in het PRS aangeduid als specifiek economisch knooppunt.

Vanuit ruimtelijke planning wordt gestreefd naar een duurzame ontsluiting van de grootschalige bedrijven op het regionale wegennet.

Dit regionaal wegennet geeft verbinding met de E403/A17 als hoofdweg en geeft aansluiting op de stedelijke gebieden Roeselare (N37), Tielt (N37 en N35) en Kortrijk (N50 en A17). Door een goede aansluiting en een concentratie van economisch verkeer op het regionaal wegennet, worden de kernen (Ardoorie en Koolskamp) grotendeels ontlast.

■ maatregelen

Er is nood aan een goede ontsluiting van de bedrijven. In het onderdeel verkeersnetwerken zal de hoofdontsluiting en bewegwijzering voor gemotoriseerd verkeer van de bedrijven verder aan bod komen.

De alternatieve ontsluitingsmogelijkheden van de bedrijven werd niet specifiek behandeld of onderzocht. Werknemers zullen eveneens baat hebben bij de algemene maatregelen die genomen zullen worden betreffende fietsrouten netwerk, openbaar vervoer en flankerend beleid.

Een groot aantal bedrijven is gesitueerd langsheen de N37. Een goed uitgerust fietspad en veilige oversteken over de N37 zijn voor de werknemers van deze bedrijven van belang.

Het bedrijf Ardo is eerder geïsoleerd gelegen ten zuiden van de kern Ardoorie. Op deze locatie is er weinig mogelijkheid om openbaar vervoer te organiseren. Daarnaast betreft het in hoofdzaak ploegenarbeid en dus moeilijk om openbaar vervoer af te stemmen. Het fietsverkeer kan wel gepromoot worden. Fietsers kunnen via de Vernagelingstraat het goed uitgerust fietspad langsheen de Izegemsestraat bereiken of via de Wezestraat rijden. Een veilige overstek over de N37 is nuttig voor de fietsende werknemer.

Het bedrijf Unifrost gelegen ten noorden van de gemeente is excentrisch gelegen. Het bedrijf kan gebruik maken van de busverbinding langsheen de Zwevezelestraat, buslijn 22. Een verbetering van de fietsvoorziening langsheen deze straat is een must om het fietsaandeel te verhogen.

De bedrijvenzone Gapaard ten westen van de kern van Ardoorie is eveneens excentrisch gelegen. Op de Beverensesteenweg is er een halte van het openbaar vervoer. Via de Gapaardstraat is het fietspad langsheen de Roeselaarsestraat en toekomstige fietsvoorziening langsheen de Beverensestraat bereikbaar.

De bedrijven gelegen ter hoogte van de oude stationsomgeving kunnen gebruik maken van de buslijnen die stoppen ter hoogte van het station. Een verbetering van het fietspad langsheen de Ardooisestraat - Stationsstraat is een must om het fietsverkeer te promoten.

Ter hoogte van de spoorweg aan de Oude Heirweg bevindt zich een bedrijvencluster van NV De Vriese en NV Berca. Vooral het bedrijf De Vriese genereert een groot aantal vrachtwagens per dag. De ontsluiting zal gebeuren in noordelijke richting via de Oude Heirweg. Een goede fietsverbinding richting Roeselare en Koolskamp is voor de werknemers van beide bedrijven interessant. Er bevindt zich een bushalte in de nabije omgeving van de bedrijvencluster.

1.4 sport en recreatie

Aansluitend aan de kern van Ardoois werd een sport- en recreatiepool voorzien.

Het sportpark wordt ontsloten via de Melkerijstraat. Deze straat takt aan op de Stationstraat.

Er bevindt zich een grote parkeerruimte voor de ingang van de sporthal, bestaande uit circa 200 parkeerplekken en een fietsenstalling.

Via de Stationsstraat is het sportpark ook met de fiets bereikbaar vanuit de kernen Ardoois en Koolskamp.

Op wandelafstand is de bushalte station bereikbaar. Aan de stop halteren de buslijnen 22, 73 en de belbus 29.

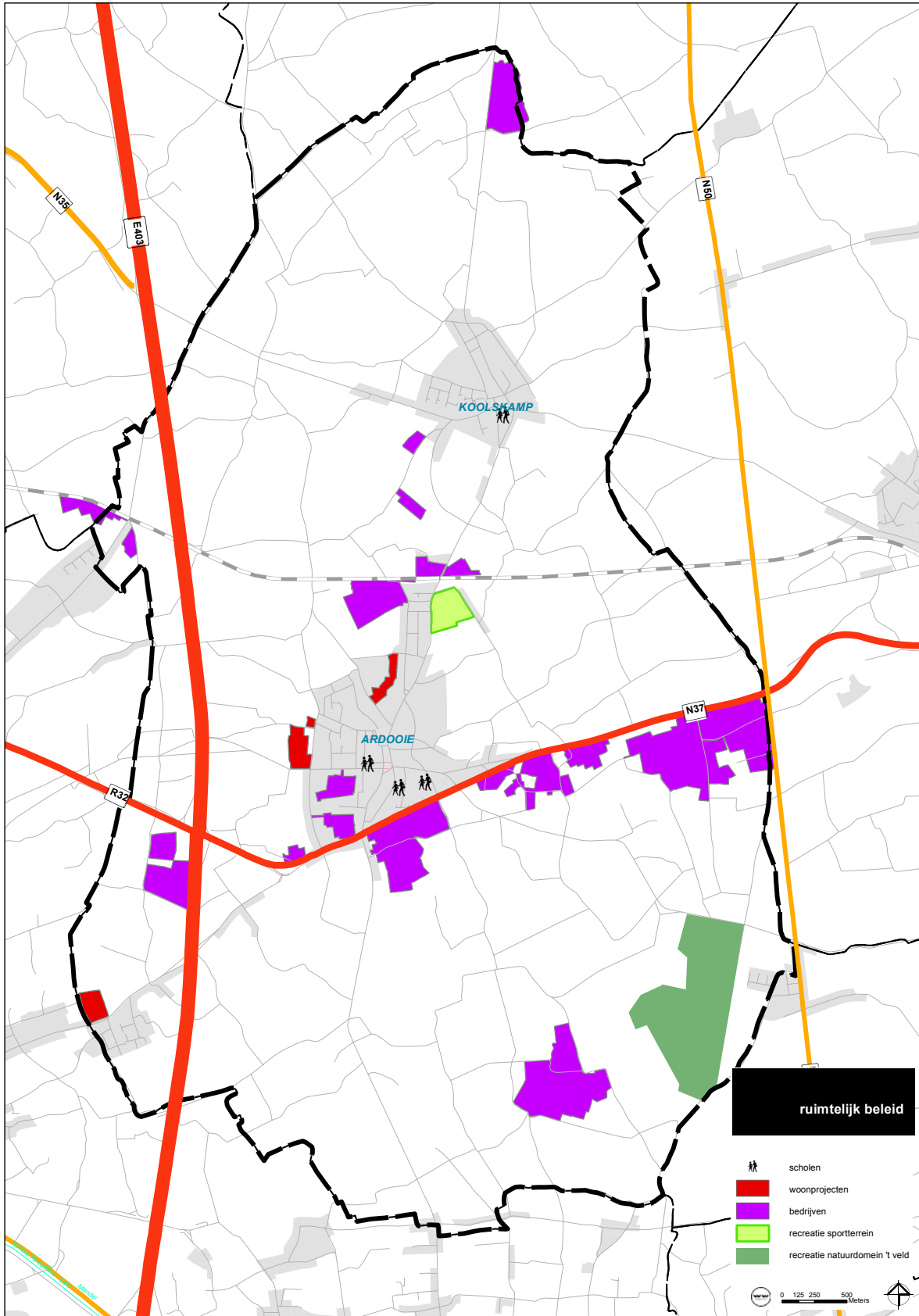
Het domein 't Veld wordt als groene pool met een veelzijdigheid aan functies ontwikkeld voor de hele gemeente.

Vanuit centrum Ardoois is 't Veld via de Meulebeeksestraat te bereiken, zowel met de wagen als met de fiets (slechts op 3 km afstand). Vanaf de N50 kan het domein bereikt worden via de route Meulebeeksestraat - Kasteelstraat.

Er bevindt zich een belbushalte op het domein waar de belbus halteert op aanvraag.

1.5 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De visie rond wonen en bedrijvigheid is grotendeels gewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijke plan.



ruimtelijk beleid

Legende

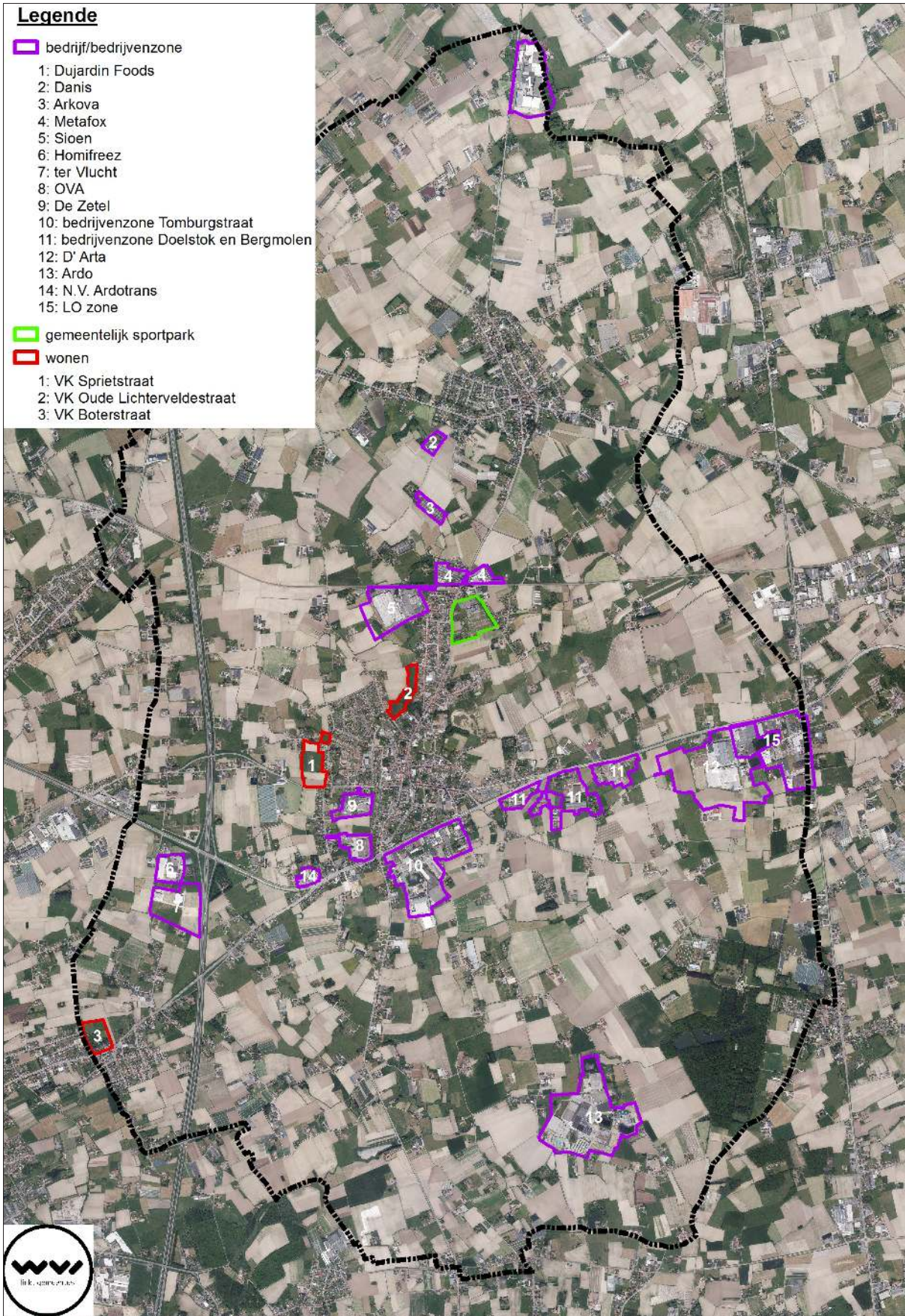
bedrijf/bedrijvenzone

- 1: Dujardin Foods
- 2: Danis
- 3: Arkova
- 4: Metafox
- 5: Sioen
- 6: Homifreez
- 7: ter Vlucht
- 8: OVA
- 9: De Zetel
- 10: bedrijvenzone Tomburgstraat
- 11: bedrijvenzone Doelstok en Bergmolen
- 12: D' Arta
- 13: Ardo
- 14: N.V. Ardotrans
- 15: LO zone

gemeentelijk sportpark

wonen

- 1: VK Sprietstraat
- 2: VK Oude Lichterveldestraat
- 3: VK Boterstraat



overzicht en benaming ruimtelijke ontwikkelingen

2 strategische projecten

2.1 visie N37

In 2002 heeft MOW een eerste visienota opgemaakt rond de herinrichting van de N37 ter hoogte van Ardoeie.

In deze visie werd geopteerd voor doorgaande rijstroken met ventwegen enkele richting en vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden. De kruispunten zouden worden uitgerust met tweestrooksrotondes.

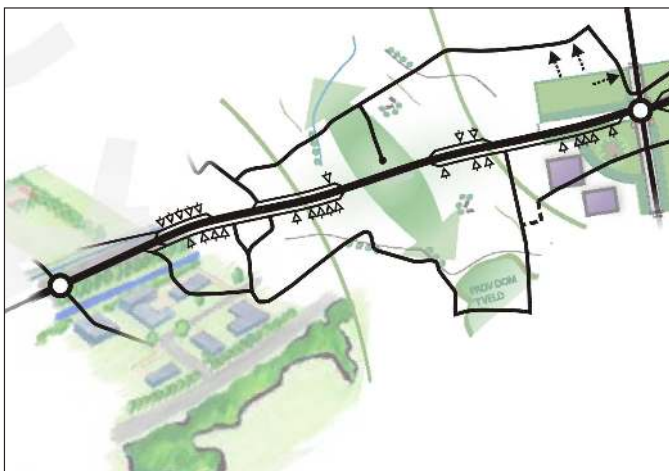
Voor de N37 vanaf Pittemsestraat te Ardoeie tot en met ring rond Tielt is er een streefbeeld opgesteld. Dit streefbeeld werd in februari 2008 gefinaliseerd.

Ook in dit streefbeeld wordt de lijn doorgetrokken om op grondgebied Ardoeie te opteren voor ventwegen.

Ook op het gedeelte ter hoogte van Pittem wordt geopteerd om ventwegen te voorzien.

Voor de keuze van het dwarsprofiel voor dit eerste deelgebied, werden 3 concepten kwalitatief tegen elkaar afgewogen ("Lokale wegen", "Ventwegen" en "Poorten"). Het ventwegenconcept genoot de voorkeur omwille van volgende redenen :

- Het lokaal wegennet brengt een te grote omwegfactor met zich mee;
- Bij het poortconcept (2x2 rijstroken, waarvan 1 in- en uitvoegstrook) verlaagt de capaciteit t.o.v. het ventwegenconcept. Dit concept scoort bovendien matig op verkeersveiligheid en -leefbaarheid;
- Het ventwegenconcept is bovendien afgestemd op het ontwerp voor de N37 tussen Ardoeie en Roeselare, waar eveneens ventwegen en rotondes voorzien zijn.



eindbeeld deelgebied bedrijven en open ruimte - Ardoeie

Er is dringend nood aan een actualisatie van het streefbeeld van de N37.

Aandachtspunten bij het streefbeeld zijn een goede doorstroming van het verkeer richting E403/A17, een vermindering van de barrièrewerking voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers), verkeersveilige aansluitingen met bovenlokale wegen, een goede ruimtelijke inpassing en beeldkwaliteit (N37 als 'poort tot de stad' en N37 als 'activiteitenas').

2.2 studie rond zwaar vervoer

In 2009 heeft provincie West-Vlaanderen in samenwerking met MOW een kentekenonderzoek uitgevoerd voor het zwaar verkeer in de regio Koolskamp/Zwevezele.

Uit het onderzoek bleek dat het aandeel zwaar vervoer en de intensiteiten eerder laag zijn.

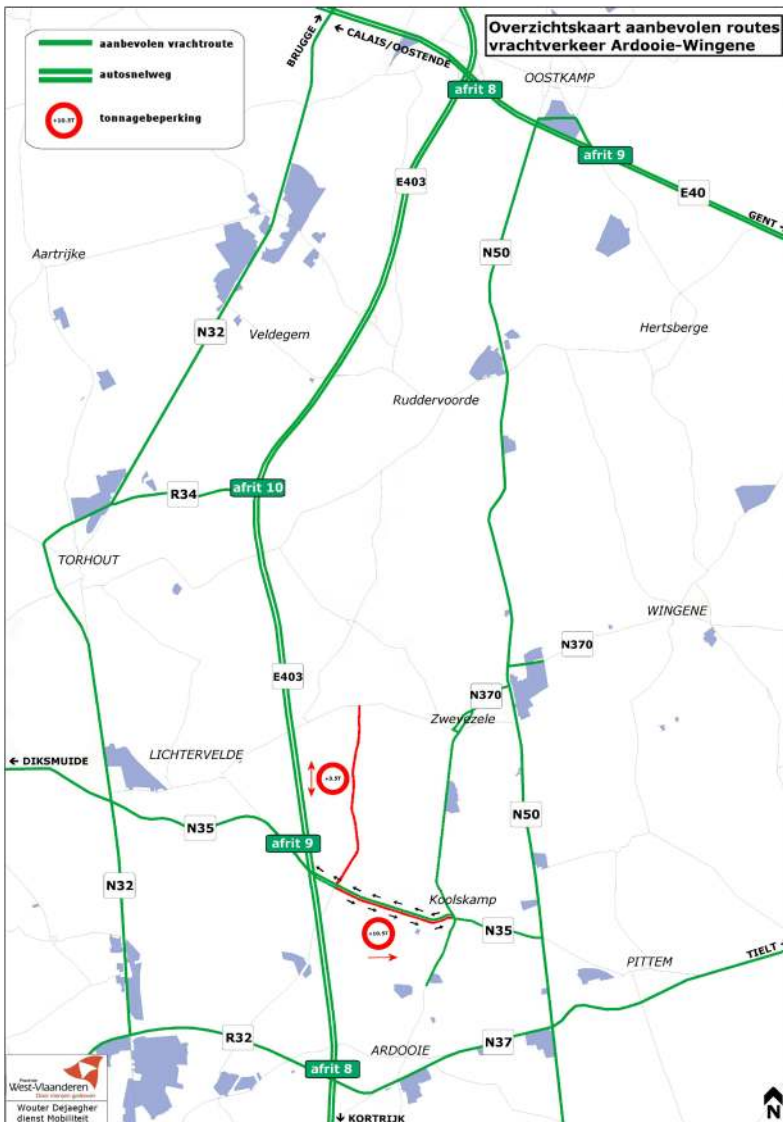
Het merendeel van het zwaar verkeer eerder herkomst of bestemmingsverkeer (70 tot 80%) is.

Er nog teveel doorgaand verkeer zit op de doortocht Koolskamp.

In de studie wordt aanbevolen om meer controles uit te voeren op de tonnagebeperking.

In de GBC betreffende sneltoets had de politiezone aangehaald dat de controles moeilijk uitvoerbaar zijn wegens het ontbreken van herhalingsborden.

In de praktijk zijn de verkeersborden rond tonnagebeperking op de N35 en de Oude Heirweg geplaatst.



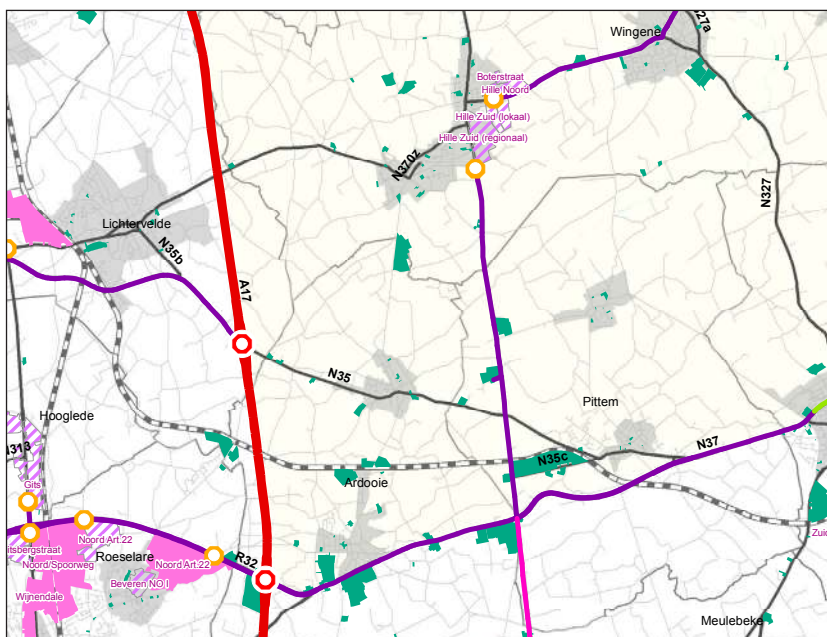
aanbevolen routes zwaar vervoer

2.3 Vlaamse vrachtroutenetwerk

MOW heeft in 2013 een onderzoek uitgevoerd om voor gans Vlaanderen een vrachtroutenetwerk uit te bouwen.

Het Vlaamse vrachtroutenetwerk is een hoofdtraamwerk, gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de wegencategorisering. Het doel is bovenlokaal een vrachtroutenetwerk uit te bouwen en mooi te stroomlijnen. Het gaat om het vrachtverkeer van en naar bedrijventerreinen die groter zijn dan 50 hectare en bedrijventerreinen met duidelijke logistieke of distributiefuncties. Er worden gewenste routes, voorkeurroutes langs de hoofdwegen voor het regionale vrachtverkeer voorgesteld en kwetsbare gebieden worden gevrijwaard. Bij de opmaak wordt rekening gehouden met bestaande of lopende lokale bewegwijzeringsplannen. De keuze betekent niet dat andere routes niet meer toegankelijk zijn voor het vrachtverkeer.

Op grondgebied Ardoorie zijn er geen bedrijventerzones geselecteerd. De A17 is als hoofdvrachtroute geselecteerd en de N37 als vrachtroute type 1.



VRN ter hoogte van Ardoorie

3 wegcategorisering

Door middel van de categorisering van de wegen wordt de wensstructuur voor de afwikkeling van het verkeer weergegeven. Aan elke weg wordt een bepaalde functie toegewezen. De inrichting van de weg wordt afgestemd op deze toegewezen functie.

■ hoofdwegen en primaire wegen

De hoofdwegen en de primaire wegen zijn geselecteerd binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Volgende wegen in de nabije omgeving van Ardooe zijn geselecteerd:

- hoofdweg: de E403 Brugge - Kortrijk
- primaire weg II: de N37 vanaf Tielt tot R32 en R32

■ secundaire wegen

De secundaire wegen zijn vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.

De N50 werd geselecteerd als secundaire weg type II.

Bij een secundaire weg II ligt de nadruk op de ontsluitende functie op regionaal niveau.

■ lokale wegen

De categorisering van de lokale wegen wordt op gemeentelijk niveau bepaald. Bij de lokale wegen worden 3 types onderscheiden, die elk een eigen functie hebben.

Bij de lokale wegen type I of lokale verbindingswegen, ligt de nadruk op de verbindende functie op lokaal niveau.

Bij lokale wegen van type I primeert het verbinden op lokaal niveau. Verzamelen van verkeer en toegang geven zijn bijkomende functies.

Ze bieden verbinding van woonkern naar woonkern of kunnen ook verbinding geven naar verder gelegen woonkernen. Ze zijn evenwel niet gericht om op grotere, regionale schaal te gaan functioneren.

De nadruk wordt eerder gelegd op de doorgangsfunctie, maar binnen de bebouwde kom dient wel bijzondere aandacht te gaan naar de veiligheid en leefbaarheid.

Bij een lokale weg van type II daarentegen primeert het verzamelen van het verkeer.

De lokale wegen type III zijn alle andere straten zoals woonstraten, landbouwwegen, de wegenis op de bedrijvenczone,...

De straten hebben vooral een toeganggevende functie (voor woningen langs de straat zelf of op de aansluitende straten). Ze zijn niet bedoeld als verbinding of

doorsteek tussen wegen van hogere categorie. De inrichting is gericht op het lokaal toegang kunnen geven naar woningen en percelen.

Lokale weg type I:

- N35 tussen E403 en N50
- Zwevezeelsestraat
- Ardooiestraat - Stationstraat
- Izegemstraat
- N37 van R32 tot Roeselare

Lokale weg type II:

- Tombrugstraat
- Eekhoutstraat - Brugstraat - Meulebeeksestraat
- Stationstraat - Kortrijksestraat
- Mgr. Roelensstraat
- Beverensestraat

Lokale wegen type II ontsluiting bedrijven:

- Gapaardstraat tot aan Beverensestraat
- Wezestraat
- Oude Heirweg vanaf spoorweg tot aan N35

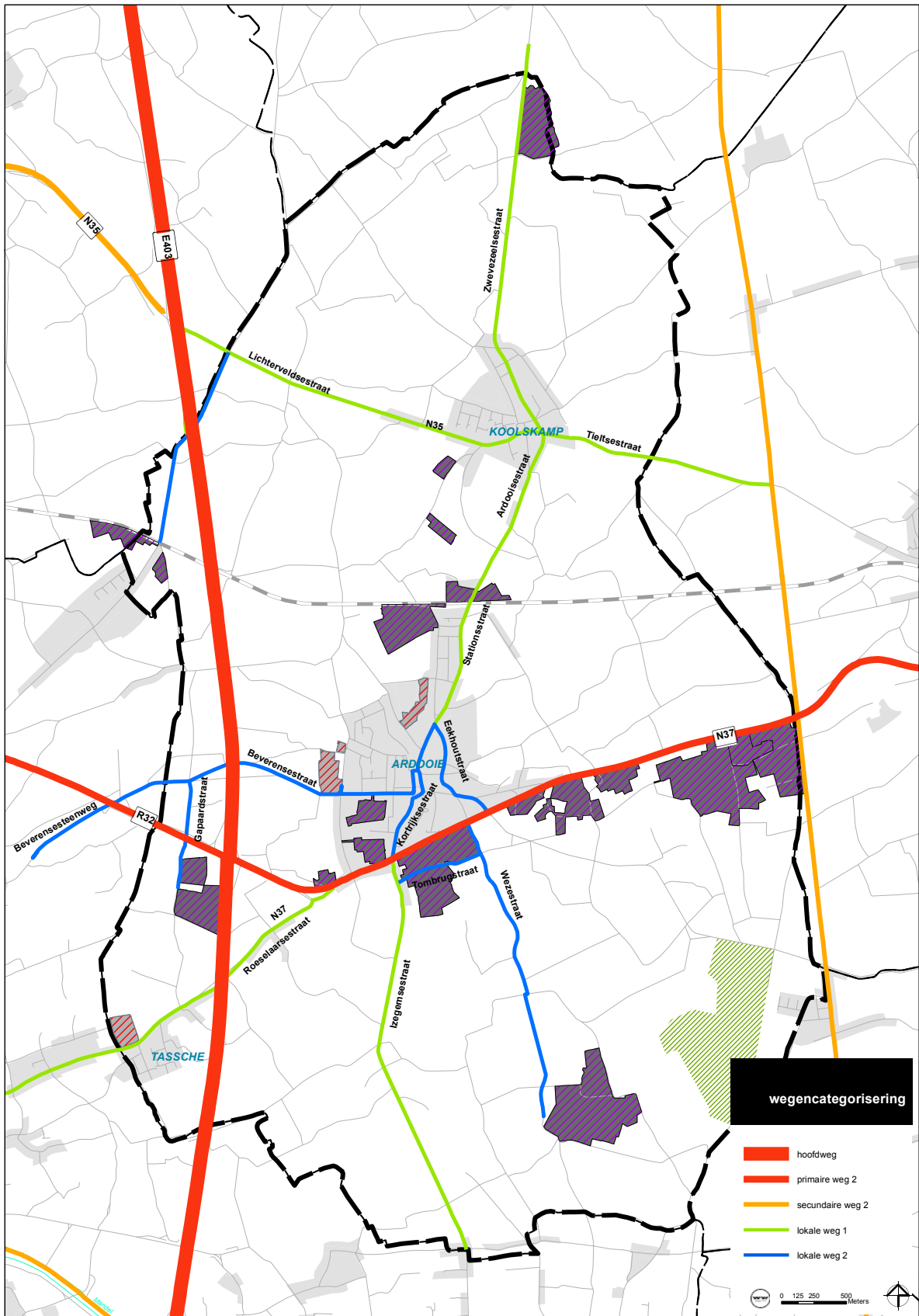
Lokale weg type III: alle overige wegen: landwegen, woonstraten,...

■ wijzigingen ten opzichte van oorspronkelijk plan

De ontsluiting van de verschillende bedrijven(zones) werd gewijzigd: Gapaardstraat en Wezestraat.

De Meulebeeksestraat - verbinding tussen N37 en N35 - werd geschrapt uit de selecties van lokale wegen. De Oude Heirweg werd verlaagd tot een lokale weg type II als ontsluiting van de bedrijvenczone ter hoogte van de spoorweg. De Meulebeeksestraat is eerder een sluipteg voor autoverkeer en moeten niet gepromoot worden als belangrijke lokale weg.

De Oude Heirweg werd in het mobiliteitsplan van Roeselare eveneens niet geselecteerd als verbindende of ontsluitende lokale weg.



wegencategorisering

1 verblijfsgebieden en voetgangervoorzieningen

1.1 algemene visie

Het te voet gaan is één van de meest elementaire verplaatsingswijzen. Iedere gebruiker van eender welk vervoermiddel begint en eindigt zijn verplaatsing als voetganger. Te voet gaan moet dus overal kunnen op een veilige en comfortabele wijze. Het spreekt voor zich dat de infrastructuur afhankelijk is van het soort gebied en de specifieke noden en behoeften van de verkeersomgeving. Het toepassen van het STOP principe vindt niet alleen weerslag in de vernieuwde mobiliteitsplanningsprocessen maar dient een reflex te worden in alle toekomstige projecten.

De globale toestand van de **voetpaden** moet verbeteren.

Functionele en visuele herwaardering van de publieke ruimtes in de kern en de dealkernen zullen bijdragen tot de verkeersleefbaarheid van die kernen. De opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit en inrichting op maat van de voetganger moeten het uitgangspunt vormen bij de inrichting van de openbare ruimte, waaronder de hoofdstraten. Het zich verplaatsingen te voet en met de fiets wordt op die wijze ook gestimuleerd. Een **kwalitatieve inrichting** nodigt uit om de openbare ruimte te gebruiken als verblijfsruimte. Verblijven betekent in deze het gebruik van de ruimte voor andere activiteiten dan verkeer: om te winkelen, voor een terrasje, als speelruimte, om rond te kuieren, als ontmoetingsplaats,...

1.2 maatregelen

■ bebouwde kommen

Bij toekomstige woonprojecten en herinrichtingsprojecten van pleinen of kernen moet steeds de nadruk gelegd worden op het STOP-principe.

Ardooie heeft drie belangrijke kernen: Ardooie, Koolskamp en Tassche.

De bebouwde kom van Ardooie zal uitgebreid worden tot aan de grens van woonproject Sprietstraat. Er is nood aan een goed uitgebouwd poorteffect op de Beverensestraat.

Voor de kernen Koolskamp en Tassche worden geconfronteerd met veel doorgaand en snel verkeer.

In de kern Koolskamp dwarst de gewestweg N35 de dorpskern.

De N37 dwarst de dealkern Tassche.

In beide gevallen zijn het lokale wegen, maar met een belangrijke verbindende functie.

Op dit moment worden de bebouwde kommen slechts met een verkeersbord ingeleid met als gevolg hoge snelheden in de bebouwde kommen.

Er is nood aan efficiënte snelheidsremmers/poortefecten op deze verbindende assen om de bebouwde kommen af te bakenen.

AWV zal nader onderzoek uitvoeren betreffende de snelheden op deze lokaal geselecteerde gewestwegen.

■ zone 30

De gemeente heeft zone 30-gebieden ingesteld rondom de verschillende schoolomgevingen.

Het wegbeeld moet aangepast zijn om de zone 30 effectief te kunnen afdwingen.

In enkele schoolomgevingen wordt de zone 30 afgedwongen met eerder tijdelijke maatregelen, zoals bebakening. Op termijn kan in de schoolomgeving De Boomgaard overgegaan worden tot permanente en uniforme inrichting van deze zone 30.

In Koolskamp werd de schoolingang verschoven richting N35. Op de N35 kan een variabele zone 30 uitgebreid worden.

1.3 andere aandachtspunten

■ trage assen

Er wordt een beleid gevoerd naar het herwaarderen van paden en doorsteken voor voetgangers, waaronder paden uit de Atlas der Buurtwegen.

In de kernen Ardooie en Koolskamp bevinden zich verschillende trage assen die onderdeel uitmaken van het voetgangersnet. Sommige assen vallen samen met de buurtwegen, andere vormen aanvullingen op het wegennet en leggen verbindingen tussen de verharde wegen. Enkele buurtwegen/voetwegen vallen samen met deze bestaande trage assen:

- chemin 72 - Gangske tussen Kortrijksestraat en M. Roelensstraat
- sentier 71 - Landsmanstraat tussen Oude Lichterveldestraat en Meersenstraat
- chemins 77 en 9 - twee ontsluitingsassen binnen provinciaal domein 't Veld

De voetweg - sentier 67 uit de Atlas - zal nader onderzocht worden of hij kan heropgewaarderd worden als verbinding tussen centrum Ardooie en de Vlasbloemstraat. De toekomstige woonwijk Sprietstraat zal op deze manier op een duurzame wijze verbonden kunnen worden met centrum Ardooie.

■ doorlopende straten

Gemeentes kunnen met een eenvoudige maatregel bijdragen tot een hoger gebruik van het netwerk van voet- en buurtwegen. Veel van de bestaande doodlopende straten zijn immers enkel doodlopend voor autoverkeer. Fietsers en voetgangers kunnen wel doorsteken. De huidige verkeersborden geven deze informatie echter niet weer. Dit kan op eenvoudige wijze weergegeven worden via de doodlopende straat-aanduiding.

De gemeente Ardoioe heeft nog geen straten omgezet van doodlopende straat naar doodlopende straat.

Er zijn verschillende mogelijkheden van straten:

- Zandbergstraat - Reperstraat
- Bavinkhovebosstraat
- Aardbeienstraat
- Bergdoornstraat
- Poerbusstraat
- Korenbloemstraat
- 11 julistraat
- Klaverstraat
- Walstraat
-

■ toegankelijkheid infrastructuur voor voetgangers

In 2010 werd een Vademecum rond de toegankelijkheid op het openbaar domein gepubliceerd.

De voetpaden moeten over een minimale vrije breedte beschikken van 1,5 m.

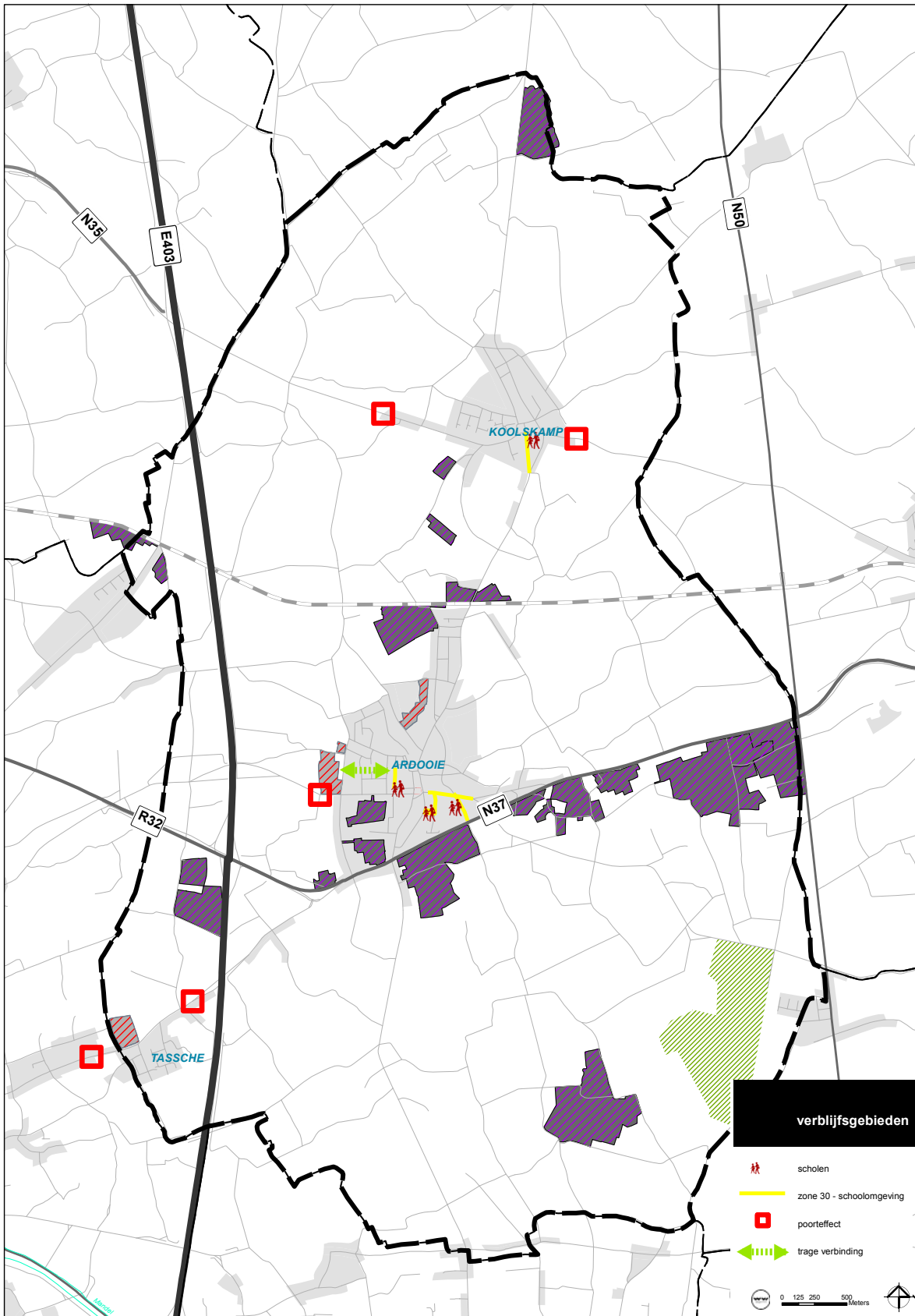
Obstakels en hindernissen op de voetpaden en bij de oversteekvoorzieningen dienen vermeden te worden.

De oversteekplaatsen worden best drempelloos uitgevoerd.

De gemeente investeert jaarlijks in het onderhoud van de voetpaden. Er wordt een prioriteitenlijst opgemaakt van de te verbeteren voetpaden. Toegankelijkheid vormt één van de aandachtspunten.

1.4 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

Dit verkeersnetwerk werd uitgebreider omschreven, met de zone 30, trage assen, doorlopende straten en poorteffecten.



verblijfsgebieden

2 fietsroutenetwerk

2.1 algemene visie

Het opdrijven van het fietsgebruik is haalbaar, wetende dat ruim de helft van de autoverplaatsingen in Vlaanderen beperkt blijven tot 5 km. Het succes van de E-bikes leidt tevens tot een groter fietspotentieel.

De verbetering en vervollediging van (gemeentegrens-overschrijdende) bestaande netwerken is prioritair.

Door de provincie West-Vlaanderen werd een Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en fiets-snelwegen ontworpen dat gericht is op het bovenlokaal, functioneel fietsverkeer.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bovenlokale fietsroutes en fietssnelwegen. Deze fietssnelwegen zijn van belang voor lange afstanden en geven verbinding tussen attractiepolen (woon- en werkernen) openbaarvervoersknooppunten.

De bovenlokale routes hebben een belangrijke functie als verbinding tussen de kernen enerzijds en de attractiepolen anderzijds.

Om het fietsgebruik bij de schoolgaande jeugd en de werkende bevolking te stimuleren dient door de gemeente een lokaal fietsroutenetwerk uitgebouwd te worden, dat het bovenlokale fietsnet aanvult, zodat goede en veilige fietsverbindingen tussen de buurgemeenten en deelgemeenten nagestreefd worden en dat de belangrijkste activiteiten (scholen, administratieve centra, winkels,...) in Ardoorie ontsluit.

2.2 selecties

■ fietssnelweg

De N37 werd geselecteerd als fietssnelweg tussen Roeselare en Tielt. Deze fietssnelweg werd gecodeerd als F37. Tussen Roeselare en Tielt is er een aaneenschakeling van stedelijke gebieden en economische knooppunten. De fietssnelweg verbindt de verschillende gemeenten en functies.

Langhseen de N37 te Ardoorie zijn verschillende bedrijven gelegen die rechtstreeks aantakken op deze gewestwegen. De werknemers van deze bedrijven hebben baat bij een goed uitgeruste fietssnelweg.

■ bovenlokale fietsroutes

- Ardoorie - Koolskamp: Stationsstraat
- Ardoorie - Izegem: Izegemsestraat
- Koolskamp - Roeselare: Knijffelingstraat - Stratenmolenstraat - Oude Heirweg
- Koolskamp - Zwevezele/ Zwevezeelsestraat
- Lichtervelde - Koolskamp - Pittem: N35

- uitbreiding Ardoorie - Roeselare: Beverensestraat - Beversesteenweg

■ lokale fietsroutes

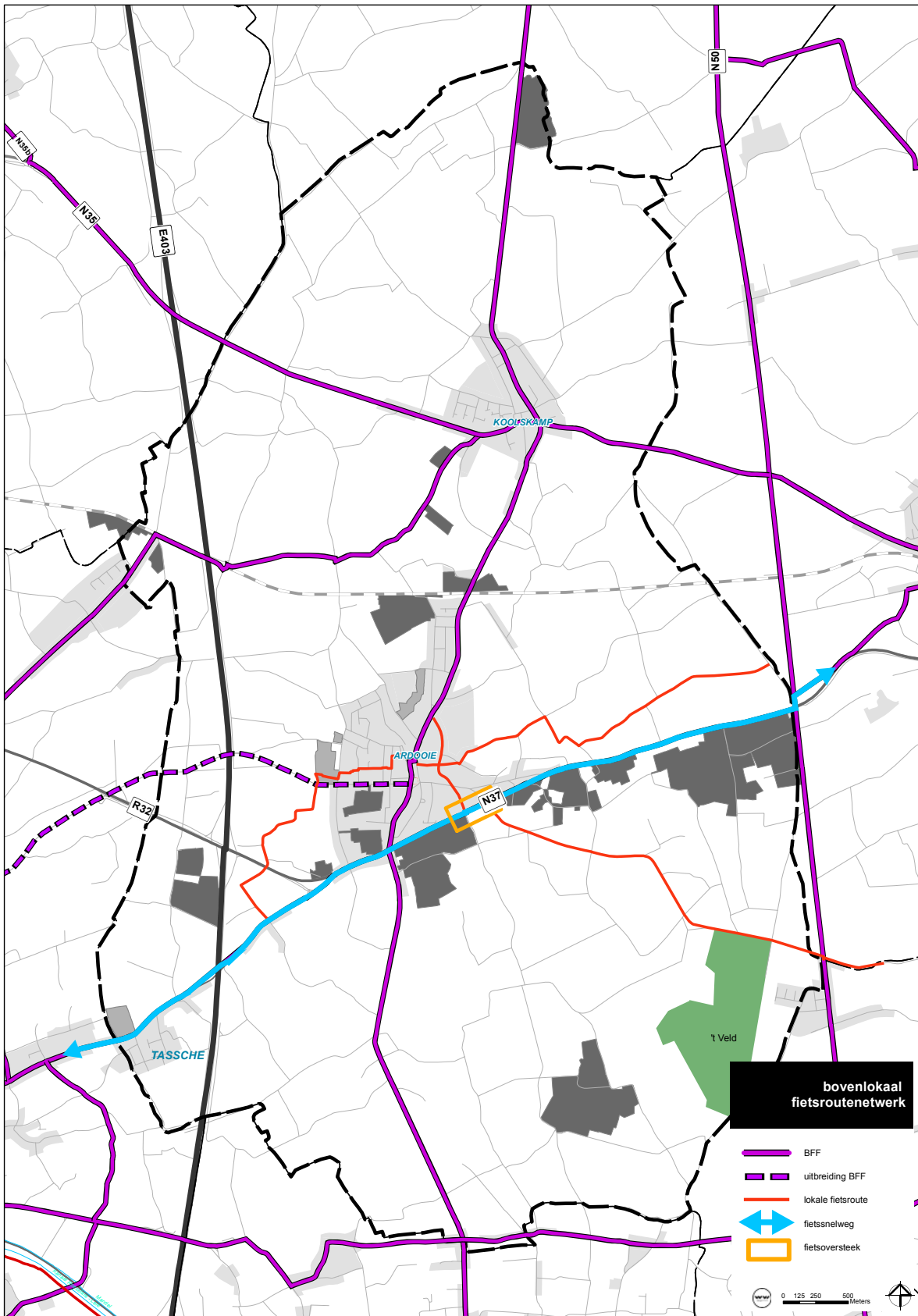
- Ardoorie - Roeselare/N37: doorsteken door Ardoorie-kern - Vlasbloemstraat
- Ardoorie - N50: Groenboomgaardstr - Legestraat
- Ardoorie - N50/ Meulebeke: Meulebeeksestraat

■ recreatieve routes

Op grondgebied Ardoorie zijn er nog enkele recreatieve fiets- en wandelroutes naast de fietsknooppunten. De meeste van deze routes vallen samen met verharde wegen.

Volgende routes zijn aanwezig:

- veldroute - fietsroute langsheen de grenzen van Ardoorie en Koolskamp
- Skobiakroute - fietsroute tussen Ardoorie en Koolskamp
- veldpad - wandelroute vanaf centrum Ardoorie richting 't Veld



functioneel fietsroutenetwerk

2.3 maatregelen

■ routes

Voor de verbinding vanuit kern Ardoorie naar Roeselare wordt een uitbreiding van het net voorzien via de Beverensestraat.

Met de stad Roeselare zullen afspraken gemaakt worden rond de verbetering van de verbinding tussen de kernen Ardoorie en Roeselare.

■ aanpassing fietsinfrastructuur

Voor de fietsinfrastructuur wordt verwezen naar het Vlaamse fietsvademecum.

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

Volgende wegen hebben nood aan een verbeterde fietsinfrastructuur:

- Beverensestraat
- Oude Heirweg - wegsegment vanaf spoorweg tot Heirweg te Roeselare
- fietspad langsheen N37
- Stationsstraat - Ardooisestraat - Oude Ardooisestraat

Op de lokaal geselecteerde fietsroutes kunnen maatregelen getroffen worden om het fietsen kwalitatiever te maken, zoals weren sluipverkeer, snelheidsremmende maatregelen, bewegwijzering voor fietsers, ed. De Meulebeeksestraat is momenteel eerder een sluiproute tussen Ardoorie en Meulebeke. Mogelijke maatregel is het doorgaand zwaar verkeer te weren op deze route. Het zwaar verkeer moet omrijden via het hogere wegennet. Fietsinfrastructuur moet dubbelrichting voorzien worden op deze as.

Op de andere lokale routes kan fietsbewegwijzering voorzien worden.

■ oversteekbaarheid N37

De N37 werd geselecteerd als fietssnelweg. Er bevindt zich fietsinfrastructuur langsheen deze gewestweg maar deze infrastructuur is niet comfortabel en nodig niet uit om langsheen dergelijke drukke as frequent te fietsen.

Op korte termijn heeft AWV geen plannen om de fietsinfrastructuur langsheen deze as te verbeteren. Er is ook geen volwaardig alternatief van lokale wegen om deze relatie tussen Roeselare en Tielt over te nemen.

De lokale fietsroutes Wezestraat en Meulebeeksestraat takken aan op de N37. Ter hoogte van de tak Wezestraat werden in het verleden enkele aanpassingen uitgevoerd om de oversteek te beveiligen.

Er is nood aan een veilige oversteek voor fietsers vanuit beide lokale routes en tevens zuidelijk gedeelte

van Wezestraat. Tegelijkertijd kunnen de aansluitingen voor het gemotoriseerd verkeer op de N37 nader geanalyseerd worden.

■ éénrichtingsstraten ook toegankelijk voor fietsers

Op grondgebied van Ardoorie zijn er momenteel een aantal éénrichtingsstraten waar fietsers niet toegelaten zijn in beide rijrichtingen, zoals centrum Ardoorie: Kaaistraat, Hemelstraat, Motestraat centrum Koolskamp: Pastoriestraat

Ter bevordering van het fietsverkeer kunnen deze éénrichtingsstraten wel toegankelijk gemaakt worden voor fietsers in beide rijrichtingen.

Een aantal éénrichtingsstraten werden reeds voorzien van dubbele rijrichting voor fietsers, zoals centrum Ardoorie: Onze-Lieve-Vrouwestraat centrum Koolskamp: Gemeentehuisstraat, Kloosterstraat, Ardooisestraat

■ 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.

Op grondgebied werden verspreid enkele (niet-overdekte) fietsenstallingen voorzien, zoals ter hoogte van gemeentehuis, kerk en parking 't Hofland in centrum Ardoorie en op kruispunt N35 x Zwevezeelsestraat en Dorpsplein te Koolskamp.

■ overstapvoorzieningen

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

Voor Ardoorie zijn de meest gebruikte haltes: Polenplein, Ardoorie dorp (ter hoogte van de kerk), Ardoorie Boomgaard, Oostlaan, Kerkhof, Tassche en Koolskamp dorp.

Er bevinden zich momenteel enkel fietsenstallingen bij de halte Kerkhof richting Tielt. Alle andere haltes beschikken nog niet over stallingen. Fietsenstallingen kunnen voorzien worden ter hoogte van de haltes.

2.4 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De fietssnelweg langsheen de N37 is een nieuw gegeven. De opwaardering van de Beversesteenweg tot een bovenlokale verbinding is eveneens een aanvulling op het BFF.

3 openbaarvervoernetwerk

3.1 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 Ardoorie beschikt echter niet over een treinstation.

Het dichtsbijzijnde treinstation - station Roeselare - bevindt zich op circa 6,2 km afstand van de kern van Ardoorie en op circa 4 km van de kern Tasse. Het station van Izegem bevindt zich op 7,1 km afstand.

Voor de kern van Koolskamp is het station van Lichtervelde het dichtsbijzijnde, circa 7 km.

Dit zijn relatief grote afstanden om met een (gewone) fiets te overbruggen. Het busvervoer moet in deze omstandigheden een goed alternatief bieden.

3.2 van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

De nieuwe Vlaamse Regering stelt haar visie op vlak van mobiliteit in het Vlaams regeerakkoord (2014-2019) voor. De krachtlijnen voor het openbaar vervoer (OV) zijn:

- OV aantrekkelijker maken
- inzetten op vraaggestuurd OV
- innovatieve alternatieve concepten
- vervoerarmoede tegengaan
- verhoging kostendekkingsgraad
- combi-mobiliteit (intermodaliteit: trein/bus/fiets/ auto)

Het vervoersmodel in Vlaanderen draait momenteel om basismobiliteit. Dit is een model waarbij onafhankelijk van de grootte van de vraag OV wordt aangeboden. Bovendien zet de overheid vooral in op OV om mobiliteit in Vlaanderen te garanderen, en geen andere vervoermiddelen zoals collectieve taxi's en buurtbussen.

Met basisbereikbaarheid verschuift de huidige Vlaamse regering de klemtoon: basisbereikbaarheid gaat niet meer uit van het aanbod, maar van de vraag. Zo wil de overheid een efficiënt systeem creëren waarin combimobiliteit een belangrijke rol speelt:

- OV behoudt zijn centrale rol
- voor de voor- & natrajecten wil de overheid ook andere vervoermiddelen inzetten, zoals deelfietsen en autodelen.

De conceptnota "Basisbereikbaarheid" werd op 18/12/2015 goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van bestemmingen centraal. Het is gericht op het bereikbaar maken van bestemmingen in steden en kernen voor een zo groot mogelijk aantal daadwerkelijke reizigers met een optimale inzet van middelen. Bestemmingen zijn centraal gelegen tewerkstellingsplaatsen, scholen, winkels, ziekenhuizen en andere attractiepolen. Daarnaast moet basisbereikbaarheid de ruimtelijke ordening sturen en is er meer inspraak voor de lokale gemeenten/steden (oprichten vervoersregioraden).

Basisbereikbaarheid wordt opgebouwd met lijndiensten in en naar gebieden met voldoende vervoerpotentieel en met alternatieve vervoeroplossingen in gebieden waar onvoldoende vraag is voor een verantwoorde exploitatie van lijndiensten.

De inspraak en beslissing voor de steden en gemeenten ligt in de vervoersregioraden op het niveau aanvullende net en vervoer op maat.

De implementatie van basisbereikbaarheid over Vlaanderen zal pas gerealiseerd worden na de invoering en evaluatie van proeftuinen. Deze situeren zich in de regio's Mechelen, Aalst en de Westhoek.

3.3 selecties

De gemeente Ardoorie is goed ontsloten met het openbaar vervoer. Er rijden een tweetal reguliere buslijnen, een snelbus en een belbus rond op het grondgebied:

- buslijn 22 Zwevezele - Ardoorie - Roeselare
- buslijn 80 Tielt - Roeselare
- buslijn 61 Kortrijk - Izegem - Ardoorie
- buslijn 73 Lichtervelde - Tielt
- belbus 29 grondgebied Ardoorie met relaties naar Zwevezele, Pittem en Roeselare

Op een kwartier tijd staat men vanuit de kern Ardoorie via de snelbus aan station van Roeselare of aan station van Tielt.

De kern Koolskamp is minder goed ontsloten. De bussen passeren steeds via de kern van Ardoorie om Roeselare, Tielt of Pittem te bereiken.

De buslijn 60 Roeselare-Lendeledede-Kortrijk heeft slechts 1 rit die stopt te Ardoorie.

3.4 maatregelen

■ doorstromingsmaatregelen

De leerlingen van de secundaire school IHK maken in hoofdzaak gebruik van de buslijnen die passeren aan de haltes De Boomgaard in de Brugstraat.

De bussen uit de verschillende rijrichtingen passeren op gelijktijdige momenten aan de halte, met als gevolg dat er doorstromingsproblemen optreden voor zowel busverkeer als andere verkeersdeelnemers.

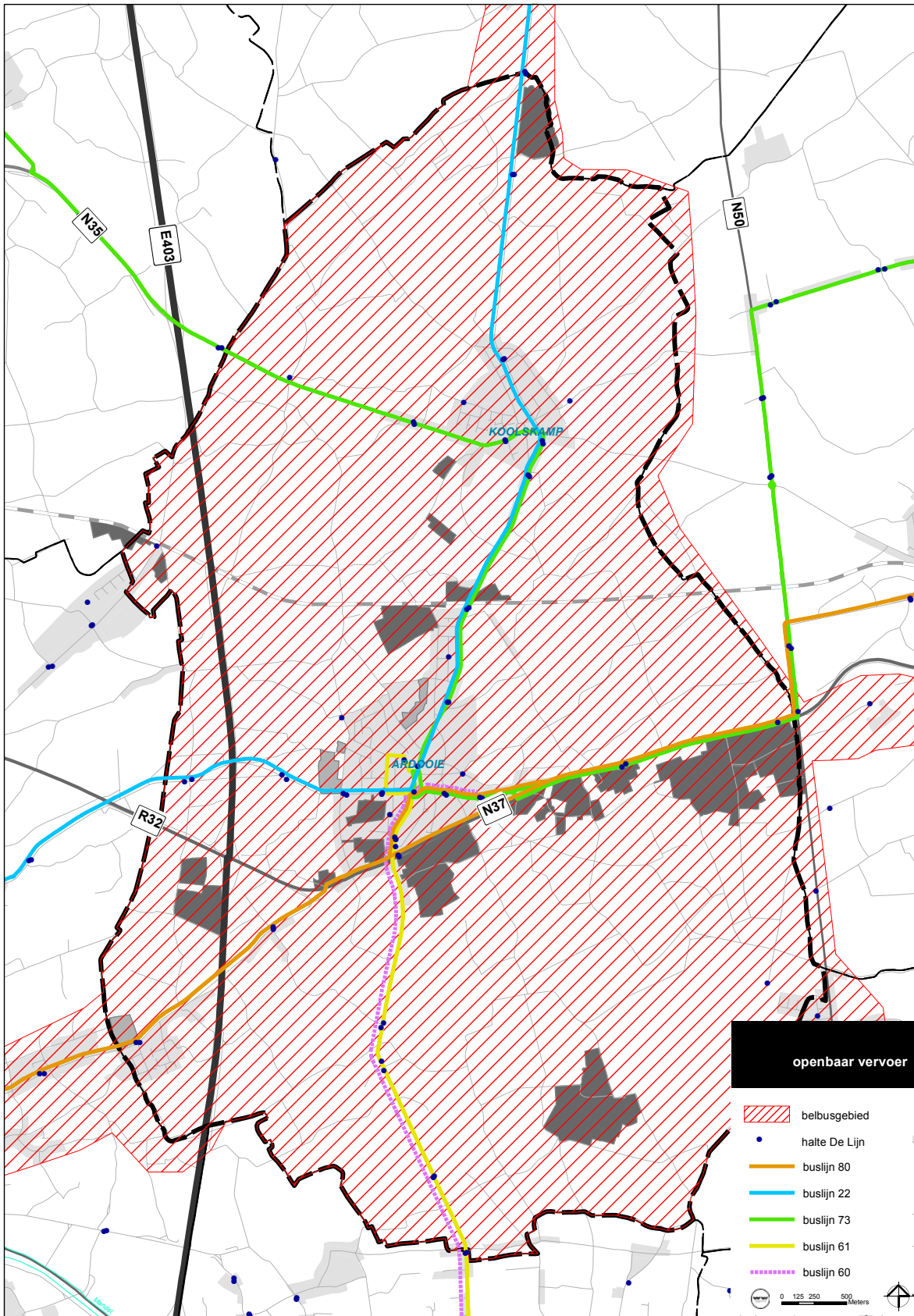
In overleg met De Lijn wordt nagegaan of de halte in de Brugstraat verplaatst kan worden.

■ aanbod

De amplitude van de buslijn 22 werd de voorbije jaren regelmatig ingeperkt wegens besparingsoefeningen en beperkt gebruik.

3.5 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De belbus 29 werd toegevoegd.



openbaar vervoernet

4 inrichting van wegen

4.1 algemene visie

Onder werkdomein A hebben alle wegen een functie toebedeeld gekregen.

De inrichting van de weg moet in overeenstemming gemaakt worden met de gewenste functie van de wegen.

De inrichting van secundaire assen en hogere wegen worden vastgelegd door de hogere overheden.

Uit de analyse en verder bespreking in kader van de uitwerkingsnota kan opgemerkt worden dat de inrichting van de N37 niet voldoet haar functie.

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 wegen. Uiteraard moeten deze principes steeds getoetst worden aan hun ligging en omgevingsfactoren.

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

lokale wegen type I

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- binnen bebouwde kom aanliggende fietspaden of gemengd verkeer ivf intensiteiten
- 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
- gemengd verkeer in bebouwde kom
- fietsinfrastructuur in functie van aanwezigheid van fietsers
- rijbaan voldoende breed zodat bussen / vrachtwagens elkaar kunnen kruisen

lokale wegen type III en lager

idem als lokale weg type II

4.2 maatregelen

■ streefbeeld N37

De N37 werd geselecteerd als een primaire weg type II. De hoofdfunctie van dergelijk type weg is het verzamelen van het verkeer op Vlaams niveau. De aanvul-

lende functie is het verbinden op Vlaams niveau naar het hogere wegennet, met name de E403.

De huidige inrichting van de N37 voldoet niet aan de inrichtingsprincipes van een primaire weg zoals voorzien in het RSV.

Er is dringend nood aan een geactualiseerd streefbeeld. Vooral de kruispunten en het fietspad langs de gewestweg moeten nader geanalyseerd worden.

Deze vraag werd reeds opgenomen in het beleidsplan uit 2002.

MOW is bevoegd voor de opmaak van het streefbeeld om tot een goed inrichtingsvoorstel van deze gewestweg te komen.

■ uitrusting routes vrachtverkeer

Om de bedrijvzones goed te ontsluiten, werden routes voor vrachtverkeer aangeduid. (zie verder)

Deze moeten voldoende uitgerust zijn om het vrachtverkeer te kunnen sturen.

Volgende maatregelen werden of worden genomen:

- De Gapaardstraat werd uitgerust met uitwijkstroken tussen de site Ter Vlucht en de Beverensestraat.
- De Wezestraat werd geselecteerd als hoofdontsluiting van de firma Ardo in het zuiden van de gemeente. Op de Wezestraat kunnen maatregelen genomen worden om de straat op te waarderen tot een lokale weg type II zoals voorzien in het PRUP Ardo, zoals wegversmallingen en herinrichting kruispunt Wezestraat x Tombrugstraat. (Het kruispunt werd reeds heringericht.)
- Hazestraat is een private weg geworden.

De andere routes behoeven geen aanpassingen.

■ herinrichting lokale wegen

De gemeente zal op termijn de Beverensestraat - wegsegment tussen Cardijnlaan en Sprietstraat - herinrichten.

Ook de Sprietstraat ter hoogte van de toekomstige verkaveling zal verbreed worden.

4.3 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De meeste maatregelen uit het oorspronkelijke plan werden doorgevoerd. De herinrichting van Beverensestraat stond reeds in het oorspronkelijke plan.

5 snelheidsbeleid

5.1 algemene visie

Binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsbeperking van 50 km/u.

Ter hoogte van de schoolomgevingen werd de snelheid verlaagd naar 30 km/u.

Vanaf begin 2017 zal een algemene snelheidsverlaging worden doorgevoerd op verschillende wegen buiten de bebouwde kom.

Het verkeersreglement zal op de meeste wegen automatisch 70 km/u als maximale snelheid instellen.

Alleen op 2x2-wegen met een middenberm en auto-snelwegen zal een hogere snelheid toegelaten zijn.

5.2 maatregelen

■ 70 km/u

De borden van 70 km/u langs de wegen buiten de bebouwde kom kunnen verwijderd worden.

Enkel indien het gewenst is om de snelheid te verhogen of te verlagen, moeten verkeersborden geplaatst worden.

Op de N37 zou op grondgebied van Ardoonie over een beperkte lengte een hogere snelheid kunnen ingesteld worden. De gemeente heeft AWV gevraagd om de snelheid te beperken tot 70 km/u wegens de beperkte afstand.

Op de R32 geldt wel de snelheid van 90 km/u.

■ poorteffecten

Overgangen tussen verschillende snelheidsregimes, en in het bijzonder de overgang naar een zone 30, worden bij voorkeur geaccentueerd met een poorteffect/snelheidsremmer.

Op de N35 en de N37 worden poorteffecten voorzien om de bebouwde kommen van respectievelijk Koolskamp en Tassche beter af te bakken en een snelheidsverlaging te realiseren.

5.3 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De 70 km/u en zone 30's zijn nieuw gegeven.

6 parkeerbeleid

6.1 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 van Ardoonie.

In kader van de herziening van het mobiliteitsplan werd een parkeeronderzoek uitgevoerd voor de kern van Ardoonie.

Uit het parkeeronderzoek kan afgeleid worden dat de parkeerdruk sterk geconcentreerd is rond de kerk en het gemeentehuis van Ardoonie. Deze omgeving huisvest diverse functies. Er zijn echter nog verschillende parkeerruimtes in de nabije omgeving met een lagere parkeerdruk. Een verschuiving van de langparkeerders naar deze ruimtes is wenselijk.

6.2 maatregelen

■ uitbreiding blauwe zone

Er zal een uitbreiding gebeuren van de bestaande blauwe zone in het centrum van Ardoonie.

De gemeente opteert voor het invoeren van een beperkte en aaneengesloten blauwe zone in het centrum van Ardoonie. Er wordt gekozen voor de wettelijke bepalingen van de blauwe zone.

In de nabije omgeving van het centrum bevinden zich een drietal parkeerruimtes voor langparkeerders op wandelafstand van het centrum: parking 't Hofland (achterzijde gemeentehuis met 70-tal PP), 't Jaeckensplein (10 PP) en parking brandweer (30 PP).

Het kortparkeren (15') ter hoogte van de handelszaken in het centrum wordt verlaten.

Een goede opvolging / handhaving van de blauwe zone moet voldoende vrije parkeerruimte bieden aan de bezoekers van de handelszaken.

De blauwe zone zal regelmatig gecontroleerd en geëvalueerd worden om na te gaan of de maatregelen overeenstemmen met de behoeften.

■ parkeren ter hoogte van de schoolomgevingen

Het parkeren ter hoogte van de schoolpoorten is een gekend Vlaams probleem.

Ouders parkeren vaak foutief om kinderen af te zetten en op te halen. Dit leidt in de schoolomgevingen vaak tot verkeersonveilige situaties.

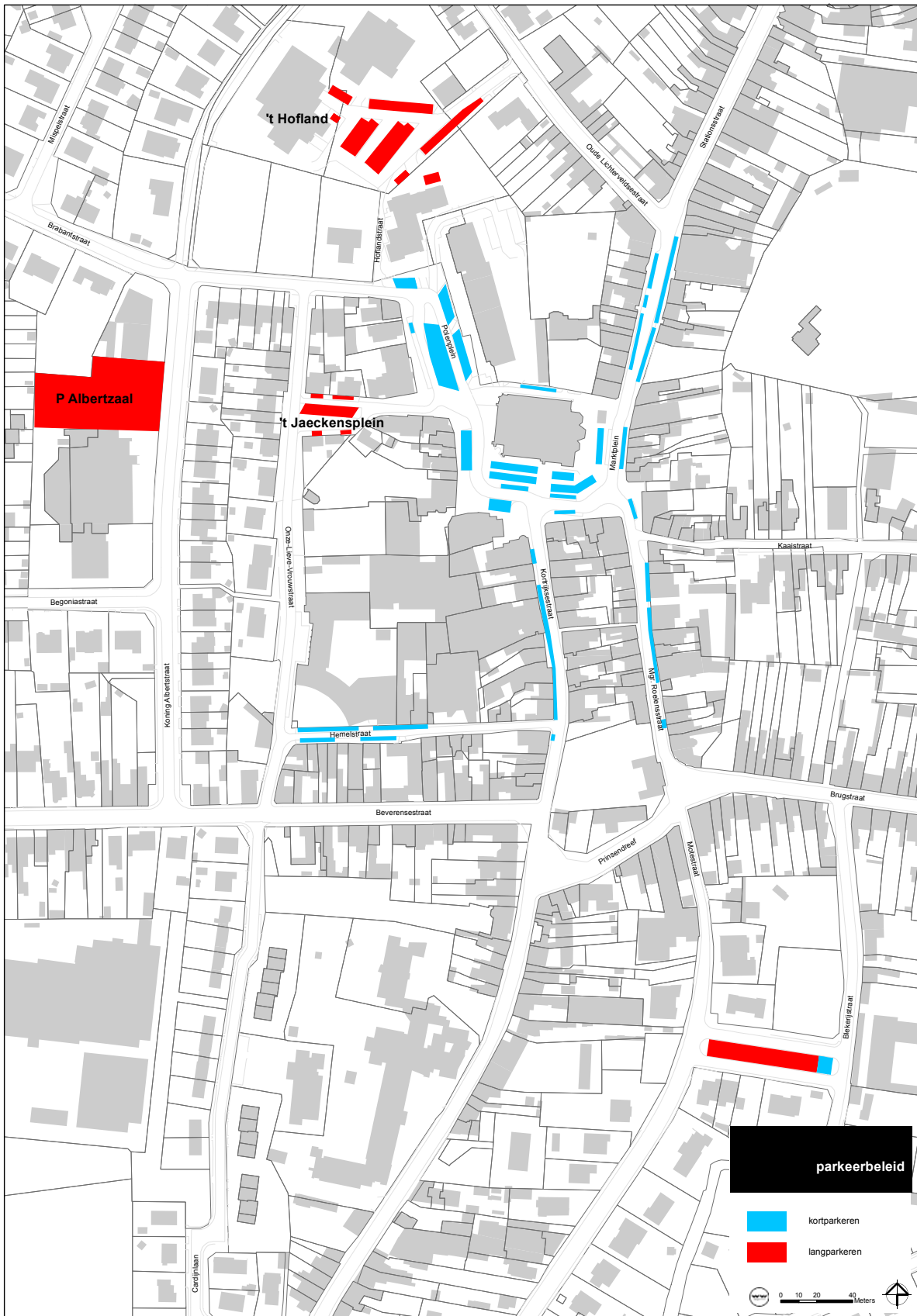
Naast sensibilisatie om parkeren ter hoogte van de schoolpoorten te ontmoedigen en om kinderen meer met fiets en te voet te laten komen, kunnen maatregelen getroffen worden.

Ter hoogte van de school De Boomgaard worden enkele parkeerplaats op de parking in blauwe zone aangeduid zodat deze kunnen gebruikt worden als kortparkeerplekken voor de ouders.

Met de secundaire school IHK in de Wezestraat zal een overleg voorzien worden om de parkeerproblematiek ter hoogte van de schoolpoort aan te kaarten.

6.3 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De blauwe zone werd aangepast na grondige analyse van de parkeerbezetting in het centrum van Ardooie. De handhaving wordt georganiseerd.



parkeerbeleid

7 zwaar vervoer

7.1 algemene visie

Het zwaar vervoer moet zo snel mogelijk gestuurd worden naar het hogere wegennet.

Dorpskernen en woonclusters worden best zoveel als mogelijk gevrijwaard van (doorgaand) zwaar vervoer.

Ardooie werd geselecteerd als economisch knooppunt. Er bevinden zich zeer veel grootschalige bedrijven en bedrijvenszones op het grondgebied.

Er is een grote behoefte aan een duidelijke ontsluiting van de bedrijvenszones.

7.2 selecties

Volgende assen worden beschouwd als routes zwaar vervoer

hoofdassen

- N37
- N50
- E403

lokale ontsluitingsassen:

- Gapaardstraat-noord
- Wezestraat
- Zwevezelestraat
- Tieltsestraat | N35
- Ardooisestraat
- Tomburgstraat
- Hazestraat

7.3 maatregelen

■ tonnagebeperkingen

Ter hoogte van de kern van Koolskamp wordt de bestaande tonnagebeperking behouden.

Uit de besprekingen in kader van herziening mobiliteitsplan bleek er een handhavingsprobleem op te treden.

Op de N35 werden ondertussen de borden van tonnagebeperking wel regelmatig herhaald, zodat handhaving makkelijker kan optreden en doorgaand zwaar vervoer beter kan geweerd worden.

Voor de kern van Ardooie wordt afgestapt van de twee aparte zones en de route doorheen het centrum. Er wordt voorgesteld om één zonale beperking in te voeren in het volledige centrum van Ardooie.

Bedrijven gelegen in deze zone kunnen de zone in- en uitrijden. Bedrijven die buiten deze zone gelegen zijn en niet moeten leveren in deze zone, zullen moeten gebruik maken van het hogere wegennet.

De bedrijven gelegen ten noorden van de kern van Ardooie - Metafox en Sioen - moeten in noordelijke rijrichting ontsluiten en zullen niet meer door de kern van Ardooie kunnen rijden (uitgenomen bij leveringen in de kern van Ardooie).

Voor de zonale beperking wordt voorgesteld een tonnagebeperking van 5 of 7,5 ton in te stellen uitgezonderd plaatselijk verkeer en landbouwvoertuigen.

Deze zone kan aangevuld worden met lokale straatverboden van 3,5 tot 5 ton.

In de Meulebeeksestraat zal een tonnagebeperking voorzien worden om het doorgaand zwaar verkeer te weren over deze weg. Vrachtverkeer moet zoveel als mogelijk het hogere wegennet volgen. De Meulebeeksestraat is een weg voor lokaal verkeer en fietsverkeer.

Handhaving is essentieel om de maatregelen te doen slagen.

■ bewegwijzering bedrijvenszones

In overleg met de stad Roeselare en MOW werd ervoor geopteerd om de bedrijvenszones te bewegwijzeren vanaf de E403.

Voor de bedrijvenszones ter hoogte van de kern van Ardooie werd geopteerd de bewegwijzering te koppelen aan het afrittencomplex E403 - 8.

Bedrijvenszone Ter Vlucht is gelegen ten westen van de E403 en heeft de naam E403-8 Z2 gekregen.

De bedrijven van Ardooie ten oosten van de E403 werden genummerd vanaf zone 15. Ze ontsluiten via de N37 naar de E403.

Voor de bedrijven ter hoogte van de kern van Koolskamp en station van Ardooie - Unifrost, Metafox en Sioen - kan een soortgelijke bewegwijzering niet uitgewerkt worden vanaf het afrittencomplex E403 - 9. Dit is een logisch gevolg van de tonnagebeperking doorheen het centrum van Koolskamp.

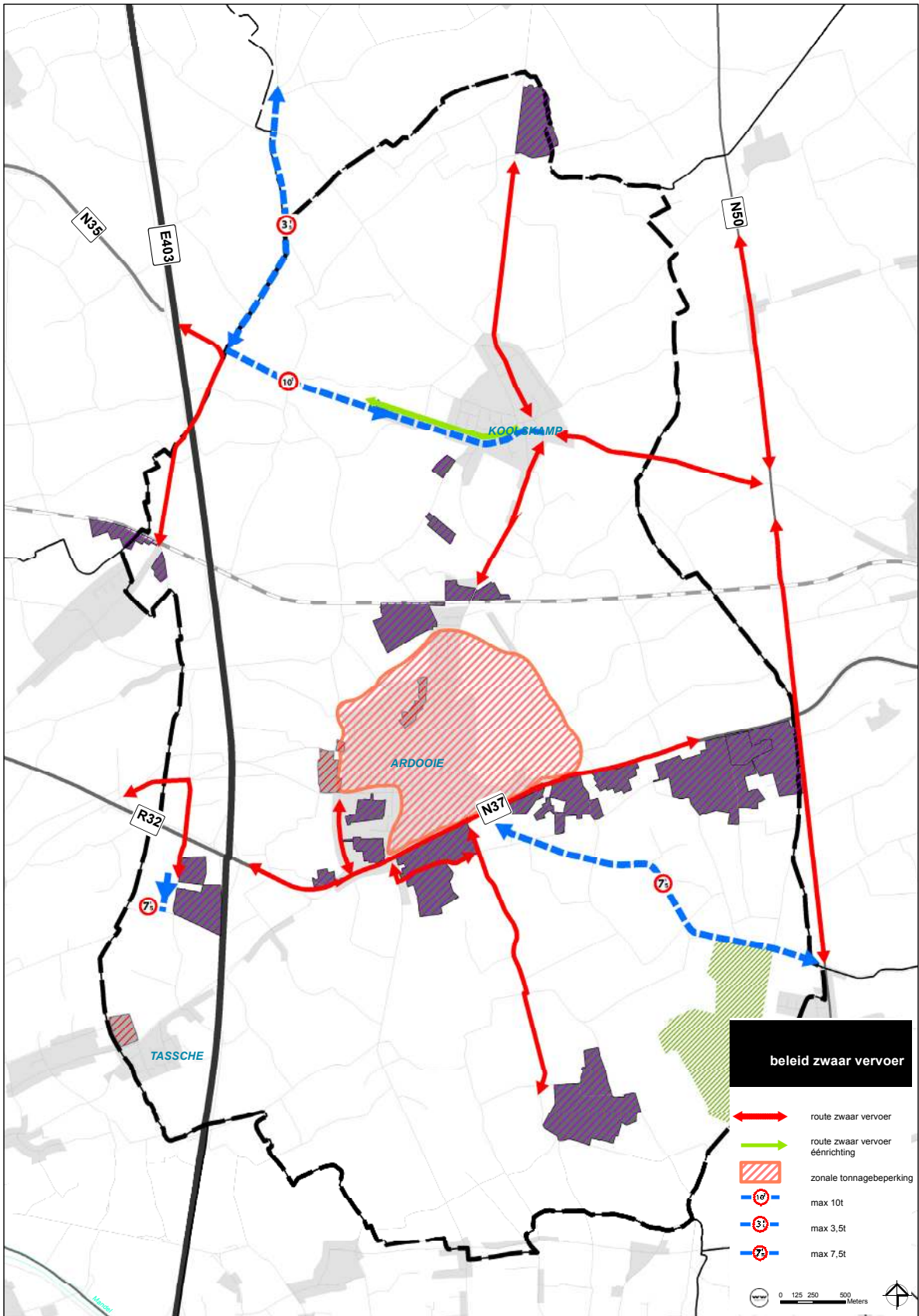
Deze bedrijven zullen eveneens bewegwijzerd worden vanaf E403 - 8 en gegroepeerd worden onder zone Z20.

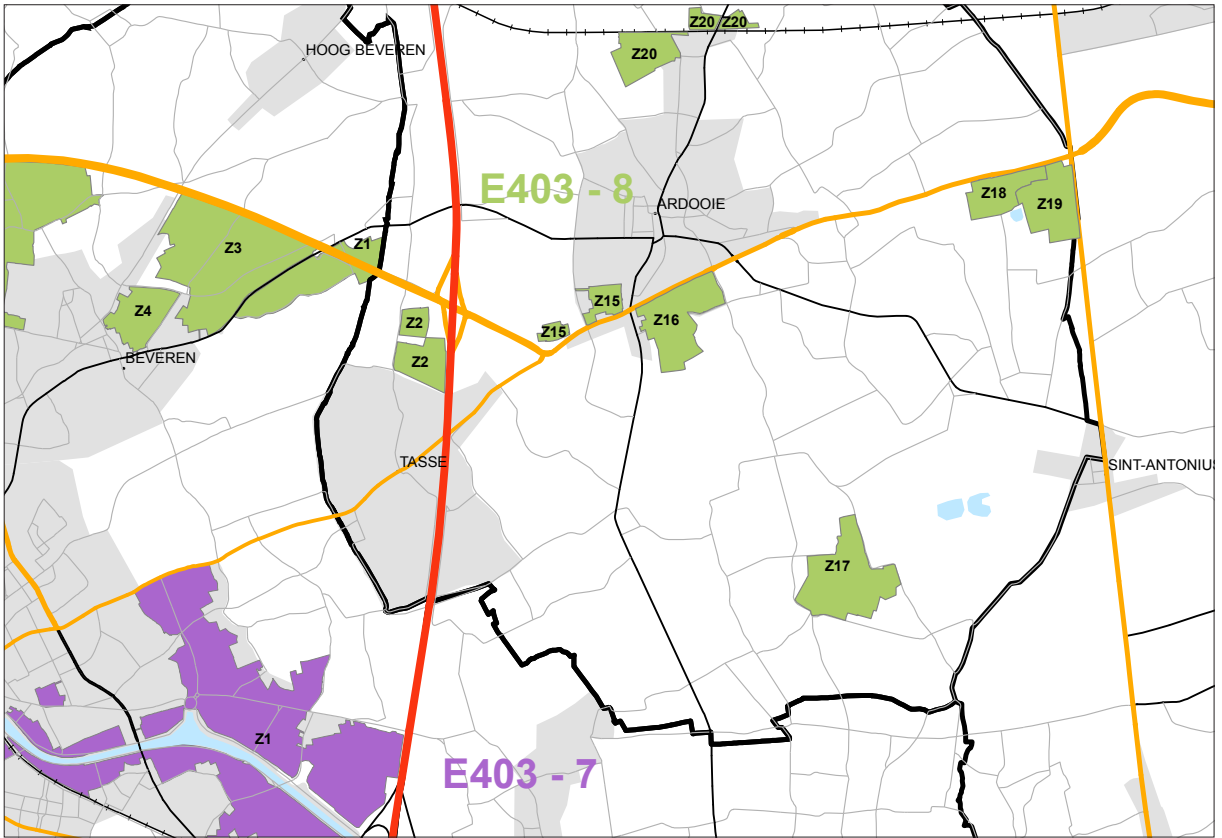
De bedrijvencluster aan de Oude Heirweg zal bewegwijzerd worden vanaf het afrittencomplex E403 - 9.

7.4 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd een route voor zwaar vervoer voorzien doorheen het centrum van Ardooie. Er werden tevens twee aparte zones voor tonnagebeperkingen aangeduid.

Deze visie werd gewijzigd. Er werd één zone voor tonnagebeperking voorzien in het centrum van Ardooie.





bewegwijzering vanaf afrittencomplex E403-8

De flankerende maatregelen moeten het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid ondersteunen.

1 vervoersmanagement

naar scholen

- stimulansen om te voet of met fiets of met openbaar vervoer 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;
- verderzetten algemene veiligheidscampagne en sensibilisering bij het begin van elk schooljaar;
- opmaak en verspreiding van schoolfietsrouteplan;

naar handelaars | bewoners

- sensibilisering rond foutparkeren;
- sensibilisering rond lang- en kortparkeren in centrum van Ardoeie;

naar bedrijven | vrachtverkeer

- sturen van vrachtverkeer naar bedrijvzone;
- interne bewegwijzering bedrijvzone;
- externe bewegwijzering bedrijvzone vanaf de omliggende gewestwegen;

2 tarifiering

- fietsvergoeding voor het gemeentepersoneel

3 algemene sensibilisatie

- sensibilisering rond ongevallen(cijfers);
- sensibilisering rond snelheidsovertredingen en verkeersovertredingen in het algemeen;
- verspreiden van fietsrouteplan onder de bevolking;
- campagnes ter stimuleren van fietsgebruik;
- promotie van openbaar vervoer (bv. bij de scholen, in toeristische folders);

4 handhaving

- handhaving inzake snelheidsregimes;
- handhaving inzake tonnagebepalingen;
- controle op het naleven van de blauwe zone (via GAS-boete);
- handhaving controles op foutparkeerders (politiezone of GAS-boete);

5 beleidsondersteuning

- verderzetten van GBC's en interne overleg rond mobiliteit en verkeer (verkeerscommissie);
- gemeente beschikt niet over een specifieke mobiliteitsambtenaar.

6 monitoring en 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
- controles op blauwe zone
- controles op tonnagebepaling
- 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 | | Prioriteit | Initiatiefnemer | Partners | Timing |
|-----|----------------------------------|-------------------|--------------------|--------------------------------------|-------------|----------|------------|-----------------|-----------|--------|
| | | | | | (excl. BTW) | Subsidie | | | | |
| A1 | woonproject Sprisstraat | ruimtelijk beleid | kern Ardoie | ontsluiting | | | hoog | gemeente | | KT |
| A2 | streefbeeld N37 | ruimtelijk beleid | grondgebied Ardoie | verkeersveiligheid doorstroming | | | laag | AWV | gemeentes | MLT |
| A3 | actualisatie wegencategorisering | ruimtelijk beleid | grondgebied Ardoie | | | | hoog | gemeente | | KT |

werkdomein verkeersnetwerken

| Nr. | Actie | Werkdomein | Locatie | Hoofdoelstelling | Budget | | Subsidie | Prioriteit | Initiatiefnemer | Partners | Timing |
|-----|---|--------------------|--------------------------|--|-------------|---------|------------|------------|-----------------|----------------------|---------|
| | | | | | (excl. BTW) | | | | | | |
| B1 | voetpadenbeleid | verblijfsgebieden | kernen | | € | 150.000 | | hoog | gemeente | | continu |
| B2 | bebouwde kom Ardoiole | verblijfsgebieden | woonproject Sprietstraat | snelheidsremmend en afbakening verblijfsgebied | € | 100.000 | | hoog | gemeente | | KT |
| B3 | snelheidsmetingen N35 en N37 | verblijfsgebieden | kernen | verkeersveiligheid | | | | hoog | AWV | gemeente | KT |
| B4 | poorteffecten bebouwde kommen Koolskamp en Tasssche | verblijfsgebieden | N35 en N37 | snelheidsremmend en afbakening verblijfsgebied | € | 400.000 | | hoog | AWV, Roeselare | gemeente | MLT |
| B5 | schoolomgeving Koolskamp - uitbreiding zone 30 | verblijfsgebieden | N35 en omliggende wegen | verkeersveiligheid | | | | hoog | AWV | gemeente | KT |
| B6 | schoolomgeving Den Boongaard - herinrichting schoolomgeving | verblijfsgebieden | Motestraat | verkeersveiligheid | | | | laag | gemeente | | LT |
| B7 | relatie verkaveling Sprietstraat met centrum Ardoiole | verblijfsgebieden | kern Ardoiole | trage verbinding | | | | hoog | | gemeente | KT |
| B8 | doorlopende straten | verblijfsgebieden | volledig grondgebied | trage verbindingen | | | | laag | | gemeente | MLT |
| B9 | toevoegen Beverensstraat/Beverensesteenweg aan BFF | fietsrouthenetwerk | Ardoiole - Roeselare | fietsbeleid | | | | hoog | gemeente | Roeselare, provincie | KT |
| B10 | Beverensstraat (1,5 km) | fietsrouthenetwerk | Ardoiole - Roeselare | verbeteren fietsinfrastructuur | € | 450.000 | fietsfonds | laag | gemeente | Roeselare, provincie | MLT |
| B11 | Oude Heirweg (400 m) | fietsrouthenetwerk | kern Ardoiole | verbeteren fietsinfrastructuur | € | 120.000 | fietsfonds | hoog | gemeente | Roeselare, provincie | MLT |

werkdomein verkeersnetwerken

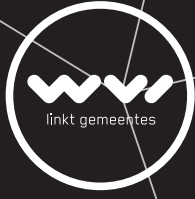
| Nr. | Actie | Werkdomein | Locatie | Hoofdoelstelling | Budget | | Subsidie | Prioriteit | Initiatiefnemer | Partners | Timing |
|-----|--|-------------------|--|--|-------------|-----------------------|----------|------------|-----------------|----------------------|--------|
| | | | | | (excl. BTW) | | | | | | |
| B12 | fietspad N37 | fietsroutenetwerk | Tielt - Ardoole | verbeteren fietsinfrastructuur | | | | hoog | AWV | Roeselare, provincie | LT |
| B13 | Stationsstraat - Ardooisestraat - Oude Ardooisestraat (1,5 km) | fietsroutenetwerk | kern Ardoole | verbeteren fietsinfrastructuur | € 450.000 | fietsfonds | | laag | gemeente | Roeselare, provincie | LT |
| B14 | fietsuggestiestroken Stationsstraat | fietsroutenetwerk | kern Ardoole | verbeteren fietsinfrastructuur | | | | hoog | gemeente | | KT |
| B15 | éénrichtingsstraten toegankelijk maken voor fietsers | fietsroutenetwerk | volledig grondgebied | verhogen comfort fietsers | | | | hoog | gemeente | | KT |
| B16 | fietsstallingen bij overstapvoorzieningen | fietsroutenetwerk | kernen | verhogen comfort fietsers | € 3.000 | 75% via Vlaams gewest | | laag | gemeente | De Lijn | MLT |
| B17 | fietsoversteek N37 | fietsroutenetwerk | kruispunten Wezestraat en Meulebeeksestraat over N37 | veilige oversteek voor fietsers en autoverkeer | | | | hoog | AWV | gemeente | KT |
| B18 | Meulebeeksestraat | fietsroutenetwerk | accentuering fietsoversteken op kruispunten | verkeersveiligheid fietsers | | | | hoog | gemeente | | KT |
| B19 | wijziging bushalte Brugstraat | openbaar vervoer | Brugstraat | doorstroming | | | | hoog | gemeente | De Lijn | KT |
| B20 | bushaltes Brugstraat - uitsluitpende haltes | openbaar vervoer | Brugstraat | doorstroming | € 30.000 | | | laag | gemeente | De Lijn | MLT |
| B21 | herinrichting Beverensestraat | inrichting wegen | Beverensestraat kern Ardoole | | | | | laag | gemeente | De Lijn | MLT |
| B22 | wegname verkeersborden IIV 70 km/u maatregel | snelheidsbeleid | volledig grondgebied | | | | | hoog | | | KT |

werkdomein verkeersnetwerken

| Nr. | Actie | Werkdomein | Locatie | Hoofdoelstelling | Budget | Subsidie | Prioriteit | Initiatiefnemer | Partners | Timing |
|-----|--|---------------|---|-------------------------------|--------|----------|------------|-----------------|-------------|--------|
| B23 | blauwe zone - aanpassing | parkeerbeleid | kern Ardoole | rotatie parkeren | | | laag | gemeente | politiezone | KT |
| B24 | overleg IHK | parkeerbeleid | kern Ardoole | verkeersvrije schoolomgeving | | | hoog | gemeente | | KT |
| B25 | tonnagebeperking kern Ardoole | zwaar vervoer | kern Ardoole | veren doorgaand zwaar vervoer | | | hoog | gemeente | bedrijven | KT |
| B26 | tonnagebeperking Meulebeeksesstraat | zwaar vervoer | Meulebeeksesstraat | veren doorgaand zwaar vervoer | | | laag | gemeente | bedrijven | MLT |
| B27 | bewegwijzering bedrijvenzones | zwaar vervoer | Ardoole | bewegwijzering vanaf E403 | | | hoog | AWV | gemeentes | KT |
| B28 | interne bewegwijzering bedrijvenzone Tombrug | zwaar vervoer | bedrijvenzone Tombrug aan Tombrugstraat | Interne bewegwijzering | | | laag | WVI | gemeente | KT |

werkdomein flankerende maatregelen

| Nr. | Actie | Werkdomein | Locatie | Hoofdoelstelling | Budget | Subsidie | Prioriteit | Initiatiefnemer | Partners | Timing |
|-----|---|------------|----------------|--------------------|--------|----------|------------|-----------------|----------|---------|
| C1 | maatregelen naar scholen | flankerend | gebiedsdekkend | vervoersmanagement | | | hoog | gemeente | | continu |
| C2 | sensibilisering rond parkeren/ nieuw parkeerbeleid | flankerend | gebiedsdekkend | vervoersmanagement | | | hoog | gemeente | | KT |
| C3 | informeren rond interne bewegwijzering bedrijvenzone | flankerend | gebiedsdekkend | vervoersmanagement | | | hoog | gemeente | WVI | KT |
| C4 | informeren rond externe bewegwijzering bedrijvenzones | flankerend | gebiedsdekkend | vervoersmanagement | | | hoog | AWV | gemeente | KT |
| C5 | sensibilisering rond snelheidsmetingen, ongevallen | flankerend | gebiedsdekkend | sensibilisatie | | | hoog | gemeente | | KT |
| C6 | informatieversteking rond verkeer en OV | flankerend | gebiedsdekkend | sensibilisatie | | | hoog | gemeente | | continu |
| C7 | promotie fietsgebruik | flankerend | gebiedsdekkend | sensibilisatie | | | hoog | gemeente | | continu |
| C8 | controle blauwe zone | flankerend | centrum | handhaving | | | hoog | politiezone | | continu |
| C9 | controle fouparkeren | flankerend | centrum | handhaving | | | hoog | politiezone | gemeente | continu |
| C10 | controles tomagebepijking | flankerend | gebiedsdekkend | handhaving | | | hoog | politiezone | gemeente | continu |
| C11 | snelheidsmetingen, snelheidscontroles, e.a. | flankerend | gebiedsdekkend | handhaving | | | hoog | politiezone | gemeente | continu |



PARTICIPATIE

UITWERKING

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

- De verschillende gemeentelijke adviesraden 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 de beleidsfase.

Volgende adviesraden zullen gecontacteerd worden:

- seniorenraad
- jeugdraad
- middenstandsraad
- milieuraad (AMAR)
- GECORO
- verkeerscommissie

Dit participatietraject werd goedgekeurd in de gemeenteraad van 26 mei 2015.

ADVIEZEN

1 uitwerkingsnota

Op 9 mei 2016 heeft de gemeente een infomoment georganiseerd voor alle hogervermelde adviesraden. Tijdens het infomoment werden de verschillende thema's toegelicht.

Aan de adviesraden werd gevraagd tegen medio juni 2016 hun adviezen over te maken.

Van alle adviesraden uitgezonderd de jeugdraad werd een advies ontvangen.

In wat volgt worden de adviezen van de verschillende raden gebundeld. In *cursief* werd het advies commentariseerd of verder onderzocht.

■ verkaveling Sprietstraat

De meeste adviesraden zijn gewonnen voor het voorstel om de fietspaden te ontdebelen en maatregelen te onderzoeken die voorzien werden in scenario 1.

De seniorenadviesraad pleit ook om voldoende voetpaden te voorzien in de verkaveling en richting de bushalte in de Beverensestraat. Dit bevordert de veiligheid van de voetgangers en nodigt uit om te voet te gaan.

Twee adviesraden stellen voor om het dubbelrichtingsfietspad te behouden, met name Middenstandsraad en Gecoro.

De Middenstandsraad is voor een behoud van dubbelrichtingsfietspad, zodat fietsers de rijbaan geen tweemaal moeten dwarsen.

Deze vaststelling is correct. Het is echter de bedoeling van de gemeente om ook het fietspad in het verlengde van de Beverensestraat richting centrum - gedeelte tussen Sprietstraat en Cardijnlaan - aan te pakken en gemengd verkeer te voorzien in dit gedeelte van de straat. Op dat moment vervalt het argument dat fietsers de rijbaan zouden moeten dwarsen om fietspad te bereiken. In het gedeelte tot aan de Cardijnlaan werd reeds gemengd verkeer voorzien.

Daarenboven lost een dubbelrichtingsfietspad de problemen aan kruispunt Sprietstraat x Beverensestraat niet op.

Gecoro wenst een behoud van dubbelrichtingsfietspad, aangezien er anders geen ruimte zou zijn voor parkeervoorzieningen.

Deze veronderstelling is niet terecht. Als geopteerd wordt voor gemengd verkeer in de Beverensestraat - gedeelte tussen Sprietstraat en Cardijnlaan - is er vol-

doende ruimte om geschrant parkeren te voorzien. De rijbaan (excl voetpaden aan weerszijden van 2 m breedte) heeft een breedte van 7,5 m. Er is dus voldoende ruimte voor parkeervakken.

Enkele adviesraden spreken zich ook positief uit om het fietspad richting Roeselare aan te pakken. Dit voorstel tot opname van de Beverensestraat /Beversesteenweg (grondgebied Roeselare) werd ook voorgelegd aan de provincie West-Vlaanderen en de stad Roeselare.

De stad Roeselare is akkoord indien het een “toevoeging” betreft van deze route aan het BFF. De stad wenst de N37 eveneens te behouden als functionele fietsroute, aangezien het de kortste verbinding betreft. Ook de provincie spreekt zich in die zin uit om een extra functionele fietsroute te overwegen in het dense regionaal stedelijke gebied. Uiteraard moeten de toekomstige fietsvoorzieningen voldoen aan de voorwaardes van het fietsvademecum.

Het college van Ardoos heeft volgende beslist:

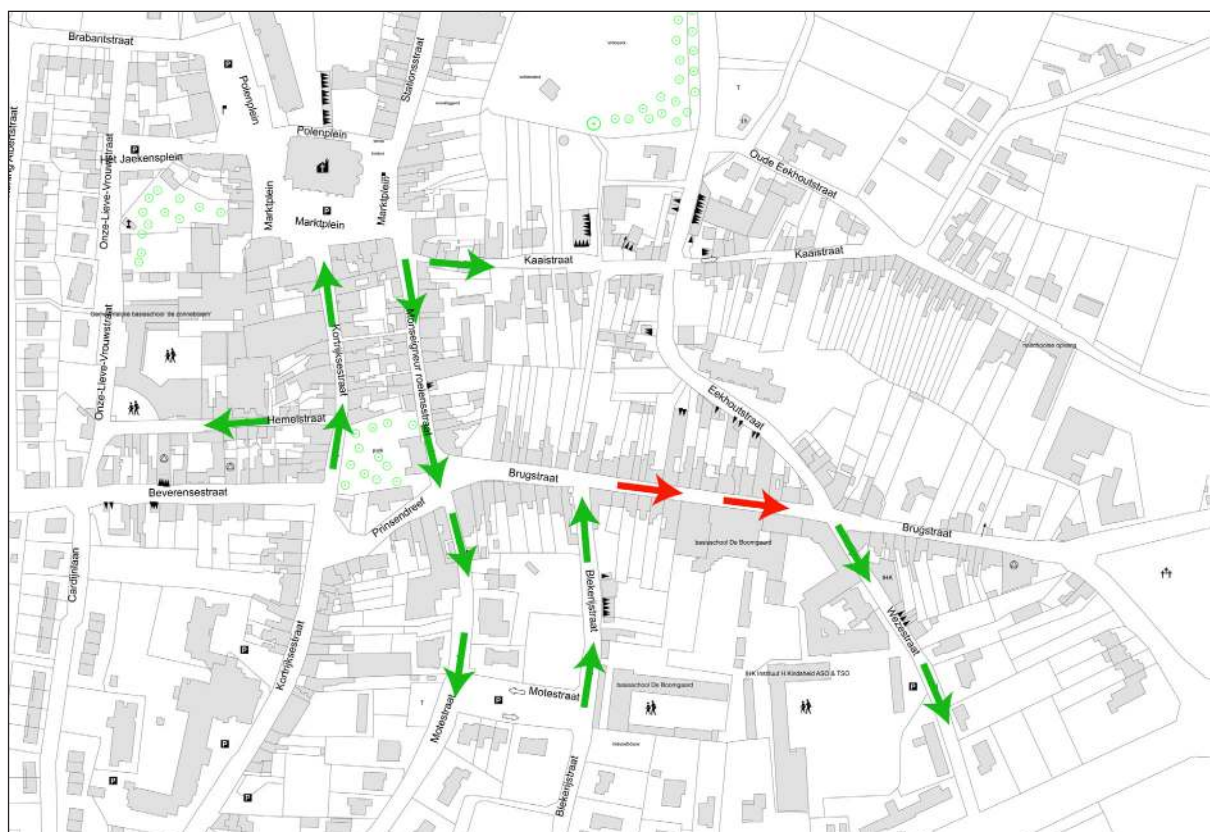
- scenario 1 te behouden als voorkeursscenario
- officiële vraag lanceren naar provincie om de Beverensestraat toe te voegen aan bovenlokaal fietsroutenetwerk

■ schoolomgevingen

In de adviezen wordt geopteerd om de bushalte in de Brugstraat te suppressen en eventueel te verschuiven richting Prinsendreef of helemaal te suppressen. Gecoro en seniorenraad stellen ook voor om enkele parkeerplekken te suppressen in de Brugstraat. Seniorenraad gaat nog verder en stelt voor om de blauwe zone zeker te behouden in de Brugstraat en verder te onderzoeken of er geen éénrichtingsverkeer kan ingevoerd worden in de Brugstraat.

Het voorstel tot invoeren éénrichtingsverkeer werd nader geanalyseerd.

Éénrichtingsverkeer invoeren in de Brugstraat (zie onderstaande figuur) zou tot gevolg hebben dat er veel zal moeten omgedren worden door de bewoners (circa 1.3 km via Eeckhoutstraat in noordelijke richting of circa 1,7 km via N37 in zuidelijke rijrichting) wegens de aanwezigheid van reeds bestaande éénrichtingsstraten in centrum en beperkte alternatieven. De Kaaistraat heeft een te smal profiel om als alternatieve route dienstig te zijn. In onderstaande figuur werd het éénrichtingsverkeer in Brugstraat en Kaaistraat in dezelfde rijrichting voorzien om de Kaaistraat niet te overbelasten. Dit is tevens centrumuitwaarts.



Dit voorstel heeft ook tot gevolg dat de bussen in één rijrichting niet meer door de Brugstraat kunnen rijden, waardoor de halteplaatsen zouden moeten verschuiven naar de N37. Voor de duidelijkheid opteert De Lijn ervoor om beide halteplaatsen naar de N37 te verschuiven. Dit zal gepaard gaan met oversteekbewegingen over de N37. Dit komt zeker niet ten goede aan de veiligheid voor de scholieren en overige gebruikers van het openbaar vervoer.

Het college van Ardoonie heeft volgende beslist:

- *in overleg met De Lijn de locatie van de bushalte in de Brugstraat herbekijken en enkele parkeerplekken supprimeren*
- *éénrichtingsverkeer in de Brugstraat zou een goed alternatief zijn voor de smalle straat, maar creëert helaas andere problemen: de bushaltes zouden moeten verschoven worden naar de N37 en busgebruikers moeten de gevaarlijke N37 kruisen om centrum Ardoonie te bereiken en tevens zou de omrijfactor voor bewoners hoog zijn.*

■ ontsluiting bedrijvenzones

De meeste adviesraden staan achter het voorstel om een optimalisatie van de huidige situatie door te voeren, met name scenario 1.

Handhaving wordt als essentieel aangehaald.

De Middenstandsraad adviseert om geen aanpassingen door te voeren, aangezien er geen grote problemen zijn met vrachtwagens in het centrum.

Het college van Ardoonie heeft volgende beslist:

- *scenario 1 te behouden als voorkeursscenario*
- *handhaving rond zwaar vervoer organiseren*
- *overleg met AWV omtrent bewegwijzering bedrijven(zones) langs de N37*

■ parkeerbeleid

De meeste adviesraden staan achter het voorstel van scenario 1 om een eerder beperkte blauwe zone in te voeren.

De seniorenraad stelt voor om een grotere blauwe zone te voorzien, zoals voorgesteld in scenario 2. Dit moet aangevuld worden met een goed parkeerroute-systeem waarop de parkeerruimtes voor langparkeerdere worden aangeduid.

De Gecoro en Middenstandsraad stellen voor om het 15 min parkeren bij enkele handelaars te behouden. Middenstandsraad vraagt om parkeren van 3 u mogelijk te maken.

Middenstandsraad en Amar stellen voor om bewonerskaarten te voorzien. Amar stelt voor bewonerskaarten uit te reiken aan bewoners zonder garage.

Een éénduidig beleid met vaste uren is duidelijker leesbaar en herkenbaar door alle parkeerdere en eveneens door de controleurs. Enkele parkeerplekken voorzien voor drie uur parkeren is niet aangewezen.

Het voorzien van enkele parkeerplekken met een kortere parkeertijd kan afgewogen worden.

Echter door de blauwe zone te verruimen zal er meer parkeerruimte vrij komen voor kortparkeerdere en zal de druk afnemen op het parkeren in de kern. Als de blauwe zone tevens gehandhaafd wordt, zal er zeker parkeerruimte beschikbaar zijn.

Parkeerkaarten voor bewoners zonder garage kan overwogen worden. De gemeente beschikt echter niet over een lijst van bewoners die parkeergarage huren. Het is aangewezen parkeerkaarten tegen betaling aan te bieden, te beperken tot één kaart per adres en jaarlijks te laten vernieuwen.

Het college van Ardoorie heeft volgende beslist:

- *scenario 1 door te voeren rond uitbreiding blauwe zone met maximale parkeerduur van 2 uur*
- *handhaving moet op punt staan bij aanpassing blauwe zone*
- *evaluatie van parkeergebeuren ter hoogte van handelszaken*
- *nader onderzoek rond parkeerkaarten (overzicht van aantal woningen zonder garage binnen afgebakende zone)*

■ **fietsbeleid en trage wegenbeleid**

De meeste adviesraden staan achter het fietsbeleid. Er wordt vooral gevraagd werk te maken van de fietsverbindingen naar Roeselare vanuit Ardoorie maar ook vanuit Koolskamp.

Het college van Ardoorie heeft volgende beslist:

- *fietsvoorzieningen richting Roeselare moeten prioritair behandeld worden in beleidsplan*

■ **visie N37**

De meeste adviesraden staan achter de voorstellen uit het nota.

Gecoro raadt aan om versneld werk te maken van streefbeeld N37.

Voorstel aan college als beslissing:

- *officiële vraag stellen aan AWV om streefbeeld rond N37 te vernieuwen*

■ **bijkomende aandachtspunten**

Seniorenraad wijst op twee gevaarlijke kruispunten/oversteken:

- *oversteek in Tassche (thv Spanjestraat)*
- *kruispunt Knijffelingstraat x Oude Lichterveldestraat*

Het college van Ardoorie heeft volgende beslist:

- *kruispunten nader te onderzoeken*
- *bepaalde ingrepen zijn mogelijk*

2 beleidsplan

Op 13 april 2017 heeft de gemeente een infomoment georganiseerd voor alle hogervermelde adviesraden. Tijdens het infomoment werd het volledige mobiliteitsplan toegelicht.

Aan de adviesraden werd gevraagd tegen eind april 2017 hun adviezen over te maken.

Van alle adviesraden uitgezonderd de seniorenraad en verkeerscommissie werd een advies ontvangen. Ook firma De Vriese uit de Oude Heirweg heeft een brief/advies geformuleerd

In wat volgt worden de adviezen van de verschillende raden gebundeld. In cursief werd het advies commentariseerd en/of verder onderzocht.

■ site in de Oude Heirweg

De firma De Vriese merkt terecht op dat er binnen het mobiliteitsplan geen rekening werd gehouden met de activiteiten van hun bedrijf. Het bedrijf genereert 80 tot 100 vrachtwagens per werkdag.

Het college van Ardooië heeft beslist:

- *de bedrijfssite toe te voegen aan de verschillende plannen*
- *binnen het onderdeel wegcategorisering en zwaar vervoer rekening te houden met deze bedrijfssite.*

Dit werd aangepast in het onderhavige beleidsplan.

■ parkeerbeleid

De Middenstandsraad adviseert om de blauwe zone in te voeren van 9u tot 17u met een maximale duur van 2u. Na evaluatie kan de mogelijkheid van bewonerskaarten geëvalueerd worden.

De Gecoro stelt voor het kortparkeren te behouden binnen en buiten de blauwe zone. De gecoro is geen voorstander van bewonerskaarten.

De Gecoro stelt voor een behoud van de blauwe zone in de Brugstraat. Ook tijdens het infomoment werd voorgesteld om de blauwe zone te behouden in de Brugstraat.

Milieuraad wenst wel bewonerskaarten in te voeren. Dit wel alleen voor bewoners zonder garage.

De Jeugdraad staat achter de Kiss and Ride zone (of blauwe zone) op de parking aan de Motestraat. De Jeugdraad roept sterk op tot een overleg met IHK om het parkeren te bespreken aan de schoolpoort.

Advies vanuit WVI:

WVI stelt voor om in eerste instantie de wettelijke reglementering in te voeren. Er is niet dadelijk een reden gegeven waarom het einduur zou moeten ingesteld worden op 17u ipv 18u.

WVI adviseert om in de beginfase nog geen afwijkingen op deze reglementering toe te staan.

Indien de blauwe zone een goede navolging krijgt (i. e. een goede handhaving), zou er voldoende vrije ruimte beschikbaar moeten komen om te kunnen parkeren.

Het kortparkeren (circa 15' ter hoogte van handelszaken) kan weinig tot niet gecontroleerd worden, tenzij via sociale controle/druk.

Er bevinden circa 40 handelszaken/vrije beroepen binnen de huidige afbakening van de blauwe zone. Indien elke onderneming een aparte parkeerplek opeist, worden circa 24% van de parkeerplekken ingenomen.

Na een evaluatieperiode met bijkomend parkeeronderzoek kan bekeken worden of er nog bijkomende nood is aan bewonerskaarten of andere vormen van parkeerbeleid.

Uit het gevoerde parkeeronderzoek komt niet naar voren dat er parkeerdruk is in de Brugstraat.

De randen van een blauwe zone ondervinden weliswaar steeds een hogere parkeerdruk.

De zone kan uitgebreid worden met een gedeelte van de Brugstraat, tot aan de Blekerijstraat (15 PP) en eventueel ook Prinsendreef (6 PP).

Het college van Ardooië heeft beslist:

- de wettelijke reglementering van blauwe zone in te voeren;
- een evaluatie van de blauwe zone na 1 jaar invoering en controle door te voeren. Deze evaluatie moet jaarlijks herhaald worden op basis van de cijfergegevens van de controles;
- het gebied van blauwe zone voorlopig te behouden zoals voorzien binnen beleidsplan. Bij evaluatie kan de zone eventueel uitgebreid worden.

■ fietsbeleid

De Milieuraad meldt dat er geen fietsvoorziening aanwezig is in de Stationsstraat.

De Jeugdraad merkt op dat de zichtbaarheid op meerdere kruispunten met de Stationsstraat te wensen overlaat. Dit is vaak te wijten aan geparkeerde auto's in Stationstraat die zicht belemmeren. Dit veroorzaakt gevaarlijke situaties voor fietsers. Er wordt voorgesteld spiegels te voorzien op de kruispunten.

De Jeugdraad raadt bijkomende oplossingen aan voor de Brugstraat, waaronder fietssuggestiestroken te voorzien om de fietsers meer in the picture te zetten.

De Jeugdraad betreurt het feit dat het éénrichtingsverkeer niet tot de mogelijkheden behoort.

De Jeugdraad merkt anderzijds op dat de N37 totaal niet aantrekkelijk is als fietssnelweg. De raad vraagt een kwalitatievere inrichting van het fietspad langsheen de N37, zoals een groene bufferstrook.

Tijdens het infomoment werd voorgesteld om een fietspad te voorzien langsheen de Oude Heirweg tot aan de N35.

Advies vanuit WVI:

Het voorzien van fietssuggestiestroken in Brugstraat en Stationsstraat is te overwegen waard. Op deze manier wordt meer aandacht geschonken aan de fietsers en de gemiddelde snelheid zal sterk afnemen (circa 10% afname). Het zou wenselijk zijn de fietssuggestiestroken eveneens door te voeren op de Stationsstraat - Kortrijksestraat in Ardoorie-kern. Kortrijksestraat - Stationsstraat maakt onderdeel uit van de bovenlokale fietsrouten netwerk (BFF) tussen Izegem - Ardoorie - Koolskamp - Zwevezele.

Bij de herinrichting van de Stationsstraat en voorzien van afgebakende parkeerstroken zou de zichtbaarheid op de kruispunten toch moeten verbeterd zijn. Spiegels kunnen eventueel ondersteunend werken.

De Oude Heirweg maakt onderdeel uit van bovenlokaal fietsrouten netwerk tussen Koolskamp en Beveren. Er ontbreekt een fietsinfrastructuur tussen de spoorweg en de kern van Kapelhoek (grondgebied Roeselare).

Er kan best werk gemaakt worden om dit ontbrekende weggedeelte (circa 360 m) te voorzien van fietsinfrastructuur. Het meer noordelijke gedeelte van de Oude Heirweg maakt geen onderdeel uit van BFF en er is ook niet dadelijk een interessante bestemming aanwezig.

De fietsinfrastructuur langsheen de N37 blijft een belangrijk aandachtspunt.

Het college van Ardoorie heeft beslist:

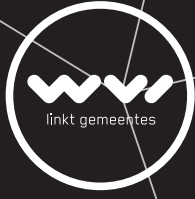
- fietssuggestiestroken in overweging te nemen in de Stationsstraat;
- goede fietsinfrastructuur langsheen de N37 te blijven bepleiten. Er zal in eerste instantie werk gemaakt worden van de oversteekbaarheid van de N37 ter hoogte van Brugstraat/ Meulebeeksestraat.

■ zwaar vervoer

De Jeugdraad vraagt om de dorpskernen zoveel als mogelijk te vrijwaren van zwaar vervoer.

Met de zonale tonnagebeperking te voorzien in de kern van Ardoorie, wordt grotendeels tegemoet gekomen aan deze vereisten.

Uiteraard is er nood aan een goede handhaving.



BIJLAGEN

SAMENSTELLING GBC

vaste leden

| Naam | Dienst |
|--------------------|---|
| Karlos Callens | Burgemeester - voorzitter |
| Frederik Potvliege | Departement Mobiliteit en Openbare Werken - mobiliteitsbegeleider |
| Vincent Huart | VVM De Lijn |
| Rik Loyson | Districtchef AWV |

variabele leden

| Naam | Dienst |
|-----------------|------------------|
| Koen Vanneste | Provinciebestuur |
| Annemie Wynands | LNE |

adviserende leden

| Naam | Dienst / organisatie |
|--------------------|--------------------------------------|
| Margo Swerts | WVI (opdrachthouder mobiliteitsplan) |
| Bart De Bruyne | Lokale politiezone |
| Charlotte Vanhecke | Hoofd technische dienst |
| Dominiek Pillaert | gemeentesecretaris |
| Krist Soenens | schepen |

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN ARDOOIE

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 30/01/2017

Verslaggever: Margo Swerts

Verslag versie 31/01/2017

Onderwerp: beleidsplan MOBILITEITSPAN

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) |
|--------------------|---|--|---|
| Karlos Callens | Burgemeester - voorzitter | burgemeester@ardooie.be | A |
| Frederik Potvliege | Departement Mobiliteit en Openbare Werken - mobiliteitsbegeleider | frederik.potvliege@mow.vlaanderen.be | A |
| Vincent Huart | VVM De Lijn | Vincent.Huart@delijn.be | A |
| Daniël Lauwers | AWV Pittem | Daniel.lauwers@mow.vlaanderen.be | A |
| Rik Loyson | Districtschef AWV | Rik.loyson@mow.vlaanderen.be | A |

2. Variabele leden

| Naam | Dienst | Telefoon/e-mail | Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N) |
|-----------------|------------------|--|--|
| Koen Vanneste | Provinciebestuur | Koen.vanneste@west-vlaanderen.be | A |
| Annemie Wynands | LNE | 02/553 14 93 annemie.wynands@lne.vlaanderen.be | N |

¹ Verwijder wat niet past.

3. Adviserende leden

| Naam | Dienst / organisatie | Telefoon/e-mail | Aanwezig (A) Afwezig (N) |
|--------------------|----------------------------|---|-----------------------------|
| Margo Swerts | wvi | 050/36.71.71 / mswerts@wvi.be | A |
| Bart De Bruyne | Lokale politiezone | 051/42.84.61 | N |
| Jochen Demeyere | Lokale politiezone wijk | Wijk.ardooie@pzregiotielt.be | A |
| Charlotte Vanhecke | Hoofd technische dienst | td@ardooie.be | N |
| Dominiek Pillaert | gemeentesecretaris | secretaris@ardooie.be | A |
| Krist Soenens | schepen | k.soenens@ardooie.be 0478/80.21.63 | A |

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

In wat volgt worden de voornaamste besprekingen tijdens de GBC toegelicht. De andere elementen werden aangepast in de beleidsnota zelf.

1. Informatief deel

Knelpuntenkaart

De Lijn merkt op dat er minder bedrijvenzones vermeld staan op deze kaart. Dit zal worden bekeken.

In de huidige plannen wordt rekening gehouden met de bedrijven die ook in detail werden beschreven en besproken in de verkenningsnota. De contouren van de bedrijven(zones) zijn gecontroleerd en gecorrigeerd. Op de oorspronkelijke plannen werd een basislaag van Vlaanderen gebruikt zonder correctie uit te voeren. De bedrijven die ontbreken zijn hebben een beperkte mobiliteitsimpact of zijn buiten grondgebied Ardoois gelegen.

Doelstellingen

In de RMC werd opgemerkt dat de operationele doelstellingen verder moeten besproken worden in de GBC om deze smarter te maken.

Er werd een aanzet gedaan om deze aan te passen, maar het is niet altijd evident voor een gemeentebestuur om doelstellingen zeer concreet te kwantificeren en een timing te bepalen. Een gemeente heeft niet als enige partner een impact op verkeersongevallen of fietsverkeer. De GBC-leden zijn akkoord dat er in algemene termen gesproken wordt om deze doelstellingen uit te werken.

Voor de gemeente Ardoois zijn de doelstellingen rond schoolomgevingen en verkaveling Sprietstraat wel belangrijk om op te nemen. Dit in tegenstelling tot de visie van de kwaliteitsadviseur.

De provincie haalt aan dat wat de inrichting van de fietspaden betreft de gemeente zich best houdt aan de richtlijnen uit het Fietsvademecum. Voor sommige fietspaden op grondgebied Ardoois is dit momenteel niet van toepassing, zoals Meulebeeksestraat.

2. Richtinggevend deel

Ruimtelijk beleid

De provincie merkt op dat voor het woonproject de ontsluiting in detail werd aangehaald. Dit zou best ook worden besproken voor de andere ruimtelijke ontwikkelingen, zoals sport en recreatie.

Wegencategorisering

MOW vraagt zich af of de Zwevezelestraat in het centrum van Koolskamp niet moet verlaagd worden tot een lokale weg II. Dit naar analogie van de categorisering in centrum Ardoois.

Theoretisch is dit correct, maar niemand zal omrijden via de N50 om naar Zwevezele te rijden. Er zijn daarenboven geen verkeersproblemen in Koolskamp. Er wordt niet ingegaan op dit voorstel.

Vanuit WVI wordt voorgesteld om de Meulebeeksestraat niet meer als lokale weg type II aan te duiden. Dit is eerder een sluipteg richting Meulebeke. Er wordt voorgesteld deze weg eerder als lokale fietsroute op te nemen. De straat vormt de kortste verbinding tussen Ardoonie en Meulebeke. Voor vrachtverkeer kan beter het hogere wegennet genomen worden.

Deze maatregel vereist wel dat er acties genomen worden om deze weg op te waarderen tot een fietsas.

De weg werd enkele jaren geleden heraangelegd. In de bochten werd het fietspad vrijliggend voorzien. Op andere plekken werd een eerder smal en aanliggend dubbelrichtingsfietspad voorzien. Op de kruispunten werd niet dadelijk aangegeven dat fietsers uit beide rijrichtingen komen.

AWV haalt aan dat de oversteek over de N37 niet veilig is ter hoogte van de Meulebeeksestraat en ook niet ter hoogte van de Wezestraat. In de Wezestraat is er echter een middelbare school gesitueerd. Verschillende scholieren dwarsen de N37 ter hoogte van de Wezestraat.

Ter hoogte van de Wezestraat werd in het verleden een PCV-dossier uitgewerkt. Dit heeft geleid tot het voorzien van de biflash. Andere maatregelen zoals verlichting, drukknop voor fietsers werden niet weerhouden. De N37 is een primaire weg waarop de doorstroming primeert.

Tevens wordt aangehaald dat bepaalde afslagbewegingen vanaf het onderliggende wegennet op de N37 gevaarlijke bewegingen genereren. Beide zaken worden best samen bekeken.

Afspraken:

- Op kruispunten van de Meulebeeksestraat fietspad duidelijker aangeven, zoals dubbele pijlen op wegdek, rode slemlaag
- Fietsoversteken over de N37 van Wezestraat en Meulebeeksestraat moeten samen bekeken worden, samen met de afslagbewegingen op beide kruispunten
- AWV en gemeente zullen op korte termijn deze problemen analyseren om tot een oplossing te komen

Verblijfsgebieden

Er wordt voorgesteld de bebouwde kommen op de N35 en N37 in te leiden met snelheidsremmers. AWV haalt aan dat er reeds 2 keer melding geweest is van te hoge snelheden in de bewuste kernen. AWV haalt aan dat er ter hoogte van de Tassche reeds maatregelen getroffen werden (wegversmalling door aanleg bushalte).

Er wordt afgesproken dat AWV snelheidsmetingen uitvoert op beide gewestwegen. Daarna kan afgewogen worden welke maatregelen kunnen getroffen worden.

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Ardoorie, Mobiliteitsplan, Uitwerkingsnota

- Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op [DD/MM/JJJJ].
- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 07/11/2016 te Brugge.

1. Algemene omschrijving van het plan

Huidig mobiliteitsplan van Ardoorie dateert van februari 2002. De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) besliste om het mobiliteitsplan te 'verbreden - verdiepen' (spoor 2) met meerdere thema's : trage wegen, ruimtelijke ontwikkelingen (2 sites), zwaar vervoer, parkeren, fietsroutenetwerken, visie N37 en trage wegen. De verkenningsnota verkreeg gunstig kwaliteitsadvies in de RMC-vergadering van 14/09/2015, met volgende aanbevelingen :

- *"Een gemeentelijk mobiliteitsplan vormt het kader voor het door verschillende actoren gezamenlijk te voeren duurzame mobiliteitsbeleid. Dergelijk plan is per definitie strategisch van aard en gebiedsdekkend. Verder inzoemen op het thema ruimtelijke ontwikkelingen (in essentie betreft dit het heraanleggen van de schoolomgeving Brugstraat / Wezestraat en het realiseren van een ontsluitend kruispunt voor de verkaveling Sprietestraat (80 woningen) is binnen dit planproces niet passend, omdat men hiermee in het vaarwater van andere planinstrumenten (start- en projectnota) terecht komt."*
- *"In een volgende fase (uitwerkingsnota) is een aanzet tot geactualiseerde knelpunten / kansen en (operationele) doelstellingen uit te werken, o.m. op basis van de verdiepingsthema's (stap 5)."*

2. Toetsing van het plan

a) Dossiersamenstelling / vorm

De nota (WVI, september 2016, 78 blz. + bijlagen) is overzichtelijk gestructureerd en vlot leesbaar geschreven. Het grafische materiaal is evenwel wisselend van kwaliteit. De knelpuntenkaart (blz. 4) bv. mist terugkoppeling met de onderzoeksresultaten naar doorgaand zwaar vervoer (blz. 43-44), en het op kaart weergegeven probleem "fietsrelatie" komt niet terug in de tekstuele beschrijving. Of nog : de benaming van de grootschalige bedrijven(terreinen) is toe te voegen (blz. 45-46), en de benaming en capaciteit van de parkeerterreinen is niet leesbaar (blz. 49-56).

b) Proces / regelgeving

Voorliggende nota bouwt verder op de conclusies van sneltoets en verkenningsnota. Over de uitwerkingsnota werd consensus bereikt in de GBC van 14/04/2016. In uitvoering van het gemeenteraadsbesluit van 26/05/2015 werden diverse gemeentelijke adviesraden geconsulteerd (AMAR, verkeerscommissie, middenstandsraad, gecoro, seniorenadviesraad) waarvan neerslag in bijlage. Alle adviezen dateren echter van na de laatste GBC-vergadering.

c) Inhoud

De knelpunten in Ardoorie blijken eerder beperkt te zijn en/of werden niet scherp geformuleerd (blz. 3) : bv. inzake openbaar vervoer voldoet de bestaande toestand, en inzake parkeren is enkel de handhaving ervan een probleem. Opmerkelijk dat handhaving van de blauwe zone als een kans wordt omschreven. Is dit dan geen evidentie ?

Terecht wordt m.b.t. de operationele doelstellingen gesteld dat deze moeten " ... aangegeven wat de gemeente specifiek wenst te bereiken en niet hoe de gemeente dit wenst te bereiken" (blz. 5). Helaas wordt dit vervolgens niet consequent toegepast, bv. m.b.t. de toekomstige woonprojecten waar (enkel) in termen van (infrastructuur) maatregelen wordt gedacht en niet bv. in termen van beoogd mobiliteitsprofiel (modal split) : "Er is nood aan een verkeersveiliger en duurzame inrichting van de ontsluiting van het toekomstige woonproject Sprietstraat".

De verdiepingsthema's werden allen volgens de voorgeschreven methodiek gedetailleerd uitgewerkt met variante scenario's als insteek voor het beleidsplan als resultaat. Zoals het hoort wordt telkens ook een voorkeur door de GBC geuit. Prima studiewerk !

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

De inhoudelijke uitwerking van het verdiepingsthema 'ontsluiting bedrijvenzones' is zeer gedetailleerd. De keuze voor scenario 1 (i.t.t. vorig beleidsplan) is terecht. Uit de kaart op blz. 45 is evenwel niet af te leiden of nu een oplossing c.q. aanbevolen ontsluitingsroute voor alle betrokken bedrijven(terreinen) gevonden is ? *Studiebureau bevestigt dat dit zo is. In het beleidsplan zal niet alleen de in te stellen verboden worden gevisualiseerd, maar ook de aanbevolen routes.*

Ook het thema 'parkeren' is zeer gedetailleerd uitgewerkt (blz. 49-56). Helaas ontbreekt een duidelijk (grafisch) inzicht in het huidige parkeeraanbod. Beantwoordt de keuze voor scenario 1 (beperkt uitbreiden van de blauwe zone met ca. 110 plaatsen) wel aan de vastgestelde problemen aan de scholen (Den Boomgaard en IHK) én aan de doelstellingen c.q. het stimuleren van (interne) verplaatsingen te voet en per fiets ten nadele van de auto (blz. 5) ? *Uit de bespreking blijkt de bereidheid om over een tussenscenario te denken, waarbij ook het parkeren van leerkrachten aan de schoolpoorten wordt beperkt.*

Voor het fietsbeleid is een alternatieve route naar Roeselare voor de N37 gevonden én een pragmatische tracé op het terrein voor de fietssnelweg Roeselare – Tielt. Prima studiewerk (bis) ! Minder diepgaand is evenwel de analyse van de fietsinfrastructuur op de schakels van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) (blz. 61) : het is niet duidelijk waarom er 'gaten' zitten in de analyse van de noord-zuid-assen doorheen de kernen van Ardoorie (Stationsstraat – Markt – Kortrijksestraat) en Koolskamp (Zwevezeelsestraat – Oude Ardooisestraat). Is er een probleem met het gemengde verkeer ? En ook : is er een probleem met de huidige uitrusting van de as Knijffelingenstraat – Stratenmolenstraat ? *Gemeente stelt dat de doortocht van Ardoorie net is heraangelegd, en op de Stationsstraat wordt een middengeleidertje voorzien als snelheidsremmer.*

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

In GBC is nog even stil te staan bij de diverse adviezen en de manier waarop hiermee werd om gegaan (blz. 6-8), vooraleer de volgende fase aan te vatten.

In herhaling van vorig kwaliteitsadvies blijkt nu ook duidelijk dat (de uitwerking van) de thema's 'verkaveling Sprietstraat' (ontdubbelen van fietspaden in Beverensestraat, blz. 18) en 'schoolomgevingen Brugstraat – Wezestraat' (geen echte oplossing voor de middelbare school, blz. 29) niet thuishoren in het beleidsplan. Ook de uitwerking van het thema 'visie N37' heeft geen bevredigende uitkomst opgeleverd, en is onder deze vorm ("Er is dringend nood aan een actualisatie/opmaak van het streefbeeld op grondgebied Ardoorie") (blz. 77) niet op te nemen in het richtinggevende deel.

In Koolskamp is de schooltoegang verschoven richting de N35. Er werd gevraagd of er een zone 30 kan voorzien worden op de N35.

Een variabele zone 30 kan overwogen worden. Dit zal nader besproken worden met de gemeente.

Fietsroutenetwerk

De gemeente heeft een brief verstuurd naar provincie met de vraag tot uitbreiding van BFF met Beverensestraat.

Provincie vraagt een bijkomende garantie aan de gemeente met betrekking tot de inrichting van de Beverensestraat in centrum en richting Roeselare. Er zal een bijkomende brief verstuurd worden.

De PROMORA zal vermoedelijk in maart of april samenkomen om dit dossier te bespreken.

Op de Oude Heirweg richting Beveren is er op grondgebied Ardoorie (circa 400m) geen fietspad voorzien. Op grondgebied Beveren kadert de aanleg van de fietspaden binnen een rioleringsdossier. Op grondgebied Ardoorie was er geen nood aan heraanleg rioleringen. Voor de fietsverbinding tussen Koolskamp en Beveren betekent dit een missing link.

De N37 werd geselecteerd als een fietssnelweg tussen Tielt en Roeselare. Deze as vormt de kortste verbinding maar is niet ideaal en aangenaam voor fietsers wegens het drukke verkeer op de primaire as. Indien er een volwaardig alternatief is, kan dit opgenomen worden als fietsweg. Er is momenteel niet echt een alternatief voor handen.

AWV heeft ook geen plannen om de fietsvoorzieningen langsheen deze as te verbeteren.

Fietsvoorzieningen aan haltes

Er zijn wel fietsenstallingen aan de halte Kerkhof richting Tielt, maar er ontbreken ook stallingen aan de haltes Tassche en Oostlaan.

Openbaar vervoer

De gemeente vraagt zich af of de belbus nu zal blijven of niet. De Lijn had de gemeente een voorstel gedaan om de belbus af te schaffen en enkele ritten toe te voegen bij de lijn 22. Op advies van de minister Weyts wordt er momenteel geen wijziging uitgevoerd aan de belbussen. Daarenboven was het ziekenhuis van Pittem niet akkoord.

De Lijn vraagt ook om een onderdeel rond basisbereikbaarheid toe te voegen in de nota.

De halte in de Brugstraat werd reeds besproken tussen De Lijn en gemeente. Er is duidelijk nog verwarring tussen beide partijen. Dit moet nader uitgeklaard worden.

Inrichting wegen

Hazestraat zal worden afgeschaft als openbare weg. Het wordt een private weg voor het bedrijf D'Arta.

3. Verdere procedure

De nota zal voorgelegd worden aan de adviesraden in de loop van maart.

De adviesraden zullen circa 1 maand de tijd krijgen om hun advies te geven.

Vermoedelijk zal de nota in september voorgelegd worden aan de RMC.

Opmerkingen bij dit verslag

Geen opmerkingen

Bijlagen³

geen

*

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

