



GEMEENTE KORTEMARK

Mobiliteitsplan

Beleidsplan (derde herziening)

MEI 2024

8401

DATUM	AANPASSING FASE
28 09 2020	overleg met gemeente
16 11 2020	bespreking verkenningnota in de projectstuurgroep
07 12 2020	bespreking vervoerregio mobipunten, flexhaltes en budgetten VOM
22 03 2021	bespreking uitwerkingsfase mobiliteitsplan met gemeente
23 11 2021	bespreking vervoerregio nieuwe wegencategorisering en vrachtrouten netwerk
07 12 2021	bespreking thema mobipunten en fietsbeleid met gemeente
03 05 2022	werkoverleg gemeente
08 08 2022	werkoverleg visie speed pedelecs en laadinfrastructuur
22 05 2023	overleg stand van zaken schepen
27 11 2023	projectstuurgroep uitwerkingsnota
04 12 2023	participatiemoment uitwerkingsfase
05 02 2024	werkoverleg gemeente beleidsplan
04 03 2024	werkoverleg gemeente beleidsplan
24 04 2024	projectstuurgroep beleidsplan
06 05 2024	participatiemoment beleidsfase
27 05 2024	definitieve vaststelling gemeenteraad



Algemeen directeur

Geert Sanders

Coördinator

Ruimtelijke planning en mobiliteit

David Vandecasteele

Mobiliteitsdeskundige

Floren Bostoën

INLEIDING	6		
INHOUD BELEIDSPLAN	6		
PARTICIPATIETRAJECT	7		
PLAN-MER Plicht	7		
KNELPUNTEN EN KANSEN	7		
1. KNELPUNTEN	7		
1.1. Ruimtelijke ontwikkelingen	7		
1.2. Oversteekbaarheid bovenlokale lijninfrastructuren	7		
1.3. Fietsinfrastructuur en -voorzieningen	8		
1.4. Schoolomgevingen en -routes	8		
1.5. Parkeren	8		
1.6. Gereden snelheden	8		
1.7. Zwaar verkeer	8		
1.8. Hoppinpunten	8		
1.9. Lokale wegen	8		
2. KANSEN	10		
DOELSTELLINGEN	10		
1. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	10		
2. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	11		
2.1. Parkeerbeleid	11		
2.2. Schoolomgevingen en -routes	11		
2.3. Zwaar verkeer	11		
2.4. Fietsbeleid	11		
2.5. Mobipunten	11		
2.6. Lokale wegen	11		
RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN	12		
1. DE VLAAMSE MOBILITEITSVISIE 2040	12		
2. GEMEENTELIJKE PLANNEN	13		
DUURZAAM BELEIDSSCENARIO	15		
WERKDOMEIN A RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	15		
1. RUIMTELIJK BELEID	15		
1.1. Gewenste structuur van de gemeente	15		
1.2. Programma wonen	16		
1.2.1. RUP De Sneepe	16		
1.2.2. RUP Den Groten Hof	18		
1.3. Programma bedrijvigheid	20		
1.3.1. Gemeentelijk RUP Wijziging PRUP Staatsbaan	20		
1.3.2. RUP Vernafix	22		
1.3.3. Ontwerpkader groenblauwe as Kortemark	23		
2. STRATEGISCHE PROJECTEN	24		
2.1. IDR-zones	24		
2.2. Afspraken met buurgemeentes omtrent zwaar vervoer	25		
2.3. Basisbereikbaarheid en vervoerregio Westhoek	26		
2.4. Kilometerheffing	26		
2.5. Streefbeeldstudie overwegen Infrabel	27		
2.6. Dorpshub station	27		
2.7. Deelfietsen Kortemark - Diksmuide	28		
WERKDOMEIN B VERKEERSNETWERKEN	29		
1. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN	29		
1.1. Visie	29		
1.2. Bebouwde kommen	29		
1.3. Zone 30	29		
1.4. Schoolomgevingen en - routes	29		
1.4.1. Schoolvervoerplan De Kreke, MMI basisschool en MMI middelbaar	29		
1.4.2. Schoolvervoerplan 2Sprong Handzame	31		
1.4.3. Schoolvervoerplan GBS De Linde Zarren	32		
1.4.4. Schoolvervoerplan 2Sprong Edewalle.....	33		
1.5. Hoppinpunten en bushaltes	34		
1.6. Trage wegen	34		
1.7. Beleid rond zebrapaden	34		
2. FIETSBELEID	36		
2.1. Visie	36		
2.2. Fietsroutenetwerken	36		
2.2.1. Fietssnelwegen.....	36		
2.2.2. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	36		
2.2.3. Lokale fietsroutes	37		
2.3. Fietsstraten	39		

INHOUD

2.4. Verbeteren oversteeikbaarheid	39	4.7.1. Omgevingsvergunningen (Energiebesluit).....	91
2.5. Fietsenstallingen	39	4.7.2. BVR Laadinfrastructuur, conceptnota "Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025" en leidraad lokaal laden	91
2.5.1. Kwaliteitseisen	39	4.7.3. Maatregelen	92
2.5.2. Visie fietsenstallingen	40	4.7.4. Beleid omgevingsvergunningen (projectgebonden laadinfrastructuur).....	102
2.6. Openbare fietspompen	41	4.7.5. Concrete cases	102
2.7. Beleid speedpedelecs	50	5. ZWAAR VERVOER	104
2.7.1. Definitie en problematiek	50	5.1. Visie	104
2.7.2. Wegcode	50	5.2. Vrachtroutenetwerk	104
2.7.3. Visies buurgemeentes en provincie.....	51	5.2.1. Inrichting.....	106
2.7.4. Visie gemeente Kortemark.....	51	5.2.2. Handhaving	106
3. OPENBAAR VERVOER	54	WERKDOMEIN C FLANKEREND BELEID	108
3.1. Algemene principes	54	1. COMMUNICATIE	108
3.2. Hoppinpunten	55	2. SENSIBILISATIE EN EDUCATIE	108
3.2.1. Visie gemeente	55	3. INFORMATIE EN PROMOTIE	108
4. GEMOTORISEERD VERKEER	66	4. TARIFERING OPENBAAR VERVOER	108
4.1. Visie	66	5. HANDHAVING	108
4.2. Wegencategorisering	66	6. SIGNALISATIE EN BEWEGWIJZERING	108
4.2.1. Europese en Vlaamse hoofdwegen.....	66	ACTIEPLAN	109
4.2.2. Dragend net van regionale wegen en interlokale wegen	67	EVALUATIE	109
4.2.3. Lokaal wegennet	68	BIJLAGES	110
4.3. Multimodale insteek	70		
4.4. Inrichtingsprincipes	70		
4.4.1. Regionale wegen	70		
4.4.2. Interlokale wegen	71		
4.4.3. Lokaal wegennet.....	71		
4.5. Snelheidsbeleid	76		
4.6. Parkeerbeleid	84		
4.6.1. Blauwe zones	84		
4.6.2. Parkeerverordening	84		
4.6.3. Bewonersparkeren.....	84		
4.6.4. Opwaardering publieke ruimte	84		
4.6.5. Centrum- en randparkings.....	84		
4.7. Elektrificatie gemotoriseerd verkeer	91		



INFORMATIEF DEEL

INLEIDING

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan van de gemeente Kortemark werd door de gemeenteraad definitief goedgekeurd in 2000. In 2010 werd het mobiliteitsplan een eerste maal in herziening gesteld via spoor 2. Het plan werd toen verbreed en verdiept. In 2017 werd het mobiliteitsplan geactualiseerd via spoor 3.

Voorliggend beleidsplan betreft een verbrede en verdiepte versie van het geactualiseerde beleidsplan uit 2017.

■ Procedure herziening mobiliteitsplan

De GBC heeft in 2019 de procedure van de sneltoets een tweede maal doorlopen. Er werd gekozen voor spoor 2, dit betekent dat een aantal thema's zullen verbreed en/of verdiept worden. De sneltoets werd in de RMC (regionale mobiliteitscommissie) van 11 maart 2019 goedgekeurd.

Er werd geopteerd om volgende thema's verder te bestuderen:

- schoolomgevingen en - routes
- sturend parkeerbeleid
- verfijning van het beleid rond zwaar verkeer
- toepassing wegencategorisering
- beleid rond fietsenstallingen
- selectie en uitwerking van mobipunten

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

- Verkenningsfase, resulterend in een verkenningsnota
- Uitwerkingsfase, resulterend in een uitwerkingsnota
- Beleidsfase, resulterend in voorliggende beleidsnota

De verkenningsnota werd besproken en goedgekeurd op de PSG van 16 november 2020.

De uitwerkingsnota werd besproken en goedgekeurd op de PSG van 27 november 2023.

Het beleidsplan werd besproken en goedgekeurd op de PSG van 24 april 2024.

INHOUD BELEIDSPLAN

De beleidsnota bouwt verder op de visie en maatregelen zoals opgesomd in het geactualiseerde beleidsplan uit 2017.

Het nieuwe beleidsplan bestaat uit twee grote delen, namelijk een informatief en een richtinggevend deel.

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

Het richtinggevend deel omvat een toelichting van de verschillende werkdomeinen.

In eerste instantie wordt de gemeentelijke beleidsvisie omtrent mobiliteit en verkeer op haar grondgebied toegelicht. Daarna worden per werkdomein de visie en maatregelen geformuleerd.

Werkdomein A geeft de samenhang met het ruimtelijk beleid weer.

Werkdomein B omschrijft het gewenste beleid wat de netwerken van de verschillende vervoersmodi betreft.

Onder werkdomein C wordt het flankerend beleid uitgewerkt.

PARTICIPATIETRAJECT

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

Het gemeentebestuur van Kortemark opteert ervoor om het participatietraject voor de herziening van het mobiliteitsplan als volgt uit te werken: enerzijds inwinnen van het advies van de verschillende adviesraden en anderzijds het beleidsplan voorleggen aan de bewoners ter inzage.

Er werd aan de adviesraden tijdens de procedure twee maal om advies gevraagd: tijdens de uitwerkingsfase en in de fase van het beleidsplan. Tijdens een informatiesessie werd per fase eenmaal toelichting aan de verschillende adviesraden gegeven van het voorliggende plan. Er werden telkens 2 vertegenwoordigers per adviesraad uitgenodigd voor de informatiesessie, m.u.v. de lokale verkeerscommissie waarvan alle leden werden uitgenodigd. Na deze informatiesessie kregen de adviesraden 2 weken de tijd om hun advies te formuleren.

Volgende adviesraden werden daarbij gecontacteerd:

- GECORO
- dorpsraden
- sportraad
- Ginter
- Werkgroep voor personen met een beperking
- jeugdraad
- landbouwrap
- ouderenadviesraad
- milieuraad
- cultuurraad
- Anders-validenraad
- Unizo
- Voka
- Lokale verkeerscommissie (o.m. vertegenwoordiging vanuit de verschillende scholen, politiezone, brandweer...)

Dit participatietraject werd goedgekeurd in de gemeenteraad van 16 november 2020.

Het ontwerpbeleidsplan werd besproken op de PSG van 24 april 2024.

Alle bemerkingen uit de hogervermelde procedurestappen werden verwerkt in onderhavige nota. Op de zitting van 27 mei 2024 werd het beleidsplan definitief vastgesteld door de gemeenteraad.

PLAN-MER Plicht

Voorliggend mobiliteitsplan dient niet onderworpen te worden aan een milieueffectenbeoordeling. De specifieke inhoud van het lokale mobiliteitsplan zal immers geen toetssteen vormen voor de eigen vergunningsaanvragen voor wegenis en de uitspraken in het mobiliteitsplan raken niet aan speciale beschermingszones.

Om deze hogervermelde redenen moet het lokale mobiliteitsplan niet onderworpen worden aan een milieueffectenbeoordeling.

Voor deze informatie werd advies ingewonnen bij de dienst MER van het Vlaamse departement Omgeving.

KNELPUNTEN EN KANSEN

In deze mobiliteitsstudie werd in de voorgaande studiefases nagegaan waar zich de belangrijkste knelpunten situeerden. Voor elk van deze knelpunten proberen we een duurzame oplossing te vinden.

1. KNELPUNTEN

1.1. Ruimtelijke ontwikkelingen

Nieuwe ontwikkelingen genereren bijkomend verkeer. De doelstelling blijft om de multimodale ontsluiting van deze nieuwe ontwikkelingen te optimaliseren en omliggende woonwijken zoveel als mogelijk te ontlasten.

1.2. Oversteekbaarheid bovenlokale lijninfrastructuren

De gemeente wordt doorkruist door twee belangrijke lijninfrastructuren van bovenlokaal niveau (de N35 en de spoorlijn). Het kruisen van deze lijninfrastructuren met lokale wegen kan tot gevaarlijke punten leiden.

1.3. Fietsinfrastructuur en -voorzieningen

De gemeente wenst werk te maken van de uitbouw / opwaardering van de verschillende fietsroutes op haar grondgebied.

Naast de uitbouw van fietsinfrastructuur is het ook belangrijk om voldoende aandacht te besteden aan fietscomfort (o.a. fietsenstallingen), in het bijzonder in de dorpscentra, nabij openbare gebouwen en in samenhang met de openbare vervoersnetwerken. Op die manier kan de concurrentiepositie van de fiets in de gemeente versterkt worden, alsook het gebruik van de fiets voor the last / first mile.

1.4. Schoolomgevingen en -routes

In elke deelgemeente - m.u.v. Werken is een basisschool aanwezig. Leerlingen worden nog te veel met de auto naar school gebracht. Het ontbreekt echter nog aan een uniforme aanpak rond de opwaardering van schoolomgevingen en -routes.

1.5. Parkeren

Uit onderzoek blijkt een hoge parkeerdruk in de Handzamestraat (o.a. door langparkeeren leerkrachten MMI) in de Torhoutstraat (tussen de Processiestraat en Hermitagestraat, door bewonersparkeren), in de Stationsstraat (tussen Markt en P. Blanckestraat), op de Markt (noordzijde, nabij rotonde) en in de Nieuwstraat (dwarsparkeerplaatsen). In de nabije omgeving is echter nog voldoende parkeeraanbod.

Het aantal retributies in de (huidige vraaggestuurde) blauwe zone blijkt aan de hoge kant, ondanks de duidelijke signalisatie op terrein.

1.6. Gereden snelheden

De gemeente ontvangt geregeld klachten over overdreven snelheden, bijvoorbeeld op de invalswegen.

1.7. Zwaar verkeer

De regio wordt gekenmerkt door veel solitaire en vaak grootschalige bedrijven. Zij genereren vrachtverkeer dat vaak noodgedwongen via dorpskernen moet ontsluiten.

De gemeente streeft ernaar de dorpskernen zoveel als mogelijk te vrijwaren van (door- gaand) zwaar verkeer.

De gemeente heeft in het verleden twee zonale tonnagebeperingen ingesteld, in samenwerking met een aantal buurgemeenten. De noordelijke zone kent echter geen logische afbakening (cf. N363) gezien deze niet is ingevoerd op grondgebied Koekelare.

Handhaving van de tonnagebeperingen gebeurt slechts sporadisch. De huidige werking van de kilometerheffing draagt tevens niet bij aan het sturen van het zwaar verkeer naar de hogere vrachtroutes.

Verder wordt vastgesteld dat er steeds meer grote agro-industriële complexen opduiken. De transporten die daarmee gepaard gaan, kunnen de draagkracht overschrijden van smalle landelijke wegen. Het medegebruik van dergelijke wegen voor fietsers en wandelaars en het kruisen met andere voertuigen komt hierdoor in het gedrang.

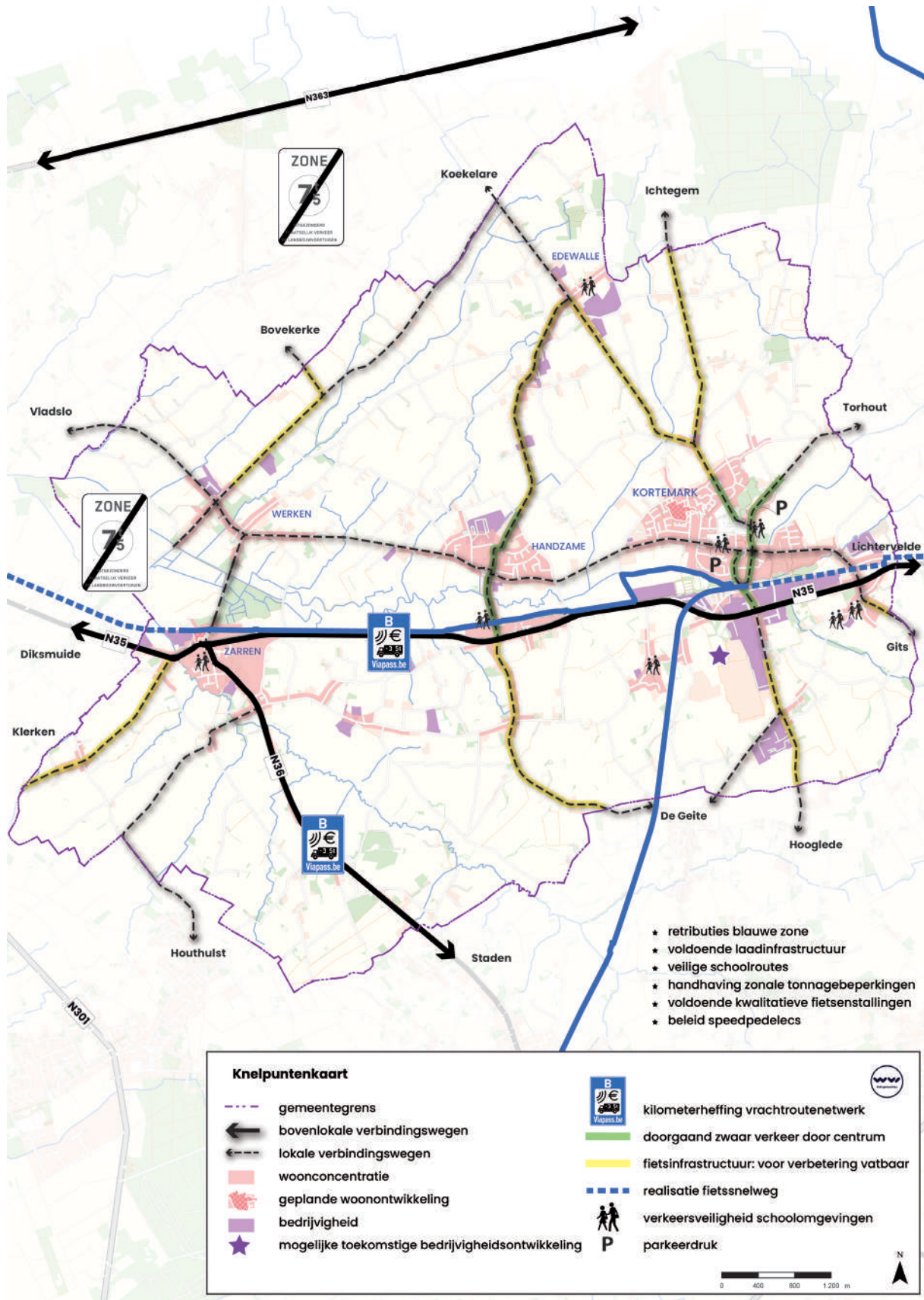
1.8. Hoppinpunten

De gemeente staat de komende jaren voor de taak om de verschillende mobipunten (ook Hoppinpunten genaamd) vorm te geven op haar grondgebied.

1.9. Lokale wegen

Het ontbreekt momenteel aan duidelijke inrichtingsprincipes voor de verschillende types lokale wegen.

Verder beschikt de gemeente over een groot aantal trage wegen. De gemeente wil op termijn werk maken van de uitbouw van het trage wegennetwerk, voornamelijk voor recreatieve doeleinden.



Knelpuntenkaart

2. KANSEN

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bieden mogelijkheden om de ontsluiting van de nabije omgeving te analyseren en bij te sturen en duurzame mobiliteitsaanpassingen uit te voeren. Met de ontwikkeling van een dorpslub / mobipunt aan het station wil de gemeente onder meer mobiliteitsoplossingen aanreiken, voor de bevolking die geen wagen ter beschikking heeft en /of haar autoafhankelijkheid wil afbouwen.

Enkele centumparkings hebben nog veel gebruikerspotentieel, zoals parking Proostdijle.

Bestaande subsidiekanalen, bv. het fietsfonds en subsidies veilige schoolomgevingen geven financiële mogelijkheden om straten verkeersveilig te maken en belangrijke fietsroutes op te waarderen.

In de vervoerregio Westhoek wordt door de gemeenten samen met een aantal bovenlokale actoren werk gemaakt van een regionaal mobiliteitsplan.

Dit plan biedt kansen om intergemeentelijke mobiliteitsproblemen aan te pakken.

Het nieuwe openbaar vervoerplan (OV-plan) biedt kansen om de kernen beter te ontsluiten naar omliggende gemeenten en steden.

DOELSTELLINGEN

1. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Het mobiliteitsplan is een beleidsplan dat in hoofdlijnen een (langetermijn)visie weergeeft op een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Duurzame mobiliteitsontwikkeling probeert de mobiliteit te beheren voor de huidige generatie zonder de behoeftes van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen.

Door de opmaak (en herwerking) van dit mobiliteitsplan verklaart de gemeente zich akkoord met de vijf basisdoelstellingen van het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Overheid:

- de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze vrijwaren;
- iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;
- verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- verkeersleefbaarheid verhogen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met (1) het STOP-principe, waarbij eerst de voetgangers, dan de fietsers en vervolgens het collectieve vervoer en het individueel gemotoriseerde vervoer aandacht krijgen qua wenselijke mobiliteitsvorm en (2) het participatiebeginsel, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid.

De mobiliteitsplanning van de provincie West-Vlaanderen stimuleert het gebruik van zachte en duurzame vervoersmodi. 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.

Sinds enkele jaren worden de gemeenten gegroepeerd in vervoerregio's. De gemeente Kortemark bevindt zich in de vervoerregio Westhoek. Samen met de andere 14 gemeenten van deze regio en dep. MOW wordt momenteel een regionaal mobiliteitsplan uitgewerkt.

De gemeente onderschrijft bovenstaande doelstellingen en principes. Met de actualisatie van haar mobiliteitsplan wil de gemeente actief meewerken 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

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

2.1. Parkeerbeleid

Het parkeerregime moet afgestemd zijn op de lokale behoeften. Kortparkeren is bijvoorbeeld gewenst bij handelszaken. Langparkeermogelijkheden moeten dan weer aanwezig zijn in de omgeving van scholen en tewerkstelling. Een betere benutting van centrum- / randparkings kan hiertoe bijdragen. Verder is een duidelijk onderscheid tussen parkeerplaatsen voor lang- en kortparkeerders gewenst. Dit betekent een duidelijk leesbare blauwe zone op terrein. De centrumfuncties en handelaars moeten daarenboven ten allen tijde vlot bereikbaar zijn.

Waar mogelijk dient de kwaliteit van de publieke ruimte opgewaarderd te worden (meer beleavings- / ontmoetingswaarde).

2.2. Schoolomgevingen en -routes

De gemeente wil werken maken van veiligere schoolomgevingen en -routes door de opmaak van schoolvervoerplannen in samenspraak met de betrokken scholen. Kinderen moeten

immers op een veilige manier de woon-schoolverplaatsing kunnen maken.

Naast infrastructurele aanpassingen zijn ook sensibiliseringsacties wenselijk.

2.3. Zwaar verkeer

De gemeente wenst het (doorgaand) zwaar en landbouwverkeer te weren uit de dorpscentra en schoolomgevingen. Het zwaar verkeer dient m.a.w. zo snel mogelijk gestuurd te worden naar het hogere wegennet. Verschillende infrastructurele maatregelen op terrein dienen hiertoe bij te dragen, alsook regelmatige handhavingsacties.

2.4. Fietsbeleid

De gemeente wenst het fietsen in de gemeente verder te stimuleren door de fietsinfrastructuur verder op te waarderen en meer aandacht te besteden aan fietscomfort (bv. kwalitatieve fietsstallingen en andere diensten voor fietsers).

2.5. Mobipunten

Op termijn wil de gemeente werk maken van de inrichting van haar Hoppinpunten. Op die manier kan combimobiliteit gefaciliteerd worden en het aandeel verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel toenemen. De ontwikkeling van de Hoppinpunten kan tevens een positieve invloed hebben op de kwaliteit van de publieke ruimte.

2.6. Lokale wegen

Er wordt gestreefd naar een beter beheer, herinrichting en onderhoud van de lokale wegen op basis van hun feitelijke functie. De lokale wegen dienen - op basis van de wegcategorie waartoe ze behoren - een eenduidige leesbare inrichting te krijgen opdat de geldende snelheidsregimes gevolgd worden.

De wegencategorisering dient tevens een kapstok te zijn voor het sturen van het verkeer via de meest geschikte wegen.

Op termijn wenst de gemeente een beleidskader lokale wegen op te maken dat is afgestemd op het decreet gemeentewegen.

RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN

Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar de doelstellingen van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 en haar doelstellingen, alsook naar de provinciale beleidsnota.

Het lokale mobiliteitsplan zal verder moeten richten naar de globale visie van het regionale mobiliteitsplan van de vervoerregio Westhoek.

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

buurgemeente	stand van zaken mobiliteitsplan
Koekelare	'14/09/2015
Ichtegem	'01/09/2016
Torhout	'30/01/2017
Hooglede	'14/12/2015
Staden	'28/09/2023
Houthulst	'16/10/2018
Diksmuide	'2018

1. DE VLAAMSE MOBILITEITSVISIE 2040

De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 vertrekt vanuit de maatschappelijke betekenis van mobiliteit: via mobiliteit en de ruimtelijke organisatie maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven. Daarom investeren we met z'n allen in een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteitssysteem dat de economie en de maatschappij ondersteunt. We bouwen het mobiliteitssysteem uit en exploiteren dit met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid. We houden hierbij vier perspectieven voor ogen:

- geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050;
- geen vervoeremissies meer in 2050;
- een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050;
- de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit verminderen met 60% tegen 2050.

Voor de reizigers houdt dit het engagement in om werk te maken van duurzame vraag-gestuurde mobiliteitsoplossingen die voor iedereen binnen handbereik liggen. Iedereen kan op maat van de eigen situatie op een toegankelijke manier gebruik maken van een veilig, milieu- en klimaatvriendelijk en gedifferentieerd aanbod van publieke en private mobiliteitsdiensten. Dit diverse aanbod van 'mobiliteit-als-een-dienstverlening' (MaaS) zet aan tot actief, duurzaam en multimodaal gedrag. Het aanbod wordt laagdrempelig digitaal ontsloten zodat iedereen alle mobiliteitsopties binnen Vlaanderen binnen handbereik heeft.

Voor bedrijven betekent dit investeren in duurzame logistieke oplossingen waardoor Vlaanderen inzake transport en logistiek competitief kan zijn. Bedrijven zijn via logistieke oplossingen veilig, vlot, duurzaam en kostenefficiënt geconnecteerd binnen Vlaanderen en met de economische polen in de rest van de wereld. Data-gedreven samenwerking en aansturing zorgen voor naadloze organisatie van goederenvervoer en laten bedrijven toe om competitieve oplossingen die efficiënt én duurzaam zijn toe te passen vanuit een integraal ketenmanagement.

Voor de realisatie van de Mobiliteitsvisie werden vier prioritaire beleidsthema's voor 2040 naar voor geschoven: geïntegreerde gekoppelde netwerken, datastrategie en digitalisering, het

gezond functioneren van de aanbodzijde en een duurzaam, veilig, en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem. Deze werden verder uitgewerkt in 12 onderliggende beleidsprioriteiten.

Om de noodzakelijke maatschappelijke dynamiek te creëren bij de realisatie van de visie werden vijf hefboomen gedefinieerd: participatie en samenwerking, een goede afstemming tussen mobiliteit en bebouwde omgeving, een wendbaar en data-gedreven mobiliteitsbeleid, Vlaanderen als proeftuin voor innovaties en mobiliteitsinvesteringen met een brede maatschappelijke impact.

2. GEMEENTELIJKE PLANNEN

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente Kortemark.

Het structuurplan van de gemeente is goedgekeurd door de bestendige deputatie op 14 januari 2010.

Beide beleidsplannen zullen op elkaar afgestemd moeten worden.

Volgende aandachtspunten moeten meegenomen worden bij de herziening van het nieuwe beleidsplan ruimte:

- nieuwe wegencategorisering
- beleid zwaar verkeer
- fietsroutenetwerken



RICHTINGGEVEND DEEL

DUURZAAM BELEIDSSCENARIO

De gemeente heeft gekozen voor het mobiliteitsscenario dat focust op het uitbouwen van een verkeersveilige en -leefbare gemeente.

Doorgaand verkeer en in het bijzonder doorgaand vrachtverkeer moet ontraden worden om de gemeente te doorkruisen. De verschillende kernen van Kortemark worden zoveel als mogelijk gevrijwaard van doorgaand zwaar verkeer.

Voor het weren van doorgaand zwaar verkeer wordt actief samengewerkt met de verschillende buurgemeenten en politiezones.

Voor de woonkernen wordt zoveel als mogelijk gestreefd om het woonaanbod uit te breiden en de verblijfskwaliteit te verbeteren.

De gemeente maakt tevens op continue basis werk van het parkeerbeleid en snelheidsbeleid om de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de kernen te verbeteren.

De gemeente werkt actief samen met de scholen op haar grondgebied om de kinderen al stappend en trappend naar school te laten komen (STOP-principe). Ook voor de scholen is een verkeersveilige en -leefbare gemeente van belang.

De gemeente draagt de zachte weggebruikers hoog in het vaandel. De veiligheid van de zachte weggebruikers primeert altijd in geval van een conflict tussen voertuigen en zachte weggebruikers.

Samen met de vervoerregio bouwt de gemeente mee aan een sterk openbaar vervoernet.

WERKDOMEIN A | RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In 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 de mobiliteitsaspecten bij deze ontwikkelingen.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (door de Bestendige Deputatie goedgekeurd op 14/01/2010) en de ruimtelijke uitvoeringsplannen geven inhoudelijke beslissingen over deze ontwikkelingen weer.

1. RUIMTELIJK BELEID

1.1. Gewenste structuur van de gemeente

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt het autoarm concept voorgelegd dat vertrekt van een maximale bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en hulpdiensten. Er werd als uitgangspunt gekozen voor de ontwikkeling van een provinciaal fietsroutenetwerk gericht op functioneel verkeer, om de alternatieven voor het autoverkeer te versterken.

Enkele maatregelen die volgens het GRSP genomen zijn, duiden op de aanwezigheid van een positieve tendens op het vlak van verkeersveiligheid. Zo was er de herinrichting van de kruispunten op de Staatsbaan, de aanleg van publieke ruimte in de centra en de aanleg van enkele vrijliggende fietspaden, waaronder de Provinciale hoofd fietsroutes langs de spoorlijn n°73 en op de verlaten spoorwegzate richting Boezinge. Op de gewestwegen N35 en N36 zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk gezien de grote snelheidsverschillen tussen de weggebruikers.

Het gemeentebestuur is van mening dat de huidige mogelijkheden om vanuit de kernen de open ruimte te bereiken nog te beperkt zijn. Met het oog op een kwaliteitsvolle uitbouw van natuur, fiets- en wandelroutes en groene speelruimte, wil de gemeente de mogelijkheden van trage wegen verder onderzoeken. Tevens kan de koppeling tussen bestaande fiets- en wandelassen en de centra verbeteren.

1.2. Programma wonen

1.2.1. RUP De Sneppe

Voorliggend RUP zit momenteel in startnota-fase. Er worden dus nog verschillende scenario's in overweging genomen.

Het RUP behelst de site van de voormalige meubelfabriek Bruynooghe gelegen tussen de Sneppestraat en Oogstweg. Doelstelling van dit RUP is om bestemming 'ambachtelijke bedrijven en KMO's' om te zetten in woongebied.

De doorwaadbaarheid van de planzone door trage wegen is tevens een belangrijk aandachtspunt in het RUP.

■ Ontsluiting

De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer gebeurt via de Sneppestraat of op de Schreneweg. De Sneppestraat wordt op termijn heraangelegd. Er wordt in de heraanleg van de Sneppestraat een knip voorgesteld waardoor het verkeer (ook na realisatie van de woonwijk) ten allen tijde lager zal liggen dan in de huidige situatie.

Centraal in de planzone wordt een as voorzien die fungeert als fiets- en wandelroute tussen de Koutermolenwijk en de Sneppestraat.

Andere trage verbindingen doorheen het plangebied sluiten via een eerder groene gordel aan op een aantal bestaande trage wegen.

■ Verkeersgeneratie

Er wordt uitgegaan van 85 - 95 nieuwe woon-eenheden. Rekening houdend met een autobezitgraad van 1,5 / woning kan gesteld worden dat er maximaal 143 personenvervoertuigen op de site aanwezig kunnen zijn, wat resulteert in 285 vervoersbewegingen per dag. In de ochtend- en avondspits wordt uitgegaan van 43 bijkomende vervoersbewegingen op de Sneppestraat. Dit wordt niet als aanzienlijk beschouwd rekening houdend met de voorziene knip in de Sneppestraat.

■ Parkeren

Er liggen verschillende inrichtingsvoorstellen voor de planzone voor. In alle scenario's wordt uitgegaan van een deel ondergrondse en een deel bovengrondse parkeerplaatsen.

Er worden resp. 51 of 57 bovengrondse parkeerplaatsen voorzien. Daarnaast zijn er 23 woningen die ook een overdekte autostalplaats met oprit hebben. Ondergronds zijn er geclusterde parkeerplaatsen voorzien voor de meergezinswoningen en garageboxen. Deze kunnen hun garage bereiken via de woning. Ondergronds kunnen ongeveer 95 autostalplaatsen worden voorzien.



Inrichtingsvoorstel 1



Inrichtingsvoorstel 2

1.2.2. RUP Den Groten Hof

Gemeentelijk RUP Den Groten Hof is definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 15/05/2023.

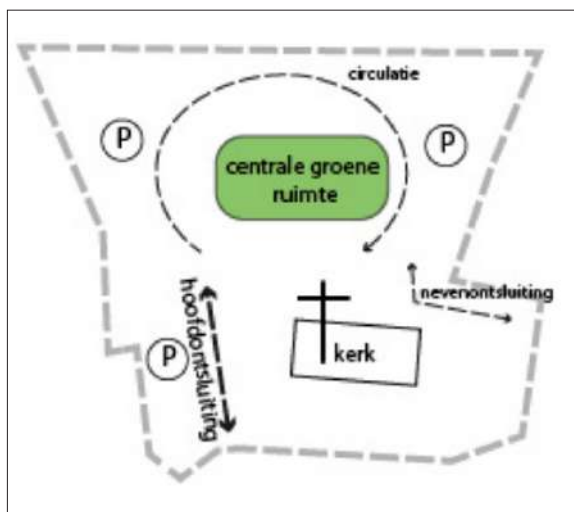
Het plangebied is gelegen in Zarren tussen de spoorlijn en de N35. Een klein gedeelte van de bestemming 'milieubelastende industrieën' wordt daarbij omgezet naar 'projectzone voor wonen'.

De woonfunctie wordt georganiseerd rond een gemeenschappelijke groene ruimte.

■ Ontsluiting en circulatie

Het verkeer in de planzone wordt maximaal georganiseerd aan de rand van het project. De hoofdontsluiting van de woonzone zal voorzien worden ten westen van de kerk en takt aan op de N35. Deze wordt ingericht conform de inrichting van verblijfsgebieden (cf. gemengd verkeer). Een tweede ontsluiting is mogelijk ten oosten van het plangebied. Dit als nevenontsluiting. Deze nevenontsluiting kan een verbinding maken met de Zarrenstraat of Esenstraat. Het is de doelstelling dat tussen deze twee ontsluitingen geen verbinding mogelijk is. Met uitzondering van bv. brandweer of huisvuilophaling. Het verkeer vanop de site kan dus quasi onmiddellijk afgewikkeld worden op de N35 en N36.

Aan de noordzijde van het plangebied is het tracé van de fietssnelweg F35 gesitueerd. Ter hoogte van de kerk, langs de Esenstraat/N35 is een bushalte / Hoppinpunt gelegen (Zarren Dorp).



Circulatie planzone

■ Verkeersgeneratie

Het aantal wooneenheden in de planzone varieert van minimum 22 tot max. 38. Dit komt overeen met een geraamd aantal extra autoritten tijdens de ochtend- en avondspits van min. 11 tot max. 16.

De huidige maximale capaciteitsbenutting (verhouding maximale intensiteit tot capaciteit van de weg) van de Esenstraat bedraagt 48%, wat een vlotte (goede) verkeersafwikkeling inhoudt. De huidige maximale capaciteitsbenutting van de Staatsbaan bedraagt 67% wat een regelmatige verkeersafwikkeling met beperkte vrijheid inhoudt (matig tot goed).

De huidige maximale capaciteitsbenutting van de Stadenstraat bedraagt 46% wat tevens een vlotte (goede) verkeersafwikkeling inhoudt.

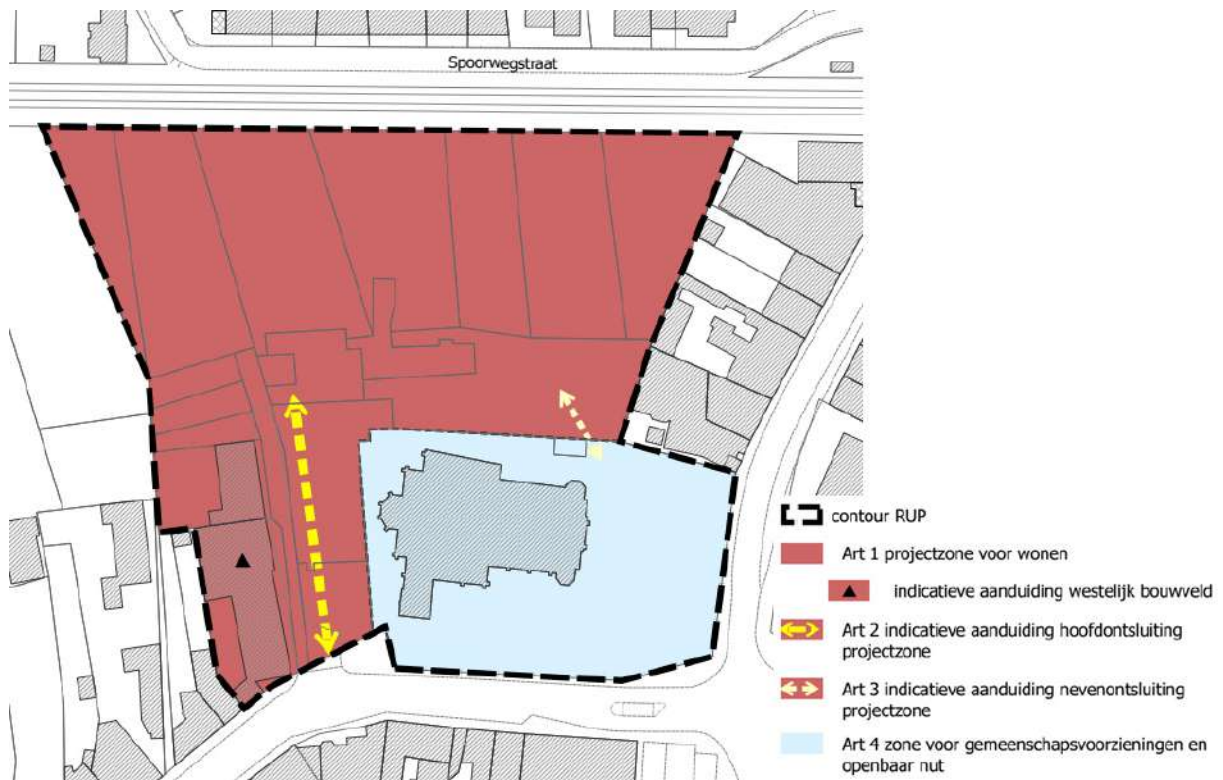
Het geraamd aantal autoritten van de nieuwe ontwikkeling zal maximaal een stijging van 1.33% (t.o.v. 1200 personenauto-equivalenten (pae) /u/rijrichting) en 2.47% (t.o.v. 650 pae/u/rijrichting) van de huidige maximale capaciteitsbenutting veroorzaken op resp. de Esenstraat/Staatsbaan en de Zarrenstraat/Stadenstraat. Er is dus nog voldoende restcapaciteit aanwezig op de Staatsbaan, Zarrenstraat en Stadenstraat.

■ Parkeren

De autoparkeergelegenheden worden bovengronds voorzien, maximaal gebundeld. Als uitzondering is er 1 autoparkeergelegenheid op het perceel behorende bij een eengezinswoning of meergezinsgebouw toegelaten.

In het huidige beleid stelt de gemeente een norm voorop van minstens 2 autoparkeergelegenheden per eengezinswoning en 1,5 autoparkeerplaats per appartement. Bijkomend dient hetzelfde aantal fietsparkeerplaatsen voorzien te worden.

Er worden verder 40 publieke parkeerplaatsen voorzien in functie van het parkeren voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.



Bestemmingsplan RUP Den Groten Hof

1.3. Programma bedrijvigheid

1.3.1. Gemeentelijk RUP Wijziging PRUP Staatsbaan

Het PRUP Bedrijvenzone Staatsbaan werd goedgekeurd in oktober 2015. De gemeente heeft de delegatie bekomen van de provincie en het Vlaams gewest om voor deze site een gemeentelijk RUP op te maken en de realiseerbaarheid van het regionaal bedrijventerrein in de hand te werken. Op 29 september 2023 ging de plenaire vergadering omtrent dit gemeentelijk RUP door.

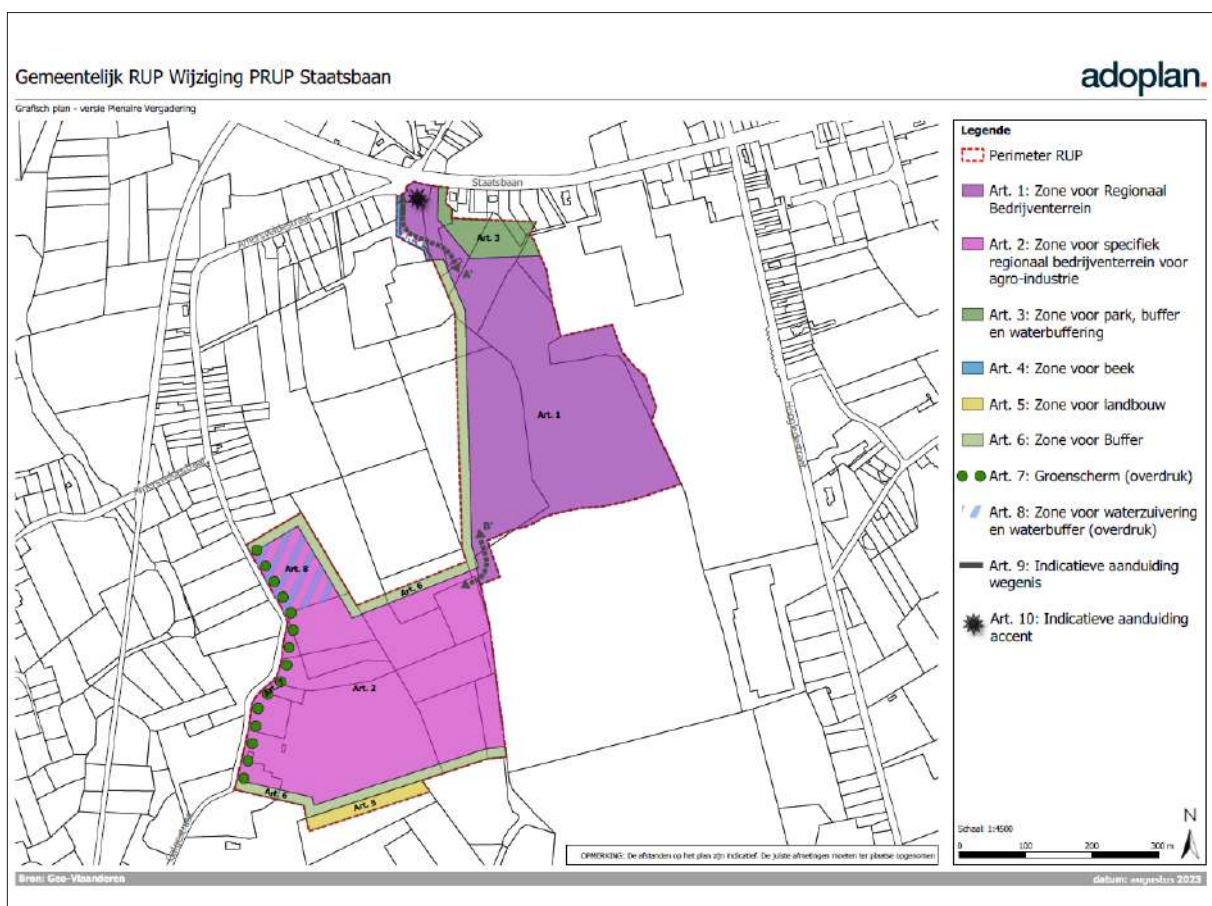
Het PRUP had als doel de realisatie van een regionaal bedrijventerrein in Kortemark van ca. 10 ha in een eerste fase t.h.v. de kleiputten ten westen van de site van Wienerberger. In een tweede fase komt daar nog eens +/- 19 ha regionale bedrijvigheid bij.

en 28 vrachtwagens afkomstig van bedrijventerreinen Staatsbaan en Zuiderpark.

Tijdens de avondspits worden op de Staatsbaan 654 personenauto's, 106 vrachtwagens en 4 fietsers verwacht. Inclusief 153 auto's en 32 vrachtwagens afkomstig van bedrijventerreinen Staatsbaan en Zuiderpark.

De realisatie van het bedrijventerrein zal leiden tot bijkomend verkeer. In het PRUP wordt in fase 1 een verkeersgeneratie ingeschat van 101 tot 109 bijkomende voertuigbewegingen per uur. Inclusief de tweede fase wordt een verkeersgeneratie geschat van 340 tot 367 voertuigbewegingen per uur.

De capaciteit van de N35 ligt op 1400 à 1600 voertuigen per uur.



bestemmingsplan gemeentelijk RUP

■ Verkeersgeneratie

Tijdens de ochtendspits worden op de Staatsbaan 510 personenauto's, 94 vrachtwagens en 3 fietsers verwacht. Inclusief 147 auto's

■ Ontsluiting

Het bedrijventerrein (alsook de aanpalende firma Verduyn) zal ontsluiten via een nieuwe ontsluitingsweg die aansluit op de Staatsbaan ter hoogte van de Amersveldestraat. Onderstaand is het inrichtingsvoorstel terug te vinden.

Uit de verkeersmodellering is gebleken dat het voorgesteld kruispunt het verkeer van de Staatsbaan, Amersveldestraat en het regionaal bedrijventerrein kan verwerken. Mogelijks zijn verkeerslichten noodzakelijk (voornamelijk om de piek in de avondspits veilig te laten verlopen). Dit dient verder opgenomen te worden bij de verdere uitwerking van het bedrijventerrein.



Kruispuntoplossing ontsluiting regionaal
bedrijventerrein

De ontsluiting van het bedrijventerrein is dus mogelijk zonder een woonkern te belasten. Met de Vrijbosroute in de buurt is de hoofdontsluiting voor de fiets voorzien.

Met het station van Kortemark op wandel- en zeker fietsafstand is dit een belangrijke troef om werknemers te motiveren met het openbaar vervoer naar het werk te komen.

Voor deze trage weggebruikers zal extra rekening moeten gehouden worden bij de inrichting van het kruispunt van de N35 en de Amersveldestraat.

Naast de functie bedrijvigheid kan de beperkte zone langsheen de Staatsbaan een woon/handelsfunctie bekleden die gezien de schaal een zeer minimale bijkomende verkeersgeneratie kan teweegbrengen.

Er worden geen effecten verwacht m.b.t. de verkeersgeneratie door de aanpassing van het PRUP. De wijzigingen zullen een snellere realisatie van een ontsluitingsweg voor Verduyn nv mogelijk maken. Hierdoor kan de Galgestraat en Amersveldestraat sneller ontlast worden van verkeer.

1.3.2. RUP Vernafix

Het plangebied situeert zich in het uiterste noorden van de gemeente, langsheen de Koekelarestraat, ten noorden van Edewalle.

Het RUP legt de verdere ontwikkeling en landschappelijke inpassing van het bedrijf Vernafix vast, zoals voorzien in het planologisch attest.

■ Ontsluiting

De site wordt via de Koekelarestraat ontsloten op de Provinciebaan (N363)

■ Verkeersgeneratie

Aangezien de aanvraag voornamelijk gericht is op de bestendiging van de bedrijvigheid ingevolge de recente milieuvergunning (extra loodsen voor opslag en manipulatie behandeld hout) en de consolidatie van het bedrijf (schrappen site Houthulst) zijn er ingevolge de gevraagde uitbreiding eerder beperkte mobiliteitseffecten te verwachten.

Het bedrijf genereert volgende verkeersbewegingen:

- Woon-werkverkeer (wagen): ca. 25 bewegingen per dag;
- Bezoekers (incl. afhaling bestellingen met wagen): ca. 15 bewegingen per dag;
- Leveringen (vracht en lichte vracht): ca. 18 bewegingen per dag, waarvan ca. 6 bewegingen vanuit de site Houthulst;
- Afhalingen (meestal kleine bestelwagen): ca. 20 bewegingen per dag

De bewegingen - behalve deze inzake woon-werkverkeer - zijn niet geconcentreerd in de ochtend- en avondspits.



afbakening plangebied RUP Vernafix

1.3.3. Ontwerpkader groenblauwe as Kortemark

Voor dit project werd een ontwerpkader door het CBS vastgesteld dat het volledige binnengebied tussen de Stationsstraat en Nieuwstraat in beschouwing neemt, met als doel een ruimtelijk kader te scheppen voor dit geheel.

Het project omhelst het openleggen van de beek tussen de Stationsstraat en de Nieuwstraat, zodat men op termijn van aan Putten Talpe tot aan de Krekemeersen langs de waterloop in het groen kan wandelen door middel van de aanleg van een tweesporenpad.

In dit kader zou ook een bouwproject komen tussen de Stationsstraat en de Nieuwstraat. Het zal vermoedelijk gaan om appartementen of stapelwoningen.

■ Verkeersgeneratie

Het zou om een 30-tal woonegelegenheden gaan.

■ Parkeren

Dit project moet voldoen aan de gemeentelijke parkeerverordening van 1,5 parkeerplaatsen per appartement en 2 parkeerplaatsen per woning. De parkeerbehoefte (zowel bewonersparkeren als bezoekersparkeren) wordt volledig collectief ondergronds georganiseerd (tot max. 1m boven maaiveld).

■ Ontsluiting en wegenisconcept

Via één toerit op de Nieuwstraat zal de ondergrondse parking kunnen bereikt worden.

Er dient een tweesporenpad aangelegd te worden ten behoeve van wandelaars, fietsers, hulpdiensten en het ruimen van de beek (als alternatief kan een pad van 1,50 m breed met daarnaast grindgazon t.b.v. ruimings- en hulpdiensten).

De inrichting van het binnengebied beoogt een hoge belevingswaarde voor de gebruikers.

Bij deze herinrichting dient de omgevingsaanleg rond de stationsomgeving betrokken te worden om een pleineffect te bekomen en een hogere verblijfskwaliteit te creëren van de stationshub (groenblauwe ader ruimtelijk en visueel verbinden met de stationsomgeving).



Globaal beeld groenblauwe as

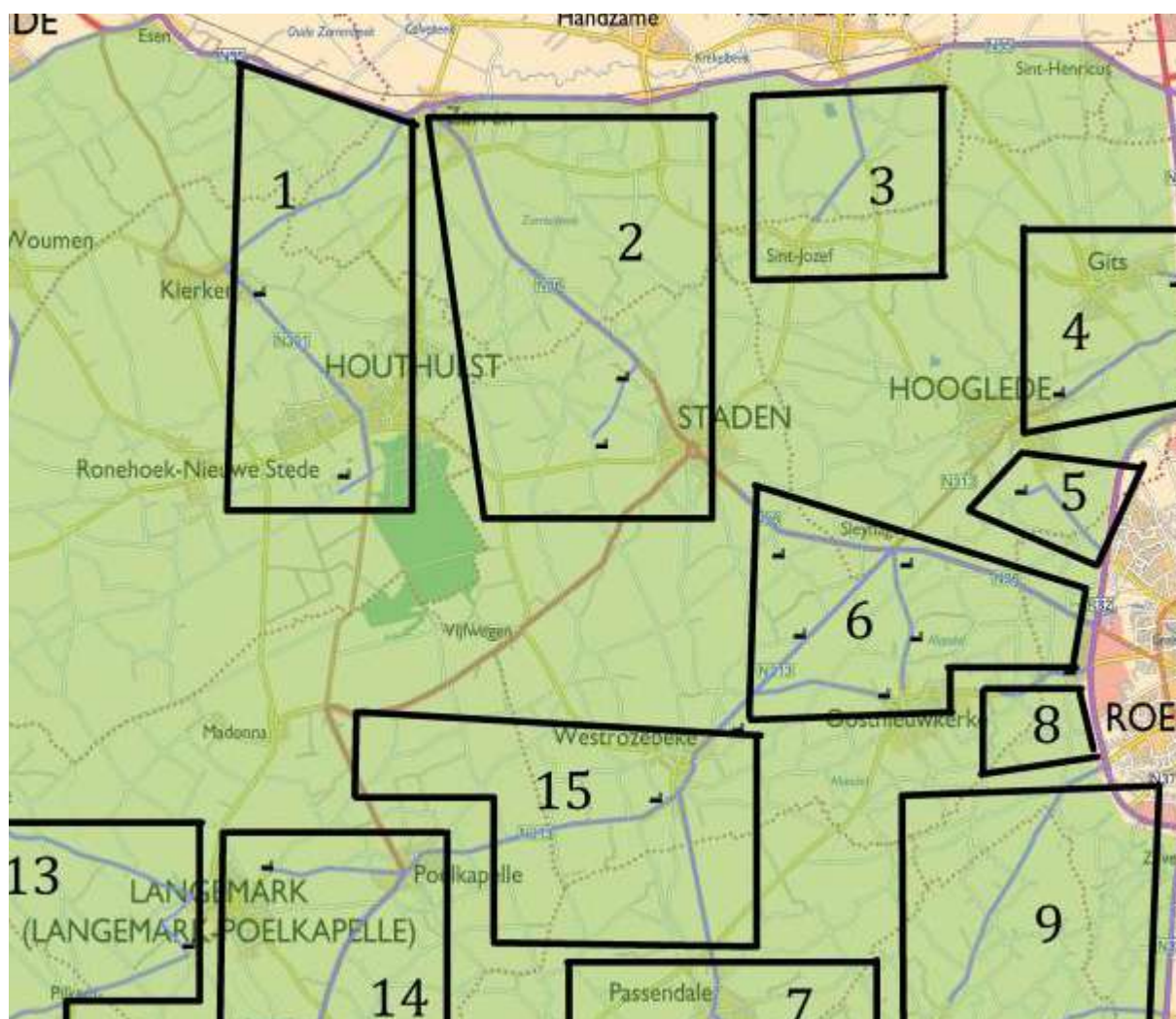
2. STRATEGISCHE PROJECTEN

2.1. IDR-zones

In 2008 heeft provincie West-Vlaanderen voor de regio Ieper - Diksmuide - Roeselare een studie rond de vrachtwagenproblematiek uitgewerkt. Het resultaat hiervan was een zonale afbakening van bedrijvenszones met bijhorende aanduiding van vrachtroutes. Deze vrachtroutes werden op terrein bewegwijzerd vanaf de N32 / R32 en N369.

Voor Kortemark werden enkel de bedrijvenszones ten zuiden van de N35 opgenomen in ofwel zone 2 of 3. Deze zones worden bewegwijzerd vanaf de N35 en de N32.

De gemeente is voorstander de IDR-routing meer afdwingbaar te maken.

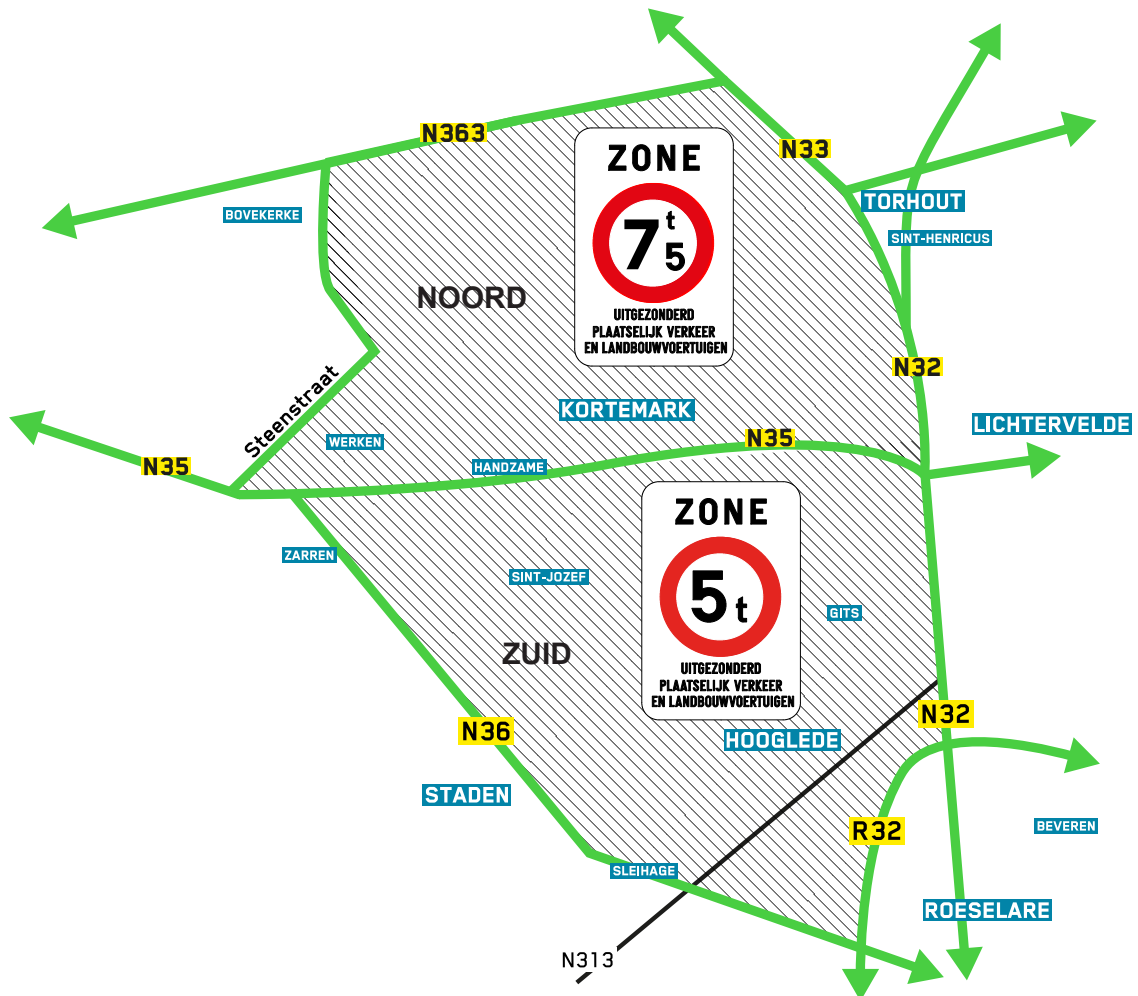


Afbakening zones en routes IDR
(bron: provincie West-Vlaanderen)

2.2. Afspraken met buurgemeentes omtrent zwaar vervoer

De gemeente Kortemark en haar buurgemeenten hebben de afgelopen jaren samengewerkt om het doorgaand vrachtverkeer te weren uit hun kernen: in het voorjaar van 2017 werden 2 zones afgebakend. Plaatselijk verkeer (herkomst of bestemming in deze zones) en landbouwvoertuigen mogen deze zones wel betreden.

Er werd een noordelijke zonale tonnagebeperking ingevoerd van 7,5 ton samen met de gemeenten Ichtegem en Torhout. Daarnaast werd een zuidelijke zonale tonnagebeperking ingevoerd van 5 ton samen met de gemeenten Staden, Hooglede, Torhout en Lichtervelde.



Overzicht zonale tonnagebeperkingen

2.3. Basisbereikbaarheid en vervoerregio Westhoek

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid werd recent ingrijpend hertekend.

Op 26 april 2019 werd het decreet Basisbereikbaarheid bekrachtigd door de Vlaamse Regering. Het decreet omschrijft de werking van de 15 vervoerregio's en legt de taken vast van de vervoerregioraad. Hiermee creëerde de Vlaamse overheid een kader voor steden en gemeenten waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen.

Het begrip Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem met een optimale inzet van vervoersmiddelen en financiële middelen.

Kortemark werd bij BVR d.d. 20/07/2018 ingedeeld bij vervoerregio Westhoek. Vervoerregioraad

Westhoek staat in voor de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan. Een onderdeel daarvan is de invulling van basisbereikbaarheid in een concreet openbaar vervoerplan (OV-plan). In 2020 werd dit OV-plan goedgekeurd in de vervoerregioraad, als voorafname op het regionaal mobiliteitsplan. Het OV-plan is sinds 6 januari 2024 uitgerold op terrein, met uitzondering van de deelmobiliteitinitiatieven binnen Vervoer op Maat. Verwacht wordt dat deze in het najaar van 2024 op terrein worden uitgerold. Het regionaal mobiliteitsplan zal vermoedelijk eind mei 2024 voorgelegd worden aan de vervoerregioraad ter goedkeuring.

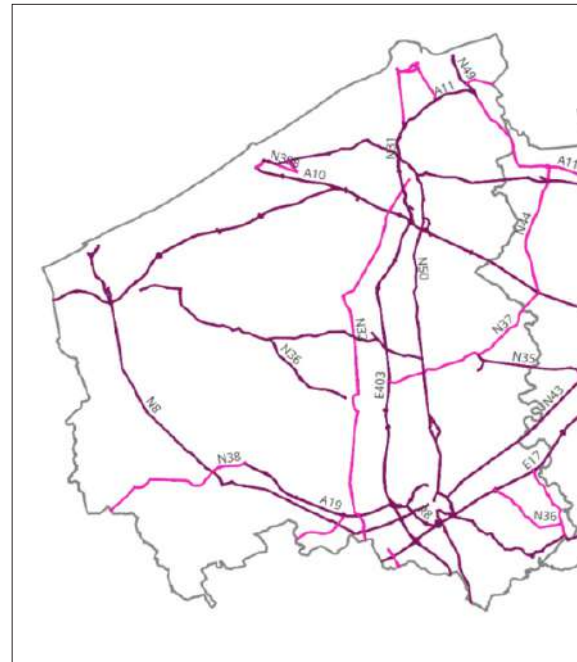
2.4. Kilometerheffing

Op 1 april 2016 werd op een deel van het Belgische hogere wegennet een tolvplichting ingevoerd voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton MTM, deze wordt geregistreerd via een on board unit.

Sinds januari 2018 werd de gewestweg N35 bijkomend opgenomen binnen de kilometerheffing. Sinds januari 2024 werd ook de N32 opgenomen in de kilometerheffing.

In de omgeving van Kortemark werden dus de N32, N35 en de N36 vanaf Zarren tot Roeselare opgenomen binnen de kilometerheffing. Deze maatregel kan tot gevolg hebben dat

vrachtwagens deze wegen zullen proberen te mijden en alternatieve lokale wegen zullen opzoeken.



Overzicht toepassingsgebied kilometerheffing > 3,5 t MTM (bron: Viapass)

Vervoerregio Westhoek is voorstander van een sturende in plaats van een volgende kilometerheffing voor vrachtwagens. In die zin wordt de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens niet als een belasting van het type 'de gebruiker betaalt', maar als een instrument om het correct gebruik van het vrachtrouten netwerk af te dwingen, samen met bijvoorbeeld plaatselijke tonnagebeperkingen.

In de praktijk wenst vervoerregio Westhoek op de hoogste categorieën van het vrachtrouten netwerk geen of weinig tol voor vrachtwagens te heffen, om het gebruik van deze wegen door vrachtwagens maximaal te stimuleren. Hoe lager de categorie van het vrachtrouten netwerk, hoe hoger de tarieven: de laagste categorieën van het vrachtrouten netwerk moeten immers slechts voor korte afstanden gebruikt worden door vrachtwagens, aan het begin of op het einde van hun traject. Doorgaand vrachtverkeer op lange afstanden moet immers van de hogere categorieën gebruik maken. Op de wegen die geen deel uitmaken van het vrachtrouten netwerk kunnen ten slotte de hoogste tarieven gelden om vrachtverkeer maximaal te ontmoedigen, of kunnen regionaal afgestemde tonnagebeperkingen ingevoerd worden.

2.5. Streefbeeldstudie overwegen Infrabel

Alle maatschappelijke tendensen wijzen richting een belangrijker aandeel voor het openbaar vervoer en een continue stijging van het aantal reizigers. Centraal binnen het openbaar vervoer staat de trein. Alle tendensen geven aan dat railgebonden transport in de toekomst een belangrijke rol binnen de mobiliteit te vervullen heeft. Om deze rol op zich te kunnen nemen moet dit een efficiënt, duurzaam, snel en betrouwbaar systeem zijn. Om dit robuust netwerk te realiseren, spelen overwegen een belangrijke rol hierin. Overwegen zijn op vlak van veiligheid, stiptheid, capaciteit, onderhoud... zwarte punten op zowel het spoorwegennet als op het wegennet. Infrabel streeft om deze redenen dan ook een overwegvrij spoorwegennet na.

Hiervoor werd door Infrabel in 2019 een eerste voorstel van streefbeeld voor de bestaande overwegen op het grondgebied van de gemeente Kortemark opgemaakt.”

Het gaat in totaal om 6 openbare overwegen:

- Lichterveldestraat
- Hoogledestraat
- Aarsdamstraat
- Kronevoordestraat
- Barisdamstraat
- Zarrenstraat

De gemeente benadrukt dat de voorstellen steeds zullen moeten afgetoetst worden aan de situatie op dat moment.

In Kortemark wordt in de Lichterveldestraat een (volwaardige) tunnel voorgesteld. In de Hoogledestraat een fietstunnel of tunnel met beperkte hoogte in één rijrichting.

Wat de ontsluiting van de kern van Handzame betreft, werden een aantal opties voorgesteld:

- sluiten overweg Aarsdamstraat, tunnel/brug t.h.v. de Kronevoordestraat. Dit heeft onder meer als gevolg dat de ontsluiting van Ardo via de kern van Handzame of Kortemark zou gebeuren, wat absoluut niet wenselijk is
- tunnel/brug t.h.v. de Aarsdamstraat, fietstunnel t.h.v. de Kronevoordestraat.
- voor de overweg Barisdamstraat wordt een sluiting voorgesteld. Dit is verder te onderzoeken in functie van de toegang tot de landbouwpercelen aan de noordzijde van de spoorlijn.

Er werden tevens een aantal opties voorgesteld voor de overweg aan de Zarrenstraat, hier lijkt echter de enige logische optie het voorzien van een volwaardige tunnel/brug t.h.v. de Zarrenstraat. Ook t.h.v. de Steenstraat (grondgebied Diksmuide) dient een volwaardige tunnel/brug voorzien te worden i.f.v. het beperken van doorgaand zwaar verkeer in de kern van Werken.

2.6. Dorpshub station

Binnen het Europees project Transmobil (Interreg V North Sea Region liep tussen 1 april 2018 en 31 maart 2022) ijverde Kortemark samen met 20 projectpartners voor een verbetering van de mobiliteit in de Frans-Vlaamse landelijke grensregio waar er weinig tot geen alternatieven zijn voor het gebruik van de eigen wagen. Men wou binnen Transmobil nieuwe mobiliteitsoplossingen aanreiken, in de eerste plaats voor de bevolking die geen wagen ter beschikking heeft of die hun afhankelijkheid van de auto wilden afbouwen.

Binnen Transmobil wou de gemeente Kortemark specifiek haar stationsomgeving uitbouwen tot een dorps-hub of mobipunt. De gemeente heeft daarom een project opgezet met de sociale organisaties Sint-Jan De Deo en Tordale. Dit heeft geleid tot de opstart van vzw De Stoasje.



Concept dorps-hubs (bron: DVV Westhoek)

In dorps-hub De Stoasje wil men 3 types dienstverlening aanbieden: mobiliteitsdiensten (waar ik afspreek en overstap) sociaal (een plaats om te delen) en services (allerlei diensten dichtbij):

- Mobiliteitsdiensten:

- » treinaanbod spoorlijn 73
- » bediening OV-lijnen
- » shuttle station – MMI voor scholieren
- » (e-)deelfietsen
- » laadpaal e-wagen
- » fietsenstallingen en parkeerplaatsen
- Sociaal:
 - » elke dinsdag en donderdag worden in het stationsgebouw activiteiten georganiseerd en kunnen drank en versnaperingen gekocht worden
- Services:
 - » er is een pakjesautomaat geplaatst aan het bijgebouw van het station
 - » donderdag: afhaalpunt onlinebestelling webshop Oxfam-Diksmuide
 - » toekomst: afhaalpunt lokale producten (korte ketenlandbouw)
 - » ...

2.7. Deelfietsen Kortemark – Diksmuide

Kortemark werkt samen met de stad Diksmuide aan de uitbouw van deelfietsen met slimme sloten. Aan elk station werden 10 deelfietsen voorzien worden. Het gaat om 3 gewone stadsfietsen en 7 E-bikes. De NMBS ging akkoord dat de fietsen gestald worden in de overdekte fietsenstalling tussen het sanitair gebouw en het voormalig lokettengebouw.

De batterijen van de E-bikes worden door de vzw De Stoasje opgeladen (zie verder).

De deelfietsen werden aangekocht bij lokale fietshandelaars die ook instaan voor het onderhoud van de fietsen en het transport bij foutief stallen.

1. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

1.1. Visie

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

Om de verplaatsingen te voet aantrekkelijk te maken, moeten de kernen op maat van voetgangers worden ingericht. Binnen de kernen kunnen doorsteken en paadjes voorzien worden. Deze vormen directe en verkeersveilige verbindingen tussen de verschillende wijken en voorzieningen.

Schoolomgevingen en schoolroutes moeten verkeersveilig worden ingericht.

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 opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit en inrichting op maat van de voetganger moeten het uitgangspunt vormen bij de inrichting van de openbare ruimte.

Een kwalitatieve inrichting nodigt immers uit om de openbare ruimte te gebruiken als verblijfsruimte.

In de lijn van het Vlaamse beleid dient bij de aanleg van voetgangersvoorzieningen steeds gestreefd te worden naar de realisatie van integraal toegankelijke infrastructuur.

1.2. Bebouwde kommen

Er is een bebouwde kom in Edewalle, Kortemark, Handzame, Werken, Zarren, Kortemark-Elle en de wijk 'Huilaart'. Er wordt voorgesteld volgende aanpassingen door te voeren aan de bebouwde kommen:

- Handzame: toevoegen gedeelte Zwevelvoetstraat tussen Sacramentstraat en Werkenstraat
- Zarren: toevoegen gedeelte Staatsbaan tussen huisnr. 112 en 98

De toegang tot de bebouwde kommen worden op terrein verduidelijkt d.m.v. poorteffecten. Een aantal zijn er reeds op vandaag, een aantal worden dit jaar (2024) uitgevoerd (vaste wisselende wegversmallingen of proefopstelling),

een aantal zullen pas op lange termijn uitgevoerd worden.

1.3. Zone 30

De hoofddoelstelling van een zone 30 is (1) het tot stand brengen van veilige verblijfsgebieden of (2) verkeer op een veilige manier en dus aan gepaste snelheid door wegen met een hoofdzakelijk verkeersfunctie te loodsen, waar het gemotoriseerd verkeer bijvoorbeeld gemengd wordt met veel fietsverkeer of op wegen met een verkeersfunctie die tevens gekenmerkt worden door een hoge bebouwingsdichtheid of waar functies gelegen zijn die veel voetgangers aantrekken.

Er wordt voorgesteld een aantal uitbreidingen te doen van de bestaande zone 30's. Deze worden besproken onder '4. gemotoriseerd verkeer; 4.5 snelheidsbeleid'.

1.4. Schoolomgevingen en - routes

Er dient continu aandacht uit te gaan naar een veilige inrichting van de schoolomgevingen. Voornamelijk het vele autoverkeer kan hier tot problemen leiden: het verkeerd parkeren en het belemmeren van het zicht voor overstekende leerlingen.

In het verleden werd reeds geïnvesteerd in octopuspalen, beugels en Victorverkeersmannetjes om de schooltoegangen meer zichtbaar en herkenbaar te maken.

Bij de zebrapaden van enkele scholen werd in overleg met de directies accentverlichting aangebracht.

In schoolomgevingen zijn veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers wenselijk; om educatieve redenen en het gebundeld en beveiligd oversteken van kinderen.

1.4.1. Schoolvervoerplan De Kreke, MMI basisschool en MMI middelbaar

■ Acties vanuit de gemeente

Herinrichting bushalte in de Handzamestraat

Momenteel ligt de bushalte ter hoogte van de parking en de schooltoegang MMI secundair op de Handzamestraat. Er komen verschillende vervoersmodi op dit punt samen tijdens de spitsmomenten wat voor gevaarlijke situaties zorgt. Zowel voetgangers, fietsers, de bus

als wagens komen hier met elkaar in aanraking omdat ze dezelfde ruimte moeten gebruiken. Daarnaast is de bushalte momenteel niet toegankelijk aangelegd en is het op deze locatie ook niet mogelijk om toegankelijk aan te leggen wegens ruimtegebrek.



De bushalte wordt hierdoor verschoven richting het centrum, vlak voor de schooltoegang (grasplein). Er liggen momenteel parkeerplaatsen op deze locatie. Er is voldoende ruimte (lengte) om de bushalte hier toegankelijk aan te leggen voor blinden en slechtzienden en voor personen met een motorische beperking. De bus moet halteren op de rijweg, cfr. het advies van De Lijn voor alle haltes binnen de bebouwde kom.

Herinrichting Kiss & Ride

Ter hoogte van de schooltoegang naar de basisschool MMI ligt een Kiss & Ride die door verschillende ouders wordt gebruikt om hun kind af te zetten aan school. Veel ouders stappen met hun kinderen uit om hen veilig naar de speelplaats te brengen. Hierdoor stropt het verkeer ter hoogte van de Kiss & Ride, wat zorgt voor filevorming verder in de Handzamestraat. Daarnaast vormt de Kiss & Ride het punt waar alle weggebruikers (fietsers, wandelaars en wagens) samenkomen wat voor gevaarlijke situaties zorgt.

Uitstappende of wandelende kinderen zijn niet altijd zichtbaar en jonge fietsers vinden moeilijk hun weg naar de schoolpoort.

Bovendien staan ouders vaak te wachten op het huidige voetpad, vaak met hun fiets, hierdoor is er geen doorgang meer voor voetgangers en moeten deze tussen de auto's van de Kiss & Ride wandelen.



Hierdoor wordt de Kiss & Ride vervangen door een breder voetpad. Dit zal er voor zorgen dat er zowel doorgang mogelijk blijft voor voetgangers en er voldoende ruimte is voor kinderen die de school te voet of met de fiets verlaten.

Veilige doorsteek voorzien richting parking de Beuk

Er bevindt zich een mooie, trage verbinding tussen de parking van de Beuk en het centrum. De parking wordt door verschillende ouders gebruikt om hun kind(eren) af te halen van school. Er kunnen conflicten ontstaan tussen jonge stappers/fietsers die via de parking naar het centrum willen gaan en geparkeerde wagens. Daarnaast staan er soms wagens die de ingang van de trage weg blokkeren.



Om deze trage verbinding nog meer in de kijker te zetten wordt het parkeren voor de ingang van het pad onmogelijk gemaakt.

Op lange termijn wordt er gekeken om de veilige trage verbinding te verlengen tot aan de Torhoutstraat.

Buurtweg tussen 's Gravenwal en Handzamestraat openstellen

Om een aangename, veilige weg tussen het station van Kortemark en de schoolomgevingen te voorzien, wordt de trage verbinding opengesteld. Deze trage weg loopt tussen 's Gravenwal en de Handzamestraat.

Fietsers en voetgangers kunnen via deze weg het kruispunt Handzamestraat x Firmin Deprezstraat vermijden.

Verbreden van het zebrapad voor de schoolingang van basisschool De Kreke

Het zebrapad voor de schoolingang van Basisschool De Kreke wordt nauw beleefd door de leerlingen, ouders en het personeel. Het verbreden van het zebrapad kan het veiligheidsgevoel verbeteren.

Uniforme barrières autoverkeer voorzien op de voetpaden voor basisschool De Kreke

Ter hoogte van de schooltoegang van Basisschool De Kreke wordt gewerkt met zowel oranje palen als rode hekken om het gemotoriseerd verkeer weg te houden van de ingang. Dit is op zich alvast een goede maatregel. Momenteel schept dit geen geheel dus wordt er geopteerd om de palen te vervangen door rode hekkens zoals in de andere (en deze) schoolomgeving(en).

■ Actiepunten school

Gemeentelijke basisschool De Kreke werkt met dropzones aan parking Proosdije en de gemeentelijke sporthal. Dit zijn locaties waar ze met een rij kinderen naartoe gaan en waar de ouders hen staan op te wachten. Dit moet er voor zorgen dat er minder zoekverkeer is rond de schoolpoort. Minder verkeer zorgt er ook voor dat er meer ruimte is voor fietsers. De rij naar de sporthal wandelt via de tuin van de Zusters, cfr. de rij naar de BKO Okiedokie.

Vrije basisschool MMI zou volgend schooljaar werken met dropzones aan parking Proosdije en aan de gemeentelijke sporthal. De rij naar de sporthal zal via de achterkant van de school wandelen.

Voor beide scholen kunnen de kleuters afgehaald worden aan de schoolpoort. Wanneer er een oudere broer of zus in de lagere school zit gaat de kleuter mee met de rij naar één van de parkings.

1.4.2. Schoolvervoerplan 2Sprong Handzame

Het schoolbestuur van De 2Sprong Handzame ging in intens overleg met het gemeentebestuur. Dat leverde een stevig document aan

actiepunten op. De knelpunten en de verschillende routes naar school staan ook gebundeld op een 'schoolroutekaart'.

■ Acties vanuit de gemeente

De acties vanuit de gemeente zijn verspreid over verschillende locaties. Deze worden hieronder opgesomd.

Schoolomgeving

De busstrook aan de ingang van de school verdwijnt. Heel wat ouders gebruiken deze strook momenteel als een soort 'kiss & ride'-zone of als parkeerplaats. Bij het opnieuw wegrijden zorgt dit regelmatig voor extra verkeersdruk of conflicten. Op de vrijgekomen ruimte kan een toegankelijke opstapplaats voorzien worden voor de toekomstige bushalte 'Spoorpark'. De Lijnbus zal er halt houden op de rijweg zelf. Aan de overkant van de straat wordt er nu vaak nog deels op het voetpad en deels op de rijweg geparkeerd. Door ook deze halte toegankelijk aan te leggen, kan er niet meer fout geparkeerd worden. Op het Spoorpark is er voldoende parkeergelegenheid voor (groot)ouders die hun (klein)kinderen willen afhalen.

Fietsers die het Krekedalfietspad volgen, rijden voorbij het Spoorpark en de Kronevoordestraat om dan terug aan te sluiten op het provinciaal fietspad. Het is echter voor gemotoriseerd verkeer in de Kronevoordestraat op vandaag niet duidelijk dat ze voorbij een belangrijk fietsknooppunt rijden. De gemeente zal daarom een duidelijke, voldoende grote rode slemlaag laten aanleggen op het wegdek ter hoogte van de kruising met dit fietsknooppunt. Daarop komen fietsgeleidingsstroken en de bijhorende witte fietssymbolen.

Sowieso staat extra aandacht voor sensibilisering rond fout parkeren hoog op de agenda. Het is de bedoeling dat de gemeenschapswacht flyers uitdeelt en overtreders hierop aanspreekt.

Herinrichting Handzameplein

Niet iedereen respecteert de voorrang van rechts op en bij het Handzameplein. Wie uit de Edewallestraat komt, een voorrangsweg op alle andere kruispunten, denkt ter hoogte van de Werkenstraat ten onrechte ook daar voorrang te hebben. Ook het verkeer komende van de Kronevoordestraat heeft het gevoel

op een voorrangsweg te rijden maar moet voorrang geven aan het verkeer vanuit de Handzamestraat.

De dienst mobiliteit heeft een voorstel uitgewerkt voor het herinrichten van het Handzameplein. Het verkeer van de Kronevoordestraat moet voorrang geven aan het verkeer uit de Handzamestraat; hier worden haaiantanden en een verkeersbord B1 geplaatst om dit extra te benadrukken. Het verkeer uit de Edewallestraat moet voorrang geven aan de Werkenstraat; hier worden een stopstreep en een verkeersbord B5 voorzien. Ook ter hoogte van de Schoolwegel komt een stopstreep.

De bushalte op het Handzameplein verdwijnt. Er komen twee bushaltes in het begin van de Handzamestraat. Op het Handzameplein wordt er wel een fietsenstalling voorzien. Om na het stallen van de fiets veilig naar de halte te kunnen stappen, komt er een extra oversteekplaats.

Voorts wordt er eenrichtingsverkeer ingevoerd op de parking voor de kerk en verdwijnen de palen die op het voetpad van het Handzameplein staan. Ze bemoeilijken immers een vlotte doorgang voor voetgangers of maken die voor sommigen zelfs onmogelijk.

Het zebrapad ter hoogte van het kruispunt van de Edewallestraat met de Werkenstraat (noordzijde) wordt geschrapt. Het verkeer moet er stoppen om voorrang te verlenen aan het verkeer vanuit de Werkenstraat, maar stilstaan op een zebrapad is verboden. Er is een andere oversteekplaats vlakbij.

Kruispunt Staatsbaan – Gouden-Hoofdstraat

Op dit kruispunt komt er een asverschuiving met een gearceerde middengeleider. Zo kan er ook een haakse oversteekplaats met ruspunt aangelegd worden. Het fietspad langs de Staatsbaan krijgt ter hoogte van de Gouden-Hoofdstraat ook een rode slemlaag die de voorrang van de fietsers visueel benadrukt.

Acties vanuit de school

Is het aan de gemeente Kortemark om de nodige aanpassingen in het straatbeeld door te voeren, dan ligt de opdracht van De 2Sprong hoofdzakelijk in het sensibiliseren en informeren van de leerlingen én hun (groot)ouders. De school stelde daarom een werkgroep samen

die tal van acties en campagnes op poten gaat zetten.

Mogelijke werkpunten vanuit de school zijn de opstart van een 'voetpool', zowel richting het Marktpllein als richting de Staatsbaan. Daarbij wordt er in groep en onder begeleiding gestapt. De organisatie van een autovrije schooldag of een verkeersweek is een andere mogelijkheid. De school wil ook inzetten op acties rond duurzaam verkeer en zal bij inschrijving al meteen info meegeven over mobiliteit.

1.4.3. Schoolvervoerplan GBS De Linde Zarren

Het schoolbestuur van de gemeentelijke basisschool De Linde ging in intens overleg met het gemeentebestuur en dat leverde een stevig document aan actiepunten op. De knelpunten en de verschillende routes naar school staan ook gebundeld op een 'schoolroutekaart'.

■ Acties vanuit de gemeente

Van aan het warenhuis op het Zarrenplein loopt er op vandaag al een trage weg, die uitkomt aan de achterkant van basisschool De Linde. Die zal nog beter worden verlicht en ook kindvriendelijk worden ingericht, in samenspraak met de kinderen, zodat die zich door de leuke inkleding aangetrokken voelen om deze veilige route te nemen.

De gemeente gaat zelf de verkeerssituatie in de Zarren-Lindestraat aanpassen. Zo komt er een lage haag in plaats van de paaltjes aan het kruispunt met de Mollestraat (zo kunnen fietsers niet meer her en der tussen de paaltjes het wegdek oprijden) en zal een tijdelijke proefopstelling het kruispunt met de Kruisstraat versmallen. Na evaluatie kan de opstelling al dan niet definitief worden. Ter hoogte van het kruispunt met de Roeselarestraat tot slot voorziet Kortemark ook een oversteekplaats voor voetgangers.

De verkeerssituatie aanpakken is één zaak, gezien worden in dat verkeer is minstens even belangrijk. Elk in Kortemark school lopend kind zal daarom vanaf september 2020, bij de start van het nieuwe schooljaar, een fluo-hesje krijgen vanuit de gemeente. Elk kind heeft tijdens de schoolloopbaan nog recht op één gratis hesje, bijvoorbeeld bij verlies of wanneer het hesje vernieuwd moet worden.

Tot slot onderzoekt de gemeente of de trage weg Ruyterhoek-Mollestraat ook als veilige route gebruikt kan worden.

■ **Mogelijke acties vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer**

De drukke gewestweg Staatsbaan/Esenstraat snijdt het centrum van Zarren doormidden. Deze belangrijke verkeersader moet dan ook onder handen genomen worden om de veiligheid van de zwakke weggebruiker te verhogen. Kortemark is niet bevoegd om dit zelf te doen, maar kan wel het Agentschap Wegen en Verkeer vragen om maatregelen te treffen langs deze gewestweg.

Zo wordt er gevraagd om van Staatsbaan 122 tot en met Esenstraat 37 een 'zone 30' in te voeren tijdens het begin en het einde van de schooldag en om de oversteekplaats voor voetgangers in de Esenstraat, ter hoogte van het kruispunt met het Zarrenplein, te voorzien van een rode coating en van een 'Bi flash'. Dit toestel verwittigt het aankomende verkeer via oranje knipperlichten dat er zich een voetganger nabij of op het zebrapad bevindt. Langs de Esenstraat hoopt Kortemark voorts ook nog op de komst van een brede oversteekplaats voor voetgangers ter hoogte van huisnummer 29. Er is al een verlichtingspunt aanwezig, wat het zebrapad er alvast duidelijk zichtbaar zou maken.

Het 'SVP Zarren' vraagt trouwens om nog twee extra oversteekplaatsen, meer bepaald langs de Stadenstraat (ter hoogte van het kruispunt met de Jerome Debouttestraat) en langs de Roeselarestraat (ter hoogte van het kruispunt met de Amersveldestraat). Ook hier gaat het telkens om een gewestweg, waarvoor de aanpassing aangevraagd moet worden bij het AWW.

■ **Acties vanuit de school**

Is het aan het AWW en de gemeente Kortemark om de nodige aanpassingen in het straatbeeld door te voeren, dan ligt de opdracht van GBS De Linde hoofdzakelijk in bewustmaking ván en verkeerseducatie vóór de leerlingen. De school stelde daarom een werkgroep samen die tal van acties en campagnes op poten gaat zetten.

Zo komt er een fiets- en een wandelexamen, wordt er gewerkt rond de dode hoek en rond

het dragen van het fluohesje en komt de politie langs voor een fietscontrole. Er zijn uiteraard ook beloningsacties aan verbonden, om de laatste twijfelaars nog over de streep te trekken. De verkeerslessen worden voortaan ook anders aangepakt: er wordt meer geoefend in de praktijk. Zo leren de kinderen de Stadenstraat veilig te gebruiken of ervaren ze met eigen ogen hoe ze te voet of met de fiets het veiligst oversteken, bijvoorbeeld ter hoogte van het Zarrenplein. Doorheen het schooljaar wordt het verplaatsingsgedrag van de kinderen ook gemonitord. Zo willen we opvolgen of het aantal duurzame woon-schoolverplaatsingen stijgt, daalt of gelijk blijft.

1.4.4. **Schoolvervoerplan 2Sprong Edewalle**

Het schoolbestuur van De 2Sprong Edewalle ging in intens overleg met het gemeentebestuur en dat leverde een stevig document aan actiepunten op. De knelpunten en de verschillende routes naar school staan gebundeld op onderstaande 'schoolroutekaart'.

■ **Acties vanuit de gemeente**

Schoolomgeving

Basisschool De 2Sprong Edewalle heeft twee toegangen, beide aan de kant van de P.D. Vanhautestraat. De officiële ingang wordt 's avonds gebruikt als uitgang voor de kleuters. De kinderen van de lagere school komen naar buiten via de poort van de fietsenstalling.

Het bestaande zebrapad, ter hoogte van de uitgang van de fietsenstalling, wordt veiliger gemaakt. Het voetpad wordt er over een lengte van 5 meter verbreed, aan weerszijden van de straat. Daardoor wordt parkeren op en net voor het zebrapad onmogelijk. Op dezelfde manier komt er ook een tweede zebrapad aan de hoofdingang van de school. Normaal zijn twee zebrapaden zo kort na elkaar geen goed idee, omdat het de verkeersdoorstroming stremt. Gezien het beperkte verkeer in de P.D. Vanhautestraat vormt dit hier echter geen probleem.

De busstrook aan de ingang van de school verdwijnt. Zo'n markering dient enkel voor het openbaar vervoer, terwijl de schoolbus via een private partner wordt geregeld. Bovendien is er altijd voldoende plaats om de bus even halt te laten houden aan de kant van de weg.

In een enquête bij directie, leerkrachten en ouders werd gepolst waar een eventuele dropzone (kiss & ride) kon worden ingeplant. Na verder onderzoek werd beslist die niet in te voeren. De parking van OC Edewallehof bijvoorbeeld telt maar een beperkt aantal parkeerplaatsen en is enkel te bereiken door met de auto het voetpad te dwarsen. Dat moet zo veel mogelijk vermeden worden.

Gevaarlijke kruispunten

Het fietspad in de Edewallestraat, vanaf het einde van het dubbelrichtingsfietspad tot de verkeerslichten, wordt verduidelijkt met belijning en een symbool van een fietser. Vanaf de verkeerslichten tot de fietsoversteek krijgt het een rode coating als extra accent.

Het fietspad op het kruispunt van de Edewallestraat met de Bescheewegestraat krijgt rode markering en twee pijltjes die geven dat fietsers uit beide richtingen kunnen komen.

Op het kruispunt van de Koekelarestraat met de Pereboomstraat staan nu betonblokken. Die maken plaats voor een ontharde groenzone: mooier én milieubewuster. Er komt ook een fietsgeleidingsstrook voor fietsers die van de Koekelarestraat naar de Waterhoenstraat willen rijden.

Vermeersch-Deconinck

Momenteel is er één lange oprijstrook tussen de parking van Vermeersch-Deconinck en de straat, wat het voor fietsers erg gevaarlijk maakt. De gemeente levert binnenkort een omgevingsvergunning voor deze handelszaak af voor het verder exploiteren. In deze vergunning staat de voorwaarde dat ze voor hun parking moeten werken met één inrit en één uitrit. Na deze aanpassingen krijgt het fietspad een rode coating en twee pijltjes, zodat het duidelijk is dat er fietsers rijden in beide richtingen.

■ Acties vanuit de school

Is het de gemeente Kortemark om de nodige aanpassingen in het straatbeeld door te voeren, dan ligt de opdracht van De 2Sprong Edewalle hoofdzakelijk in bewustmaking van en verkeer-educatie voor de leerlingen. De school stelde daarom een werkgroep samen die tal van acties en campagnes op poten gaat zetten.

Zo komt er een fiets- en een wandalexamen, wordt er gewerkt rond de dode hoek en rond het dragen van het fluohesje en komt de politie langs voor een fietscontrole. Er zijn uiteraard ook beloningsacties aan verbonden, om de laatste twijfelaars nog over de streep te trekken. De verkeerslessen worden voortaan ook anders aangepakt: er wordt meer geoefend in de praktijk. Zo leren de kinderen bijvoorbeeld het kruispunt van de Koekelarestraat met de Edewallestraat op een veilige manier te voet of met de fiets over te steken.

Doorheen het schooljaar wordt het verplaatsingsgedrag van de kinderen ook gemonitord. Zo willen we opvolgen of het aantal duurzame woon-schoolverplaatsingen stijgt, daalt of gelijk blijft.

1.5. Hoppinpunten en bushaltes

Voor de mobipunten of Hoppinpunten (zie ook verder) wordt gestreefd naar het creëren van veilige en comfortabele voetgangersvoorzieningen (voldoende vlak en breed, alsook volledig toegankelijk d.m.v. blindengeleidemarkeringen en hellingen met beperkt stijgingspercentage) en logische looplijnen. Verder wordt waar mogelijk voldoende verblijfskwaliteit ingebouwd (m.b.v. banken, groenvoorzieningen...).

1.6. Trage wegen

De uitbouw van een netwerk van trage wegen is interessant om de verplaatsingen met de fiets en te voet te promoten en in het bijzonder de recreatieve netwerken verder uit te bouwen en te promoten.

De gemeente heeft de ambitie om volgende legislatuur een gemeentelijk wegenregister en een beleidskader trage wegen op te maken.

1.7. Beleid rond zebrapaden

Het beleid rond zebrapaden hangt nauw samen met de wegencategorisering (zie verder).

Op regionale wegen (RW) en interlokale wegen (IW) worden buiten de bebouwde kom bij voorkeur geen solitaire voetgangersoversteekplaatsen voorzien, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving (bv. bij bushaltes, Hoppinpunten, attractiepolen...).

Binnen de bebouwde kom kunnen op interlokale wegen solitaire voetgangersoversteekplaatsen voorzien worden, bij voorkeur op kruispunten.

Op ontsluitingswegen (OW) worden buiten de bebouwde kom tevens bij voorkeur geen solitaire voetgangersoversteekplaatsen voorzien, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving en dit bij voorkeur op kruispunten.

Binnen de bebouwde kom kunnen buiten de kruispunten wel solitaire voetgangersoversteken worden aangebracht. In kerngebieden (zone 30) moet de oversteekbaarheid gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter overal gegarandeerd worden. Zebrapaden zijn op wegvakken van een OW dus niet noodzakelijk maar wel mogelijk als dit wordt gemotiveerd vanuit de omgeving, de intensiteit of de gewenste sturing van voetgangers.

Op erftoegangswegen (EW) kunnen buiten de bebouwde kom, buiten de kruispunten solitaire voetgangersoversteken worden aangebracht. Binnen de bebouwde kom en in kerngebieden moet de oversteekbaarheid, gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter, overal gegarandeerd worden (zowel op wegvakken als op kruispunten). Zebrapaden zijn op wegvakken van een EW dus niet noodzakelijk maar wel mogelijk als dit wordt gemotiveerd vanuit de omgeving, de intensiteit of de gewenste sturing van voetgangers.

■ **Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan**

- summiere wijzigingen bebouwde kommen Handzame en Zarren
- grotere zone 30's in alle kernen
- schoolvervoerplannen met allerhande acties en maatregelen

2. FIETSBELEID

2.1. Visie

Er wordt gestreefd naar meer fietsverplaatsingen, wetende dat ruim de helft van de autoverplaatsingen in Vlaanderen beperkt blijft tot ritten van max. 5 km. Het succes van de E-bikes leidt tevens tot een groter fietspotentieel.

2.2. Fietsroutenetwerken

De verbetering, vervollediging en realisatie van (gemeentegrensoverschrijdende) fietsnetwerken is prioritair.

Door de provincie West-Vlaanderen werd in samenspraak met verschillende bovenlokale partners en de gemeente een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgewerkt (BFF), bestaande uit fietssnelwegen en klassieke BFF-routes.

Fietssnelwegen zijn doorgaande fietsroutes op een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur. Ze verbinden de belangrijkste attractiepolen en bieden zo een aantrekkelijk alternatief voor woon-, school- en werkverplaatsingen met de auto. Ze vormen de hoofdwegen onder de fietsassen. De benaming 'snelweg' wijst op ambitie en wekt verwachtingen inzake vlotte doorstroming, aparte bedding, rechtlijnigheid, breedte, maximale afwezigheid van kruispunten, leesbaarheid en voorspelbaarheid van de verbinding.

Daarnaast werden trajecten geselecteerd die de overige fietsrelaties op bovenlokaal niveau moeten verbeteren. Provincie West-Vlaanderen heeft in 2023 een masterplan Fiets voor de regio Westhoek opgemaakt. Dit plan bevatte o.a. een update van het BFF-netwerk.

Op lokaal niveau wordt dit netwerk aangevuld met enkele belangrijke lokale fietsverbindingen. Er werd in hoofdzaak aandacht besteed aan de (ontbrekende) fietsrelaties met deel- en buurgemeentes.

Voor de realisatie van de fietsroutes is de aanleg van fietspaden op sommige plaatsen noodzakelijk, maar een fietsroute kan ook perfect in orde zijn zonder de aanleg van aparte fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld in een zone 30 is gemengd verkeer aangewezen). Voor de inrichting van de fietsinfrastructuur langsheen de geselecteerde wegen geldt het Vademecum

Fietsvoorzieningen van de Vlaamse Overheid als leidraad.

2.2.1. Fietssnelwegen

Op grondgebied Kortemark zijn er twee fietssnelwegen: de F35 en F351.

F35 (Veurne – Diksmuide – Kortemark – F32): deze verbinding volgt grotendeels spoorlijn 73 tot in Lichtervelde, met hier en daar passages langs bestaande wegen.

Verschillende stukken van deze fietssnelweg zijn gerealiseerd (bv. tussen Zarren en het station in Kortemark), in uitvoering of gepland (bv. verbinding Esen-Zarren). De gemeente is vragende partij voor een segmentering van de uitvoering van de fietssnelweg richting Diksmuide (met name het stuk tot aan de Steenstraat). Dit zou een quick win kunnen zijn voor fietsers die de N35 doorheen het centrum van Zarren willen vermijden.

Op 10/01/2024 werd door de projectstuurgroep de startnota 'fietssnelwegen F32 x F35' goedgekeurd. Er werd beslist dat de F35 vanaf het station van Kortemark een tracé zal volgen ten zuiden van de spoorlijn tot aan de Ieperstraat, vanaf daar wordt de oversteek gemaakt naar de noordzijde van de spoorlijn.

F351 (Ieper – Kortemark): beter bekend als de Vrijbosroute op de bedding van de vroegere spoorlijn Ieper-Langemark-Staden-Kortemark. Is recent heraangelegd, zij het niet steeds op conforme breedte, tussen Kortemark en Boezinge.

2.2.2. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

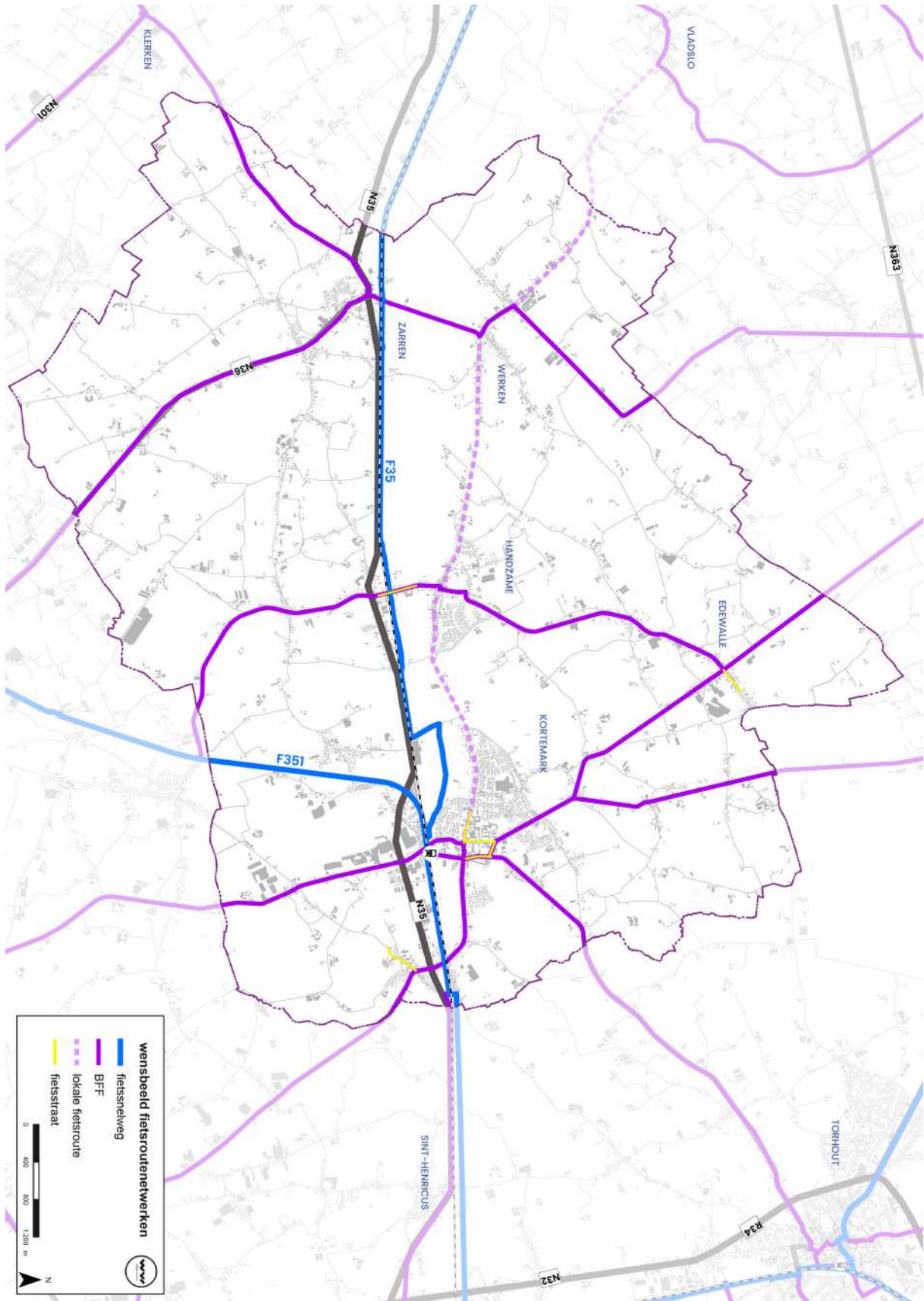
Op het grondgebied van de gemeente zijn volgende straten opgenomen als (onderdeel van) bovenlokale functionele fietsroutes:

- **Fietsroute Kortemark – Gits:**
 - » Markt: fietsstraat
 - » Lichterveldestraat: wordt momenteel heraangelegd
 - » Gitsstraat tussen N35 en Ieperstraat: fietssuggestiestroken (fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gemengd)
 - » Gitsstraat tussen Ieperstraat en gemeentegrens: smal aanliggend dubbelrichtingsfietspad in beton, beperkte schrikstrook in asfalt t.o.v. de rijweg

- **Fietsroute Kortemark – Torhout :**
 - » Torhoutstraat: recent heraangelegd
 - » segment Markt – Processiestraat: fietsstraat
- **Fietsroute Kortemark – Ichtegem:**
 - » segment Processiestraat tussen Torhoutstraat en uitrit De Kouter: fietsstraat
 - » segment Processiestraat tussen uitrit De Kouter en Ichtegemstraat: vrijliggend dubbelrichtingsfietspad in beton
 - » Ichtegemstraat tussen Processiestraat en Doornstraat: aanliggend dubbelrichtingsfietspad in beton, geen schrikstrook t.o.v. de rijweg
 - » Ichtegemstraat tussen Doornstraat en gemeentegrens: vrijliggend dubbelrichtingsfietspad
- **Fietsroute Kortemark – Edewalle – Koekelare:**
 - » Processiestraat en Ichtegemstraat: zie fietsroute Kortemark – Ichtegem
 - » Koekelarestraat tussen Ichtegemstraat en grens bebouwde kom Edewalle: smal aanliggend dubbelrichtingsfietspad in beton, niet afgescheiden van de rijweg (zal op termijn worden heraangelegd)
 - » Koekelarestraat tussen grens bebouwde kom Edewalle en gemeentegrens: vrijliggend dubbelrichtingsfietspad in beton
- **Fietsroute Kortemark – Hooglede:**
 - » Stationsstraat: geen fietsinfrastructuur aanwezig (fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gemengd)
 - » Nieuwstraat: geen fietsinfrastructuur aanwezig (fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gemengd)
 - » Stationsplein: aanliggend dubbelrichtingsfietspad in rode betonstraatstenen
 - » Hoogledestraat tussen spoorlijn en N35: geen fietsinfrastructuur aanwezig (fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gemengd)
 - » Hoogledestraat tot net voorbij Leenbosstraat: aanliggend verhoogd dubbelrichtingsfietspad in beton
 - » Hoogledestraat tot aan huisnr. 116: smal dubbelrichtingsfietspad in beton, beperkte schrikstrook in asfalt t.o.v. rijweg
 - » Hoogledestraat tussen huisnr. 116 en gemeentegrens: aanliggend dubbelrichtingsfietspad in asfalt, geen schrikstrook t.o.v. de rijweg
- **Fietsroute Staden – Zarren – Werken – Koekelare:**
 - » N36 tussen gemeentegrens en Roeselarestraat huisnr. 4: vrijliggende enkelrichtingsfietspaden in rode asfalt
 - » N36 tussen Roeselarestraat huisnr. 4 en N35: fietssuggestiestroken (fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gemengd)
 - » Zarrenstraat tussen N35 en huisnr. 22: geen fietsinfrastructuur aanwezig (fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gemengd)
 - » Zarrenstraat tussen huisnr. 22 en huisnr. 25: vrijliggend dubbelrichtingsfietspad in beton
 - » Zarrenstraat vanaf huisnr. 25 – Werkenplein – Vladslostraat – Steenstraat tot aan grens bebouwde kom: fietssuggestiestroken (fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gemengd)
 - » Steenstraat tussen grens bebouwde kom en gemeentegrens: geen fietsinfrastructuur aanwezig, er is reeds een initiatief genomen om hier een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan te leggen
- **Fietsroute Edewalle – Handzame – De Geite**
 - » Edewallestraat: aanliggend dubbelrichtingsfietspad bij snelheidsregimes van 50 en 70 km/u (plaatselijk vrijliggend)
 - » Edewallestraat vanaf huisnr. 48 – Handzameplein: gemengd verkeer
 - » Kronevoordestraat tot aan Handzamevaart: fietssuggestiestroken
 - » Kronevoordestraat tussen Handzamevaart en N35: fietsstraat
 - » Groenestraat: aanliggend dubbelrichtingsfietspad
- **Fietsroute Zarren – Klerken:**
 - » Klerkenstraat tot aan huisnr. 17A: aanliggende fietspaden bij een snelheidsregime van 50 km/u
 - » Klerkenstraat vanaf huisnr. 17 A en Zarrenstraat: aanliggende fietspaden bij een snelheidsregime van 70 km/u

2.2.3. Lokale fietsroutes

De rechtstreekse route tussen de kernen van Kortemark – Handzame – Werken – Vladslo via de Handzamestraat, Werkenstraat, Werkenplein en Vladslostraat wordt als lokale fietsroute weerhouden.



Fietsrounenetwerken

2.3. Fietsstraten

Een fietsstraat houdt in dat auto's in de straat mogen rijden, maar te gast zijn en de fietsers niet mogen inhalen. Fietsers mogen een grotere ruimte van de straat innemen. De fietser mag ofwel de hele rijbaan gebruiken in geval van éénrichtingsverkeer ofwel de helft van de rijbaan indien er tweerichtingsverkeer geldt.

Het instellen van een fietsstraat gaat samen met een maximaal snelheidsregime van 30 km/u.

De gemeente heeft besloten om ter hoogte van alle schoolomgevingen fietsstraten in te richten (cf. CBS 11/12/2020 en 12/02/021):

- Torhoutstraat Kortemark van huisnr. 21 tot aan de Markt i.f.v. VBS De Kreke
- Processiestraat Kortemark van inrit De Kouter tot aan kruispunt met de Torhoutstraat ifv VBS De Kreke
- Handzamestraat Kortemark van huisnr. 67 tot Stationsstraat en Hospitaalstraat ifv M.M.I. basisschool
- Ieperstraat Kortemark-Elle van kruispunt Gitsstraat tem huisnr. 54 i.f.v. VBS 't Ellebloempje
- Kronevoordestraat Handzame van Handzamevaart tot Staatsbaan ifv VBS De Tweesprong.
- PD Vanhautestraat Edewalle van Koekelarestraat tot aan huisnr. 27 i.f.v. VBS De Tweesprong

Verder werd ook het segment van de Hospitaalstraat tussen de Processiestraat en de inrit van het WZC als fietsstraat ingericht.

Op lange termijn kunnen er – verder bouwend op het instellen van de fietsstraten in de verschillende schoolomgevingen – ter realisatie van het BFF en het lokaal fietsroutenetwerk op bepaalde plaatsen nog extra fietsstraten ingesteld worden. Bijvoorbeeld op plaatsen in de kernen waar het verblijfskarakter primeert (zone 30) of de beschikbare rooilijnbreedtes niet toelaten om op termijn volwaardige fietspaden te voorzien.

2.4. Verbeteren oversteekbaarheid

Vooraf bij het oversteken van kruispunten is de fietser zeer kwetsbaar. Op alle kruisingen op de fietsnetwerken moet extra aandacht gaan naar de verkeersveiligheid in functie van de fietser. Mogelijke maatregelen zijn:

- verkorten van de oversteeklengte door middel van een middeneiland, bij voorkeur t.h.v. wegen met een snelheidsregime van 50 of 70 km/u;
- op kruispunten met verkeerslichten kan gedacht worden aan het scheiden van fiets- en autoverkeer in de tijd. Mogelijkheden zijn aparte fietsopstelstroken zodat de fietsers voor de wagen het kruispunt oprijden of fietsersgroen.

Het kruispunt Staatsbaan x Stadenstraat wordt binnenkort heraangelegd incl. het voorzien van een lichtenregeling die de oversteekbaarheid van dit kruispunt voor fietsers en voetgangers zal bevorderen.

2.5. Fietsenstallingen

Naast fietsinfrastructuur (fietsstraten, fietspaden...) vormen ook fietsparkeervoorzieningen een cruciale schakel in de verplaatsingsketen en kunnen deze hét verschil maken voor een fietser. Fietsers willen immers hun fiets met een gerust hart kunnen achterlaten en onbeschadigd terug aantreffen. Door het frequenter voorkomen van buitenmaatse fietsen verandert ook de manier van stallen.

2.5.1. Kwaliteitseisen

In de gemeente zijn reeds op verschillende plaatsen fietsenstallingen aanwezig. Een goede fietsenstalling dient aan een aantal kwaliteitseisen te voldoen. De fietser moet er immers op kunnen vertrouwen dat er zo weinig mogelijk beschadigingen kunnen aangebracht worden aan de gestalde fiets. Fietsklemmen en gewone fietsenrekken zonder aanbindsysteem betreffen wielsystemen waardoor het voorwiel zeer makkelijk kan gevandaliseerd worden, dergelijke systemen zijn dus beter te vermijden. Dergelijke beschadigingen treden veel minder op bij slotpalen, fietsenstallingen met aanbindsystemen en fietsnietjes. Slotpalen worden echter ook beter vermeden gezien deze slechts 1 steunpunt hebben en bv. niet aangepast zijn aan elektrische fietsen (buis past niet altijd in de fietsklauw), in de praktijk zien we ook vaak

dat er geen gebruik wordt gemaakt van de slotpaal, maar de fiets ernaast wordt geplaatst. De voorkeur gaat dus uit naar fietsnietjes of hoog-laag rekken met een aanbindsysteem¹. De fietsnietjes hebben bij voorkeur een dwarsbuis, dit is handiger bij het vastmaken van het slot en tevens op maat van buitenmaatse fietsen.



fietsnietjes met dwarsbuis



hoog-laagrekken met aanbindsysteem

2.5.2. Visie fietsenstallingen

In dit onderdeel wordt een visie opgebouwd omtrent fietsparkeervoorzieningen op verschillende strategische locaties in de gemeente.

Als strategische locaties voor de verdere uitbouw van fietsvoorzieningen in de gemeente worden de verschillende mobipunten weerhouden, de haltes voor het flexvervoer, alle reguliere bushaltes en een aantal belangrijke attractiepolen of clusters van attractiepolen.

Volgende reguliere bushaltes worden prioritair meegenomen in de visie op basis van de

¹ Fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten, Fietsberaad

uitgevoerde tellingen in januari 2016 door VVM De Lijn van de op- en afstappers:

- Kortemark Plaats – resp. >50 op- of afstappers gedurende volledige ochtend- of avondspits
- Kortemark Station (Stationsstraat) en Werken Kerk – resp. tussen 20 en 50 op- of afstappers gedurende volledige ochtend- of avondspits
- Handzame Plaats en Handzame Elflijnenlaan – resp. tussen 10 en 20 op- of afstappers gedurende volledige ochtend- of avondspits

Alle bovengenoemde haltes hebben een grotere aantrekkingskracht dan de overige haltes en kennen dus waarschijnlijk ook een grotere vraag naar fietsenstallingen in vergelijking met de andere haltes. Aan deze haltes wordt een fietsenstalling voor minimaal 10 fietsen voorgesteld. Voor deze haltes kan dan ook naar een hoger comfortniveau gegaan worden (bv. overkapte fietsenstalling als beschutting tegen weersomstandigheden). Aan de overige bushaltes en de flexhaltes wordt telkens een minimumaanbod van 6 stalplaatsen voorzien. Het is verder van belang dat de fietsenstalling(en) telkens zo dicht mogelijk bij de bushalte worden geïmplementeerd, gezien de fietser naar dergelijk mobiliteitsknooppunt vaak heel tijdstipgevoelig is.

Voor de bushalte Werken Kerk is een combinatie met het mobipunt Werken (t.h.v. Werkenplein) wenselijk, alsook voor de bushalte Handzame Plaats met mobipunt Handzame (t.h.v. Handzameplein).

De bushalte Kortemark MMI wordt niet meegenomen in de visie, gezien er vanuit gegaan wordt dat er voldoende stallingsfaciliteiten zijn op het schooldomein.

Er wordt voorgesteld aan de mobipunten telkens een overkapte fietsenstalling te voorzien voor minimaal 20 fietsen (m.u.v. mobipunt Edewalle waar 10 stalplaatsen vermoedelijk zullen volstaan). Er worden telkens een aantal plaatsen voorzien voor buitenmaatse fietsen (+ 5% op het totale aantal stalplaatsen met een minimum van 1 stalplaats). Voor de buitenmaatse fietsen dient een fietsparkeervak met lage beugel of een aantal nietjes met grotere tussenruimte voorzien te worden. Verder wordt voorgesteld aan het regionaal mobipunt

station Kortemark laadpunten voor elektrische fietsen te voorzien in de vorm van fietskluisen. Deze kunnen eventueel ook gebruikt worden door vzw De Stoasje voor het opladen van de batterijen van de 4 E-deelfietsen.

Opvallend aan de attractiepolen op grondgebied Kortemark is dat deze vaak sterk geclusterd zijn, op korte wandelafstand van elkaar (bv. sporthal De Kouter - OC De Kouter - Mattenzaal, CC - muziekschool - jeugdhuis - OC en sporthal Albatros, - OC De Gildezaal - jeugdhuis - sporthal, , OC Hemelsdaele - museum - jeugdhuis). Het kan bijgevolg aangewezen zijn om een gemeenschappelijke, kwalitatieve, overkapte fietsenstalling te voorzien voor deze clusters van attractiepolen incl. plaatsen voor buitenmaatse fietsen.

Er dient over gewaakt te worden dat er telkens voldoende licht is aan de fietsenstalling en dat er van buiten uit inzicht is in de fietsenstalling (cf. diefstal). Verder is ook beheer en onderhoud van de fietsvoorzieningen belangrijk om het veiligheidsgevoel van de burger te versterken.

Als synthese wordt in onderstaande tabellen een visie op lange termijn omtrent de uitbouw van fietsvoorzieningen op de verschillende strategische locaties weergegeven. Indien de tekst in grijs is aangeduid, betekent dit dat de voorzieningen conform de bestaande toestand zijn en er geen aanpassingen dienen te gebeuren.

2.6. Openbare fietspompen

De gemeente en DVV Westhoek (i.k.v. Europees project Stronger Combined) hebben reeds initiatieven ondernomen om op een 3-tal plaatsen in de gemeente een openbare fietspomp te voorzien. Eén daarvan is geïnstalleerd aan de voorzijde van het stationsgebouw van Kortemark (regionaal mobipunt). De tweede in Handzame aan het Spoorpark langs de F35. De derde fietspomp werd voorzien t.h.v. het mobipunt aan het Zarrenplein, wat een vrij centrale locatie is in de deelgemeente t.o.v. de fietsnelweg F35, de BFF-routes naar Klerken en Staden en de lokale attractiepolen (sporthal, OC Albatros...).

Wegens het grote gebruikssucces wenst de gemeente nog meer openbare fietspompen over haar grondgebied uit te rollen aan attractiepolen. Mogelijke locaties hiervoor zijn bijvoorbeeld de sporthal van Kortemark waar tevens de nieuwe mattenzaal komt en ook het OC en de voetbalterreinen zijn gesitueerd, het buurtmobipunt in Handzame Dorp, de sporthal in Zarren, waar tevens OC Albatros is gesitueerd, het buurtmobipunt Werken Dorp en het OC in Werken, waar tevens het jeugdhuis is gesitueerd, alsook aan OC Edewallehof.

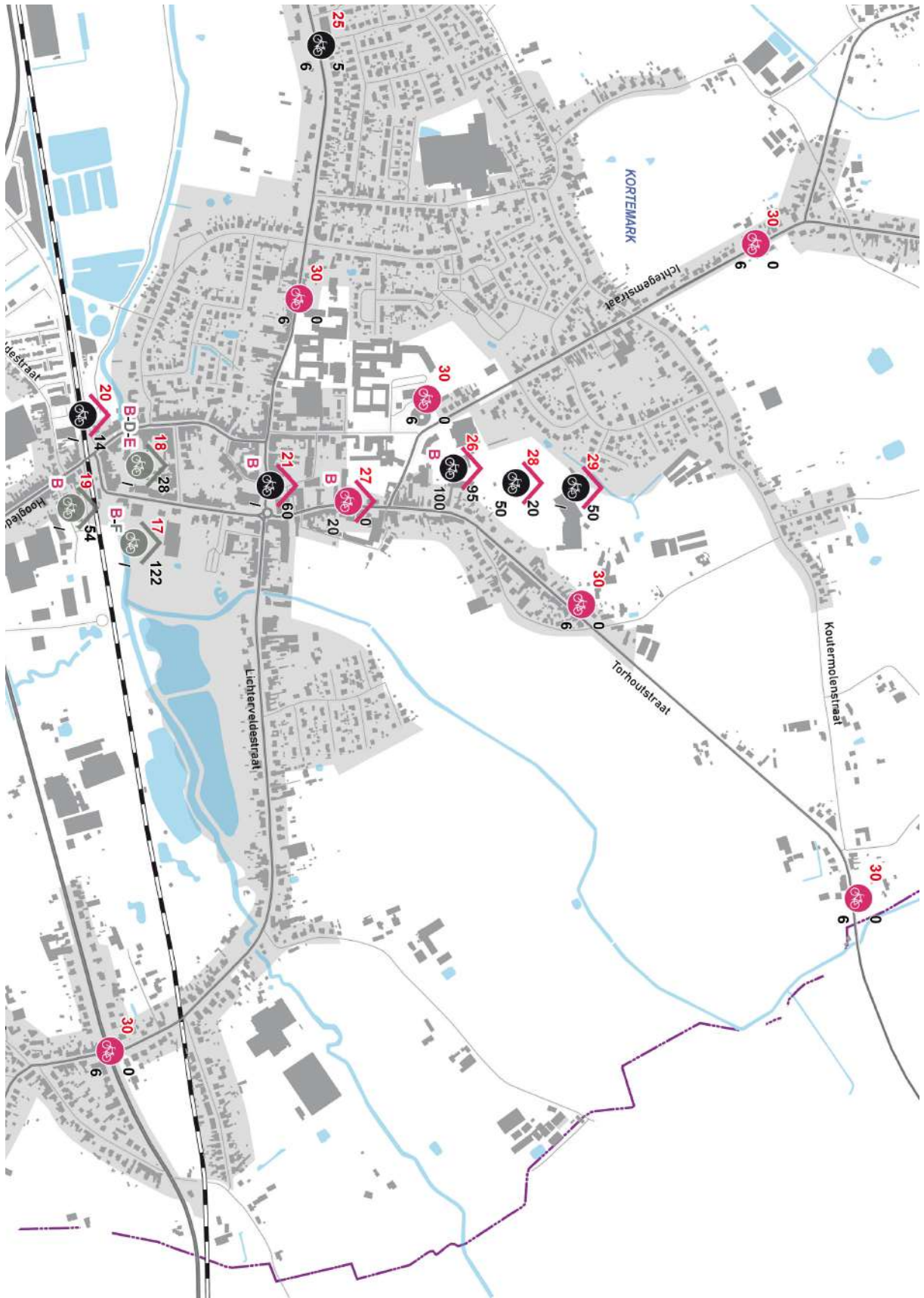
Locatie	Visie			
	Aanpassen type op lange termijn (ja / nee / nieuwe stalling)	Overdekte fietsenstalling	Uitbreiding capaciteit tot (huidig aantal)	Extra voorzieningen
Handzame				
Buurtmobipunt Handzame Dorp	ja	ja	20 (10)	<ul style="list-style-type: none"> + 5% buitenmaatse stalplaatsen fietspomp
Bushalte Handzame Elflijnenlaan	ja	ja	nvt (14)	/
Bushalte Handzame Zwevelvoetstraat	ja	nee	nvt (6)	/
Overige bushaltes	nieuwe stalling	nee	6 (0)	/
OC De Gildezaal / sporthal / jeugdhuis	ja	ja	nvt (66)	<ul style="list-style-type: none"> + 5% buitenmaatse stalplaatsen
Jeugdbeweging	nieuwe stalling	ja	24 (0)	/
Spoorpark	nieuwe stallingen	nee	24 (0)	<ul style="list-style-type: none"> fietspomp
Voetbalterreinen	nieuwe stalling	ja	50 (0)	/
Zarren				
Buurtmobipunt / Bushalte Zarren Dorp	ja	ja	nvt (30)	<ul style="list-style-type: none"> + 5% buitenmaatse stalplaatsen fietspomp
Flexhalte Kapoenstraat	ja	nee	nvt (6)	/
Flexhalte Ruiterhoek	nieuwe stalling	nee	6 (0)	/
Overige bushaltes	nieuwe stalling	nee	6 (0)	/
OC Albatros / sporthal	ja	ja	nvt (18)	<ul style="list-style-type: none"> + 5% buitenmaatse stalplaatsen fietspomp
Voetbalterreinen	ja	ja	50 (19)	/
Werken				
Buurtmobipunt / bushalte Werken Dorp	ja	ja	20 (6)	<ul style="list-style-type: none"> + 5% buitenmaatse stalplaatsen fietspomp
Overige bushaltes	nieuwe stalling	nee	6 (0)	/
OC / museum / jeugdhuis	ja	ja	20 (12)	<ul style="list-style-type: none"> + 5% buitenmaatse stalplaatsen fietspomp

Locatie	Visie			
	Aanpassen type op lange termijn (ja / nee / nieuwe stalling)	Overdekte fietsenstalling	Uitbreiding capaciteit tot (huidig aantal)	Extra voorzieningen
Edewalle				
Buurtmobipunt	nieuwe stalling	ja	10	• + 5% buitenmaatse stalplaatsen

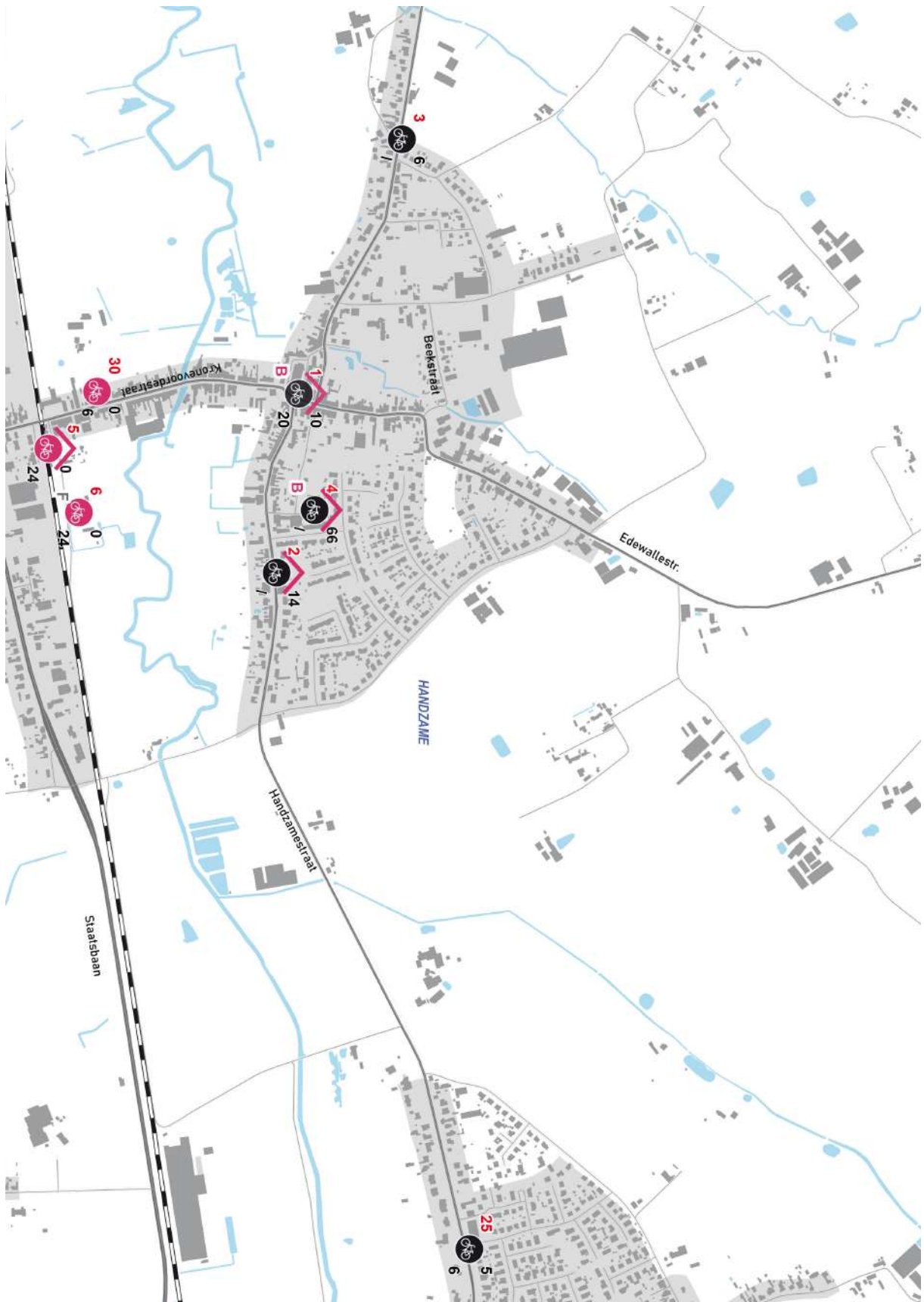
Visie uitbouw fietsvoorzieningen in Handzame, Zarren, Werken en Edewalle

Locatie	Visie			
	Aanpassen type op lange termijn (ja / nee / nieuwe stalling)	Overkapte fietsenstalling?	Uitbreiding capaciteit tot (huidig aantal)	Extra voorzieningen
Kortemark				
Regionaal mobipunt station	ja (KT)	reeds overkapt	nvt (voorzijde: 28 + 122, achterzijde: 54)	<ul style="list-style-type: none"> + 5% buitenmaatse stalplaatsen fietspomp fietsdeelsysteem laadlockers accu's elektrische fietsen
Bushalte Kortemark Station (Stationsstraat) / Gemeentehuis	ja	ja	nvt (14)	/
Markt / kerk / Bushalte Kortemark Dorp	ja	ja	nvt (60)	<ul style="list-style-type: none"> + 5% buitenmaatse stalplaatsen
Flexhalte Bescheewege	nieuwe stalling	nee	6 (0)	/
Flexhalte Huilaart	nieuwe stalling	nee	6 (0)	/
Bushalte Kortemark Vliegend paard	ja	nee	6 (2)	/
Bushalte Kortemark Oudstrijderslaan	ja	nee	6 (5)	/
Overige bushaltes	nieuwe stalling	nee	6 (0)	/
Sporthal / OC / Mattenzaal	ja	ja	100 (20+75)	<ul style="list-style-type: none"> + 5% buitenmaatse stalplaatsen fietspomp
Jeugdhuis, muziekschool, CC	nieuwe stalling	ja	20 (0)	<ul style="list-style-type: none"> + 5% buitenmaatse stalplaatsen
Voetbalterreinen	ja	ja	50 (20)	/
Jeugdbeweging	ja	ja	nvt (50)	/

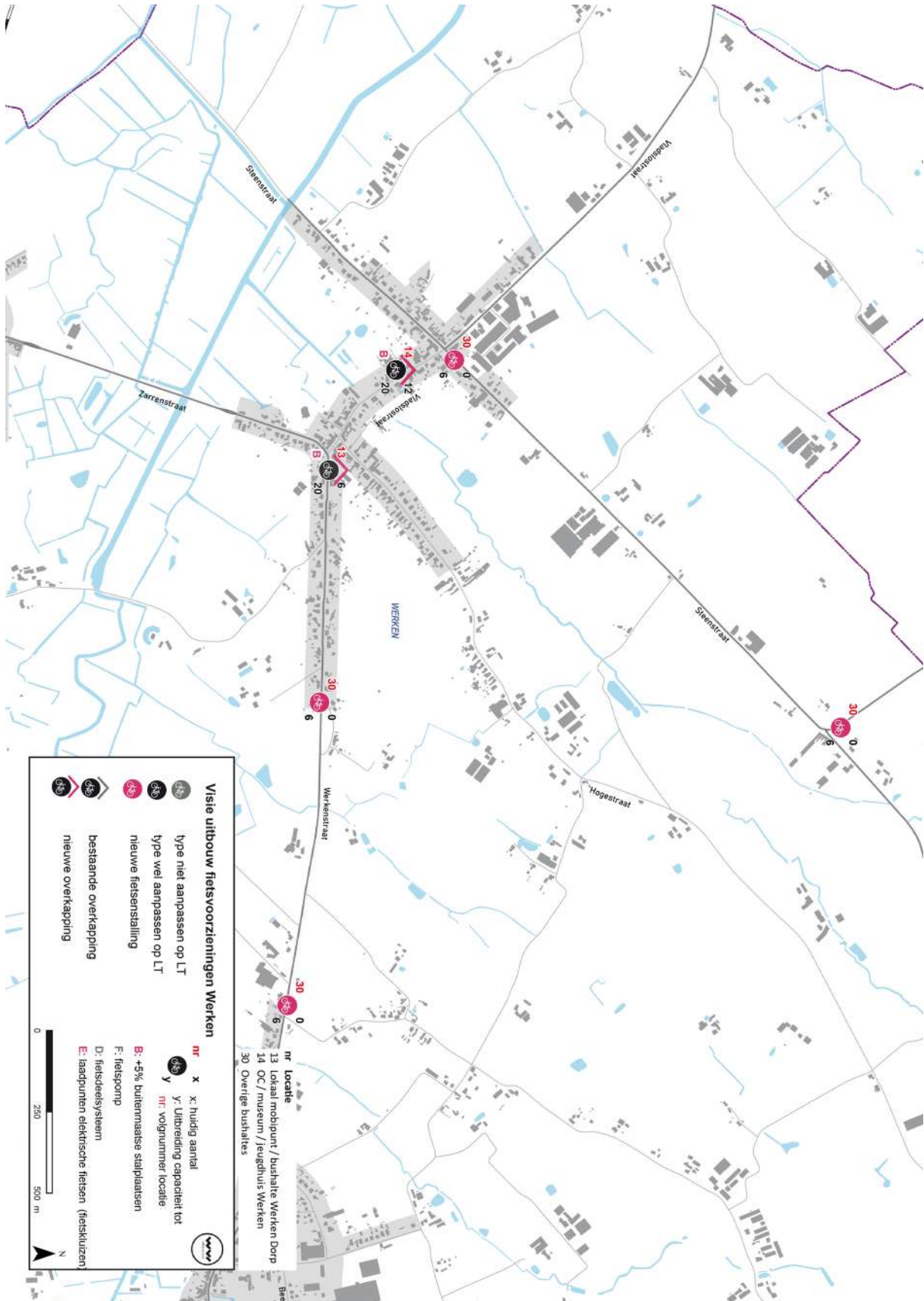
Visie uitbouw fietsvoorzieningen in Kortemark



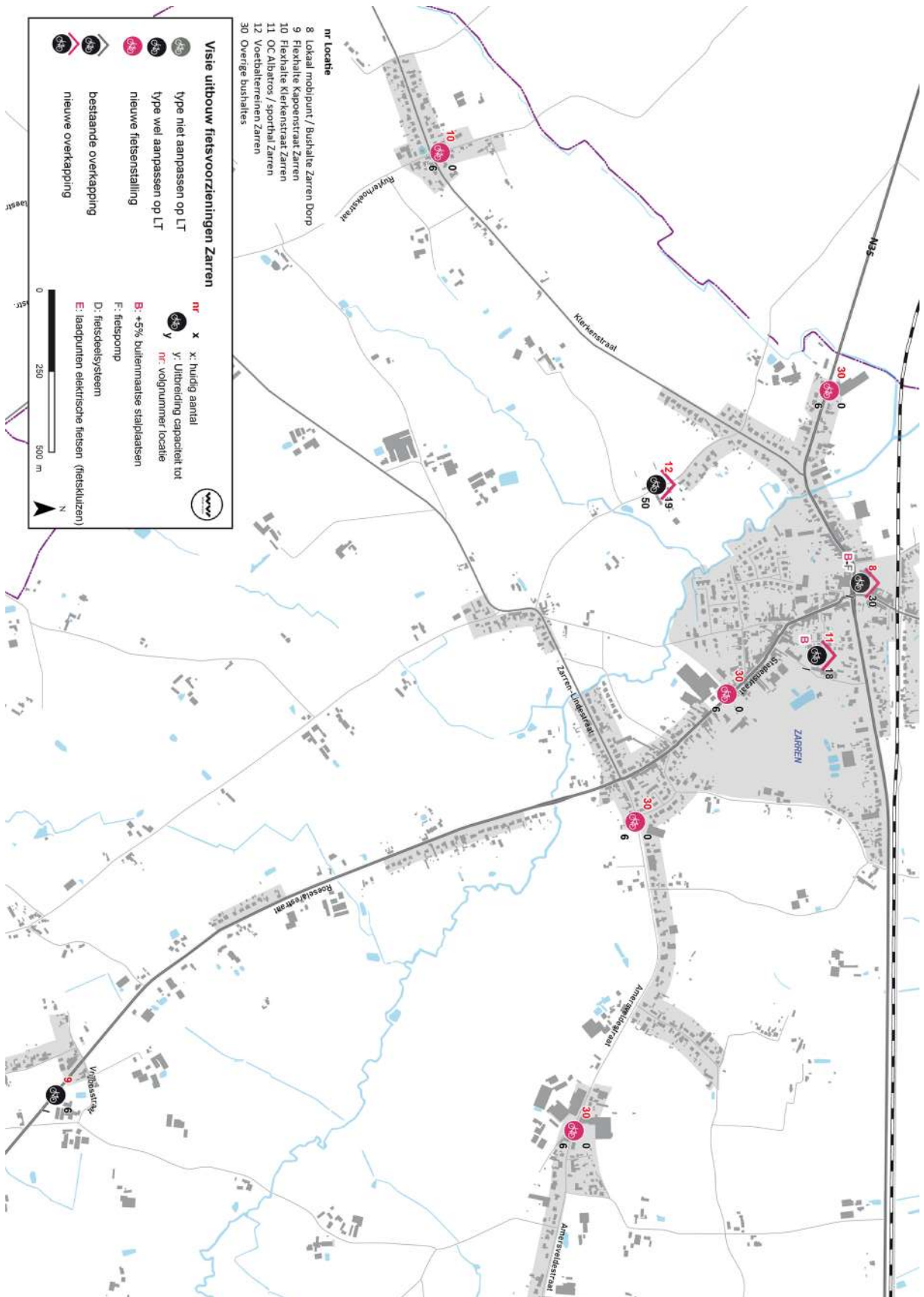
Fietsvoorzieningen Kortemark



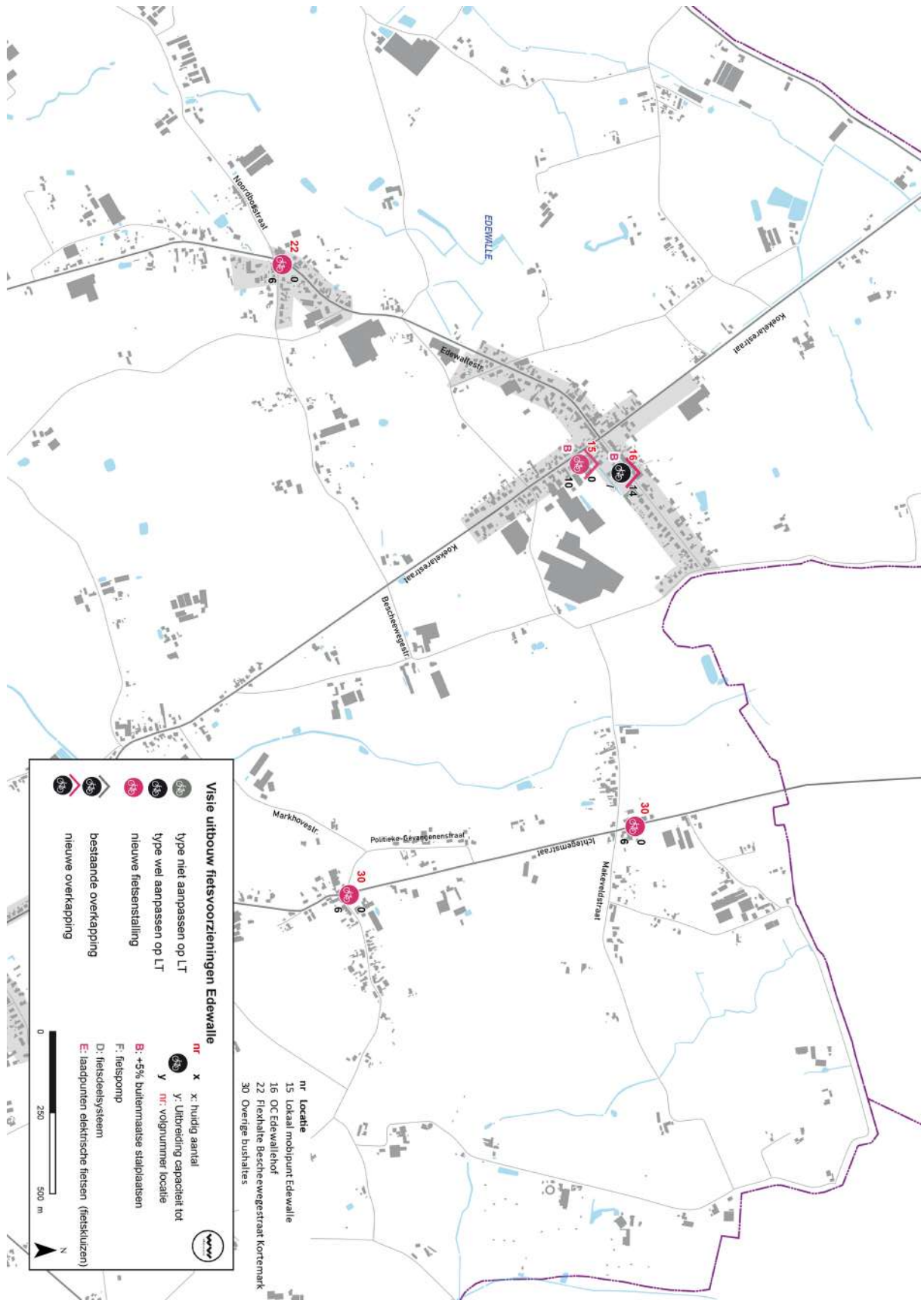
Fietsvoorzieningen Handzame



Fietsvoorzieningen Werken



Fietsvoorzieningen Zarren



Fietsvoorzieningen Edewalle

2.7. Beleid speedpedelecs

2.7.1. Definitie en problematiek

Een speedpedelec is een snelle elektrische fiets waarbij de trapondersteuning niet stopt bij 25 kilometer per uur. Binnen de categorie bestaat een grote diversiteit in kruissnelheid variërend tussen 28 km/u en 45 km/u.

Voor deze categorie elektrische fietsen gelden sinds 1 oktober 2016 nieuwe richtlijnen in de wegcode, maar op het terrein is er nog veel onduidelijkheid. Met de uitbouw van een visie wil de gemeente hieraan tegemoet komen.

2.7.2. Wegcode

Bromfiets klasse P

Snelle elektrische fietsen met een ondersteuning tot maximaal 45 km/u staan in het verkeersreglement (de wegcode) gecatalogeerd als 'bromfiets'. In België heeft men hiervoor een nieuwe categorie van bromfietsen in het leven geroepen, de 'bromfiets klasse P' (voor 'speed-Pedelec'). Bijgevolg zijn ook de verkeersregels voor de bromfietzers van toepassing.

Mogen speedpedelecs op het fietspad rijden?

Speedpedelecs MOGEN het fietspad gebruiken naast wegen met een maximale toegelaten snelheid van 50 km/u.

Speedpedelecs MOETEN het fietspad gebruiken, als de maximale toegelaten snelheid op de weg hoger ligt dan 50 km/u.

Speedpedelecs mogen niet op gemengde voet- en fietspaden rijden (aangeduid dmv D9 en D10-verkeersborden).

Echter in onderstaand (te vermijden) voorbeeld moet de speedpedelec toch uitzonderlijk op de rijbaan fietsen gezien het fietspad voorzien is van een D10.



Speedpedelecs mogen bij een verkeersbord F99 ("weg of deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs en eventueel landbouwvoertuigen"), maximaal 30 km/u rijden.



Verkeersbord F99a en F99c

In fietsstraten mag de speedpedelec de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. Maximumsnelheid op fietsstraten bedraagt 30km/u. Inhalen mag.

Hoe snel mag een speedpedelec rijden?

Speedpedelecs mogen op de fietspaden tot 45 km/u rijden, behalve wanneer anders aangegeven, bijvoorbeeld in een zone 30.

Bevoegdheid gemeente?

Iedere wegbeheerder kan zelf bepalen waar een speedpedelec mag rijden. Deze uitzonderingen zijn herkenbaar aan een verkeersbord met het symbool van een bromfiets in combinatie met de letter 'P'. Deze wegaanduidingen kunnen bijvoorbeeld aangeven dat men met een speedpedelec verplicht is om het fietspad te gebruiken of tegen de richting in mag fietsen bij een eenrichtingsstraat.

Bij de toepassing van dergelijke signalisatie dient aandacht uit te gaan naar de leesbaarheid voor speedpedelecs en andere weggebruikers. Het nastreven van uniformiteit met het beleid in de verschillende (buur)gemeentes is ook een aandachtspunt (maar tot dusver, zijn er nog geen specifieke richtlijnen opgesteld in de buurgemeentes).



Verkeersbord (onderbord) M19

2.7.3. Visies buurgemeentes en provincie

De provincie kan enkel beslissen daar waar ze wegbeheerder is, in casu dus op de groene assen, en daar is de afspraak dat tenminste op groene assen die fietssnelweg zijn, speedpedelecs toegelaten zijn. Een algemene snelheidsbeperking op groene assen is er op vandaag niet, maar precies het fenomeen van de speedpedelecs doet meer en meer de vraag rijzen of dat misschien niet zou moeten. Het voorbeeld van de jaagpaden van De Vlaamse Waterweg kan daarbij inspirerend zijn. Al blijft dan natuurlijk nog het praktische probleem van de handhaving.

Daarnaast is er de aanbeveling van de provincie om niet te gauw over te gaan tot een verbod op speedpedelecs. Zo'n verbod heeft het voordeel van de duidelijkheid, maar straft gebruikers die op een verantwoorde manier de speedpedelec gebruiken en is veelal strijdig met het STOP-principe.

In Torhout is de speedpedelec overal toegelaten in straten waar de fiets is toegelaten (bv. BEV). De stad is voorstander om speedpedelecs toe te laten op fietssnelwegen en de Groene 62. De stad is van mening dat bestuurders van speedpedelecs hun rijgedrag en snelheid moeten aanpassen in functie van de omstandigheden, waarbij hij er op moet letten andere weggebruikers niet in gevaar te brengen.

Gemeentes Hooglede, Staden en Houthulst hebben hierover nog geen concrete visie.

Van Diksmuide, Ichtegem en Koekelare werd geen feedback verkregen.

2.7.4. Visie gemeente Kortemark

Er wordt geopteerd om speedpedelecs gelijk te stellen met fietsers en bromfietzers klasse A. De gemeente wil de speedpedelec overal toelaten in straten waar de fiets is toegelaten. Bestuurders van speedpedelecs moeten hun rijgedrag en snelheid aanpassen in functie van de omstandigheden, waarbij ze er op moeten letten om andere weggebruikers niet in gevaar te brengen. Ook op wegen van minder dan 50 km/u wordt de speedpedelec gezien als een fiets, er komt wel een adviessnelheid van 30 km/u voor de speedpedelecs binnen de bebouwde kom.

■ Fietssnelwegen

In kader van het stimuleren van duurzaam woon-werkverkeer lijkt het niet aangewezen speedpedelecs te weren op de fietssnelwegen in Kortemark.

Aan het begin van de F351 in de Hoogledestraat is een C3-bord met onderbord M2 terug te vinden. Op de F35 aan de Krekebeekstraat een C3-bord met onderbord M20, aan de Kronevoordestraat een C3-bord met onderbord M5.

Om speedpedelecs toe te laten op deze fietssnelwegen is het noodzakelijk om (in overleg met de provincie) de onderborden te vervangen door M11, M12, M17 of M18-onderborden.

Het opleggen van een snelheidsbeperking, die bv. ook wielertoeristen zouden moeten volgen, lijkt in deze context ook niet wenselijk. In theorie zouden de fietssnelwegen voldoende breed moeten worden / zijn om verschillende types weggebruikers veilig te kunnen laten kruisen / passeren.

■ Buiten bebouwde kom bij snelheidsregime 70 km/u

Speedpedelecs dienen buiten de bebouwde kom verplicht gebruik te maken van de aanwezige fietspaden. Het gebrek aan fysieke bescherming van de speedpedelec en het

snelheidsverschil is in deze context onaanvaardbaar groot om te mengen.

Qua signalisatie worden de fietspaden best aangeduid met D7-verkeersborden (verplicht voor fietsen, toegelaten voor speedpedelec).

■ Binnen bebouwde kom of buiten bebouwde kom bij snelheidsregime 50 km/u

De gemeente wenst in dit geval speedpedelecs toe te laten op alle fietspaden. Dat speedpedelecs bij hoge ondersteuning 45km/u kunnen rijden neemt niet weg dat ze zich ook gewoon kunnen voortbewegen aan lagere snelheid. In analogie met een automobilist die een woonerf mag oprijden of zich in een schoolomgeving mag bevinden, wordt in dit scenario de speedpedelec toegelaten op alle fietspaden binnen de bebouwde kom, mits aangepast gedrag. Dit is in analogie met de wegen in Kortemark waar bijvoorbeeld vandaag ook fietsers en automobilisten gemengd worden bij een snelheidsregime van 50km/u.

Speedpedelecs worden dus gelijkgeschakeld met reguliere fietsers, maar de speedpedelec kan bv. aangemaakt worden zijn snelheid aan te passen op het fietspad d.m.v. de aanduiding van een 'adviesnelheid' van 30 km/u. De gemeente zou dergelijke adviesnelheid willen toepassen binnen de bebouwde kom.



Voorbeeld toepassing adviesnelheidsborden in Antwerpen

■ Bijzondere situaties zonder aparte fietsinfrastructuur

In veel situaties zonder aparte fietsinfrastructuur is het aangewezen dat de speedpedelec dezelfde voordelen krijgt als de fiets, denk maar aan fietsstraten, beperkt eenrichtingsverkeer, woonerven, verboden alle verkeer met uitzondering van fiets, speedpedelec. Op die manier geniet de speedpedelec een concurrentieel voordeel t.o.v. de auto.

■ Trage wegen e.a.

Onder deze noemer verstaan we paden of wegen bestemd voor voornamelijk zachte weggebruikers, verhard of onverhard, smal of breed. Deze mogen vandaag ook gebruikt worden door speedpedelecs gezien er in Kortemark geen beperking geldt op de bestemming van trage wegen vanwege de gemeenteraad.

In deze context is het gewenste type weggebruikers meestal geval per geval te bekijken. Alle weggebruikers dienen op dergelijke trage wegen hun gedrag aan te passen aan de plaatselijke context.

Gezien trage wegen een verkorte doorsteek kunnen zijn t.o.v. de reguliere wegen, kan dit voor een korter traject zorgen en de concurrentiepositie t.o.v. gemotoriseerd verkeer vergroten. Het lijkt aangewezen fietsers en speedpedelecs dus zoveel als mogelijk gebruik te laten maken van dergelijke trage wegen.

Voorbeeld trage weg Natte Brouckenpad

Als de trage weg geen verkort traject teweeg brengt tov de reguliere wegen en/of deze zodanig smal is dat fietsers niet kunnen kruisen of even uitwijken op een naastliggende groenstrook, kan het aangewezen zijn speedpedelecs niet toe te laten op de betreffende trage weg.



Natte Brouckenpad tussen Zarrenstraat en Barisdamstraat

Voorbeeld doorsteek Koordhoekstraat Zarren

Als de trage weg een bepaalde tijds winst teweeg kan brengen tov het gebruik van reguliere wegen, kan ervoor geopteerd worden speedpedelecs toe te laten op de betreffende trage weg. Bijvoorbeeld de doorsteek aan de Koordhoekstraat als verkorte doorsteek richting Esenstraat of de doorsteek Korenbloemlaan - Tulpenlaan als verkorte doorsteek richting Spondestraat.



Doorsteek Koordhoekstraat



Doorsteek Korenbloemstraat - Tulpenlaan

Voorbeeld paden natuurgebied Krekemeersen



Rekening houdend met de ruime breedte van de paden en de uitgebouwde infrastructuur voor fietsers (fietsnietjes) in het natuurgebied, kunnen speedpedelecs toegelaten worden mits zij hun snelheid aanpassen.

Voor het gebruik van landelijke of trage wegen die worden aangeduid met het bord F99, kan een pictogram worden toegevoegd dat speedpedelecs toelaat (bord F99a of F99c). Let wel, hier is de snelheid beperkt tot 30km/u.

■ Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan

- bijgestelde visie fietssnelweg F35 (tussen station en gemeentegrens met Torhout) op initiatief van de provincie
- aangepast BFF (cf. masterplan fiets Westhoek)
- invoering fietsstraten
- visie fietsparkeren en fietsvoorzieningen
- visie speedpedelecs

3. OPENBAAR VERVOER

3.1. Algemene principes

Het openbaarvervoernetwerk is opgedeeld in vier lagen: het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat.

Het treinnet: spoorlijn 73 verbindt De Panne met Deinze en Gent-Sint-Pieters. Alle treinen die deze lijn aandoen hebben een halte in het station van Kortemark. De loketfunctie in het station van Kortemark is geschrapt.

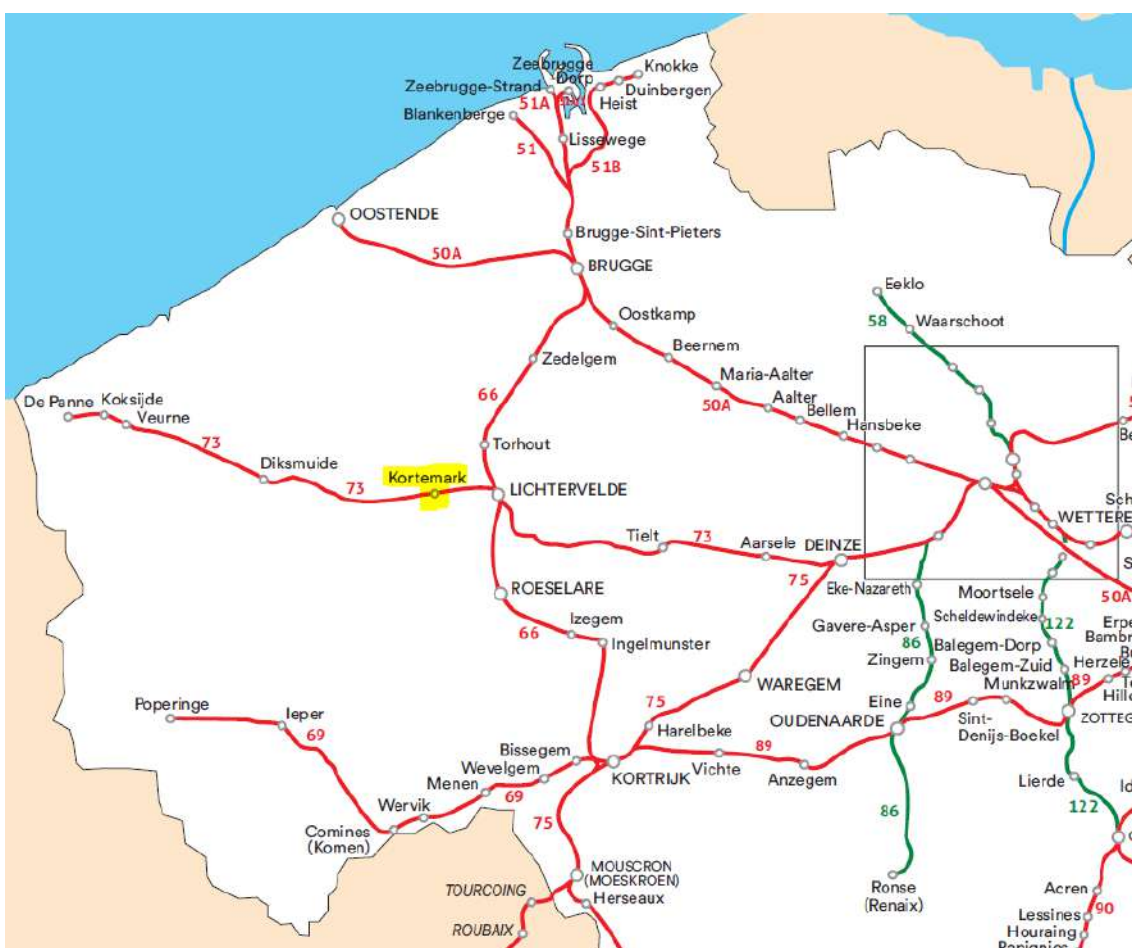
Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de huidige en potentiële hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk aan vast, lijngebonden openbaar vervoer. Op gewestelijk schaalniveau verbindt het de grote kernen met elkaar (complementair aan treinnet) en voorziet het een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnoden.

Op regionale schaal bedient Het kernnet belangrijke regionale kernen en attractiepolen.

In Kortemark vertaalt zich dit in lijn 91 Ieper - Langemark-Poelkapelle - Staden - Sint-Jozef - Kortemark - Torhout.

Het aanvullend net is de vervoerslaag die een aanvoerfunctie heeft naar de lijnen van het kernnet en het treinnet. Het aanvullend net vult tevens het kernnet aan, gericht op specifieke, potentieel houdende verplaatsingsstromen. Het bestaat uit vast, lijngebonden openbaar vervoer. In Kortemark vertaalt zich dit in:

- functionele lijn 91: Houthulst - Staden - Kortemark - Torhout
- functionele lijn 35: Torhout - Kortemark - Handzame - Werken - Zarren - Diksmuide
- functionele lijn 351: Diksmuide - Zarren - Handzame - Kortemark - Hoogede - Roeselare
- functionele lijn 352: Lichtervelde - Kortemark - Handzame - Zarren - Diksmuide
- functionele lijn 355: Diksmuide - Vladslo - Koekelare - Wijnendale - Torhout
- functionele lijnen 358 en 359: Koekelare - Mokker - Bovekerke - Werken - Handzame - Kortemark MMI en Eernegem kerk - Ichtegem - Markhove - Pereboom - MMI



Situering station Kortemark op spoorlijn 73
(Bron: NMBS)

Het Vervoer op Maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip.

Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.

In Kortemark vertaalt zich dit in:

- **Doelgroepenvervoer:** Dit is vervoer voor personen die niet in staat zijn het reguliere OV te gebruiken of die niet zonder rolstoel kunnen. Doelgroepenvervoer wordt voorzien door de DAV. Doelgroepenvervoer kan enkel gebruikt worden voor socio-culturele verplaatsingen, eenmalig doktersbezoek, restaurantbezoek...
- **Flexvervoer:** Ter vervanging van de belbus kunnen open gebruikers zich beroepen op een busje of collectieve taxi die verplaatsingen voor zijn rekening neemt van mobipunt of halte op het KN/AN naar mobipunt of halte op het KN/AN. De focus ligt op het aanvoeren van de reizigers naar het KN/AN.
- **Autodeelsysteem:** één elektrische en één conventionele wagen volgens een back-to-one systeem (t.h.v. regionaal mobipunt Kortemark, zie verder)

3.2. Hoppinpunten

Het Decreet Basisbereikbaarheid wenst combimobiliteit te faciliteren, d.i. multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. Ze wenst dit te doen door het performant aanbieden van verschillende vervoersmodi, een optimale afstemming van het aanbod van vervoersmodi aan vervoersknooppunten, een optimale aansluiting met andere vervoersmogelijkheden door middel van de juiste flankerende maatregelen en efficiënte informatieverlening en maximale tarief- en ticketintegratie voor ketenverplaatsingen.

Mobipunten zijn een concreet middel om deze knooppuntlocaties te realiseren. De definitie van een mobipunt ofwel Hoppinpunt volgens het BVR betreffende de Hoppinpunten luidt als volgt: een Hoppinpunt is een vervoerknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of verschillende modi kunnen aangeboden worden d.m.v. onder meer deelsystemen,

waardoor reiziger met geschikte modus een verplaatsing kunnen maken.

Een mobipunt is m.a.w. een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit (toegang tot en overstap tussen de vervoermodi) te faciliteren.

Elk knooppunt van vervoermogelijkheden, nabij voldoende vervoerpotentieel, komt in aanmerking als mobipunt, mits het beantwoordt aan de nodige prestatie-eisen in functie van de ruimtelijke context

De vervoersknooppunten die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio om combimobiliteit te faciliteren, worden bepaald in het regionaal mobiliteitsplan. Door de vervoerregio zijn (in samenspraak met de gemeente) vijf mobipunten op grondgebied Kortemark geselecteerd, nl. regionaal mobipunt Kortemark (t.h.v. het station), buurtmobipunt Handzame (t.h.v. Handzameplein), buurtmobipunt Zarren (t.h.v. halte Zarren Dorp), buurtmobipunt Edewalle (t.h.v. halte Kortemark Edewalle) en buurtmobipunt Werken (t.h.v. halte Werken Kerk).

Er werden eveneens een aantal flexhaltes door de vervoerregio (in samenspraak met de gemeente) geselecteerd, dit zijn extra stopplaatsen voor het flexvervoer, namelijk: Zarren Ruitershoek, Zarren Kapoenstraat, Kortemark Huilaart, Kortemark Bescheewege, Handzame Sint-Jan de Deo en Werken Sint-Pieterskruisstraat.

In de ruimere omgeving zijn volgende mobipunten op regionaal niveau geselecteerd: Staden, Houthulst, Klerken, Esen, Diksmuide, Vladslo, Bovekerke, Koekelare, Ichtegem, Torhout, Sint-Henricus, Hooglede, Gits, Sint-Jozef / De Geite...

We kunnen hieruit besluiten dat alle huidige frequent gebruikte reguliere bushaltes of belbushaltes in het nieuw openbaar vervoerplan ondervangen worden door een reguliere bushalte, mobipunt of flexhalte.

3.2.1. Visie gemeente

De gemeente wenst een eigen gebiedsdekkende visie uit te werken rond de implementatie van de mobipunten in nauwe samenhang met

de verschillende openbare vervoernetwerken, de VOM-initiatieven, fietsnetwerken en de directe omgeving. Het voorzieningsniveau van elk mobipunt moet onder meer op maat zijn van de noden van de inwoners (die evolueren doorheen de tijd). Bijgevolg zal de inventarisatie van deze noden gebeuren bij een concreet project voor de realisatie van een mobipunt door middel van een klein onderzoek. De inrichting van de mobipunten dient dus in kader van de herziening van het mobiliteitsplan nog niet volledig te worden vastgelegd. De zaken die in de volgende paragrafen worden voorgesteld zijn bijgevolg louter 'mogelijkheden' op de mobipunten en hebben geen dwingend karakter.

Mobipunt Kortemark station betreft een regionaal mobipunt. Dit mobipunt zal bediend worden door het treinnet, het kernnet lijn 91 en de functionele lijnen 35, 351, 352, 358 en 911 (aanvullend net).

Het **vervoerpotentieel** van dit mobipunt wordt bepaald door:

- de ligging in het (toekomstig) openbaar vervoernetwerk die zorgt voor een goede connectie met de attractiepolen op de spoorlijn De Panne - Gent, waaronder ook Diksmuide en Lichtervelde en verder Torhout, Staden, Ieper, Hooglede en Roeselare
- de ligging in het fietsnetwerk: op het knooppunt van de fietssnelwegen F35 (Veurne-Torhout), F351 (Kortemark - Ieper) en de BFF-routes richting Torhout, Ichtegem, Koekelare en Hooglede
- de directe nabijheid van activiteiten: gemeentehuis, centrum van Kortemark (handelszaken), de Krekemeersen, de bedrijventerreinen rond de N35...

Qua **vervoersaanbod** worden volgende voorzieningen/modi voorzien in het mobipunt:

- regulier openbaar vervoer (trein en bus)
- vraaggericht collectief vervoer (flex- en doelgroepenvervoer door de vervoerregio)
- 2 deelwagens
- gereserveerde parkeerplaatsen (incl. laadpalen)
- 10 deelfietsen, waarvan 7 E-bikes, alsook fietsenstallingen.

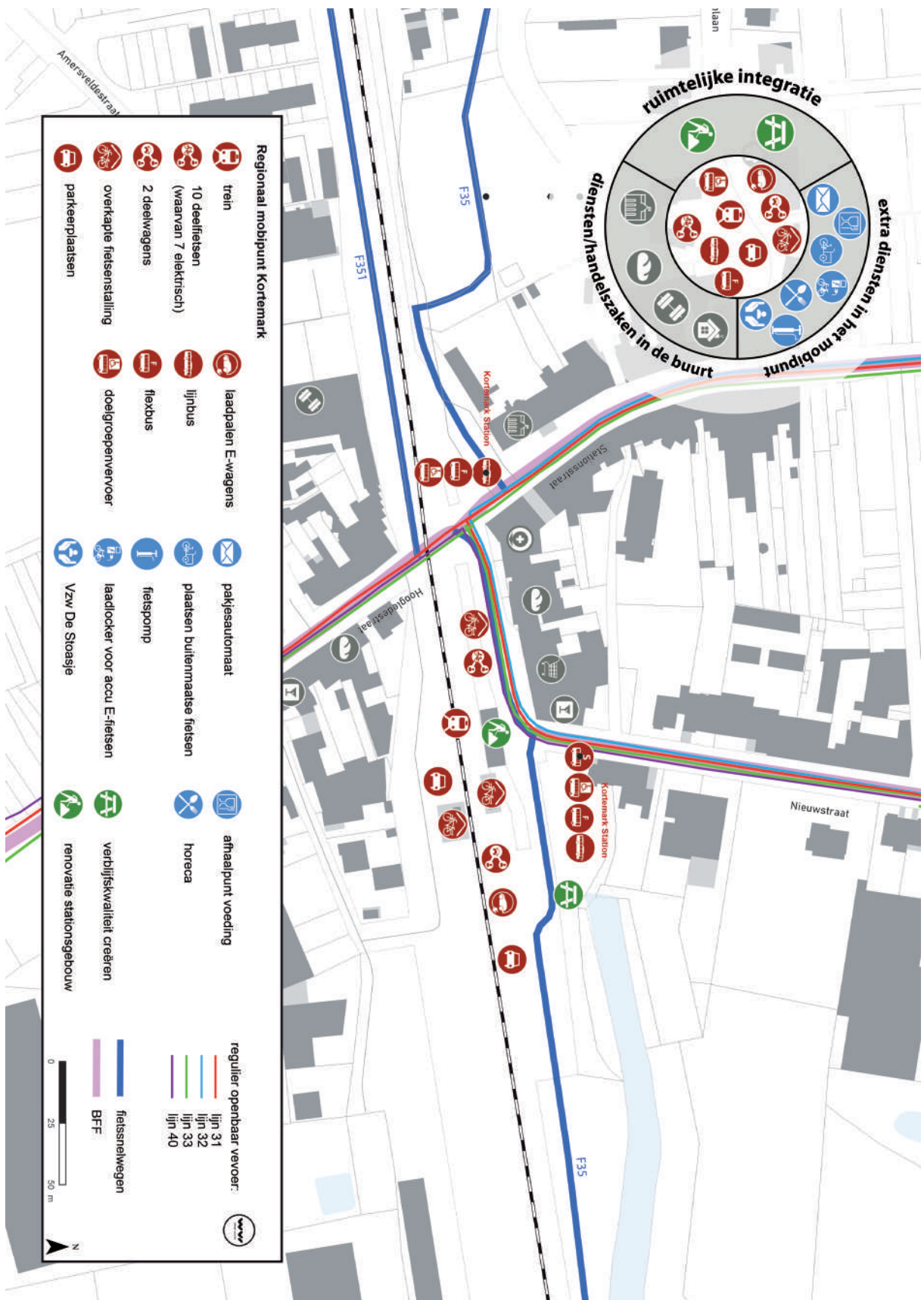
De **aanvullende diensten** - aanvullend op de eisen in het BVR en m.u.v. specifieke diensten voor fietsers; zie uitwerking in thema fietsbeleid - die reeds t.h.v. het mobipunt voorzien zijn, betreffen een pakjesautomaat en afhaalpunt

voor onlinebestellingen Oxfam (cf. Dorpshub De Stoasje).

De **diensten en handelszaken** die zich op wandelafstand van het mobipunt bevinden, kunnen opgelijst worden op de informatiezuil van het mobipunt, incl. wandelafstand en -tijd. Er zal hiervoor eventueel ook nog extra bewegwijzering voorzien worden.

Qua **ruimtelijke integratie** zal het voornamelijk van belang zijn het aanbod aan vervoersmodi overzichtelijk te maken en de coherentie van het mobipunt te bewaken (herkenbaarheid). Verder zijn er nog kansen om de verblijfswaarde voor voetgangers te verhogen, bv. door het voorzien van voldoende zitgelegenheid, het implementeren van extra groenelementen...

Ruimtelijke ontwikkeling (stedenbouw): nieuwe invulling stationsgebouw (renovatie)



Visie regionaal mobipunt Kortemark

Mobipunt Handzame betreft een buurtmobipunt; dit is een mobipunt gericht op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Dit mobipunt zal bediend worden door de functionele lijnen 35, 351, 352 en 359x (aanvullend net).

Het **vervoerpotentieel** van dit mobipunt wordt bepaald door:

- de ligging in het toekomstig openbaar vervoernetwerk die zorgt voor een connectie met Roeselare, Diksmuide, Hooglede, Torhout, Koekelare en Lichtervelde
- de ligging in het fietsnetwerk: op de (voorgestelde) BFF-route tussen Sint-Jozef/De Geite (F351) en Edewalle (route richting Koekelare) en de lokale fietsroute Vladslo - Kortemark
- de directe nabijheid van activiteiten: centrum van Handzame (handelszaken), OC, sporthal...

Qua **vervoersaanbod** worden volgende voorzieningen/modi voorzien in het mobipunt:

- regulier openbaar vervoer
- vraaggericht collectief vervoer (flex- en doelgroepenvervoer door de vervoerregio)
- gereserveerde parkeerplaatsen (incl. laadpalen)
- fietsenstalling

De **aanvullende diensten** - aanvullend op de eisen in het BVR en muv specifieke diensten voor fietsers; zie uitwerking in thema fietsbeleid - die thv het mobipunt voorzien kunnen worden, betreffen bv. een pakjesautomaat...

De **diensten en handelszaken** die zich op wandelafstand van het mobipunt bevinden, kunnen opgelijst worden op de informatiezuil van het mobipunt, incl. wandelafstand en -tijd. Er zal hiervoor eventueel ook nog extra bewegwijzering voorzien worden.

Qua **ruimtelijke integratie** zijn er nog veel kansen op het Handzameplein om de verblijfswaarde voor voetgangers te verhogen, bv. door het voorzien van voldoende zitgelegenheid, het maximaal scheiden van het voetgangers- en gemotoriseerd verkeer (parking), evt. in combinatie met het creëren van extra groenelementen...

Ruimtelijke ontwikkeling (stedenbouw): meergezinswoningen Handzameplein

Mobipunt Zarren betreft een buurtmobipunt. Dit mobipunt zal bediend worden door de functionele lijnen 35, 351 en 352 (aanvullend net).

Het **vervoerpotentieel** van dit mobipunt wordt bepaald door:

- de ligging in het toekomstig openbaar vervoernetwerk die zorgt voor een voor een connectie met Roeselare, Diksmuide, Hooglede, Torhout en Lichtervelde
- de ligging in het fietsnetwerk: op het knooppunt van de F35 Torhout - Veurne met de (voorgestelde) BFF-routes richting Staden, Houthulst, Klerken en Koekelare.
- de directe nabijheid van activiteiten: centrum van Zarren, sportcluster

Qua **vervoersaanbod** worden volgende voorzieningen/modi voorzien in het mobipunt:

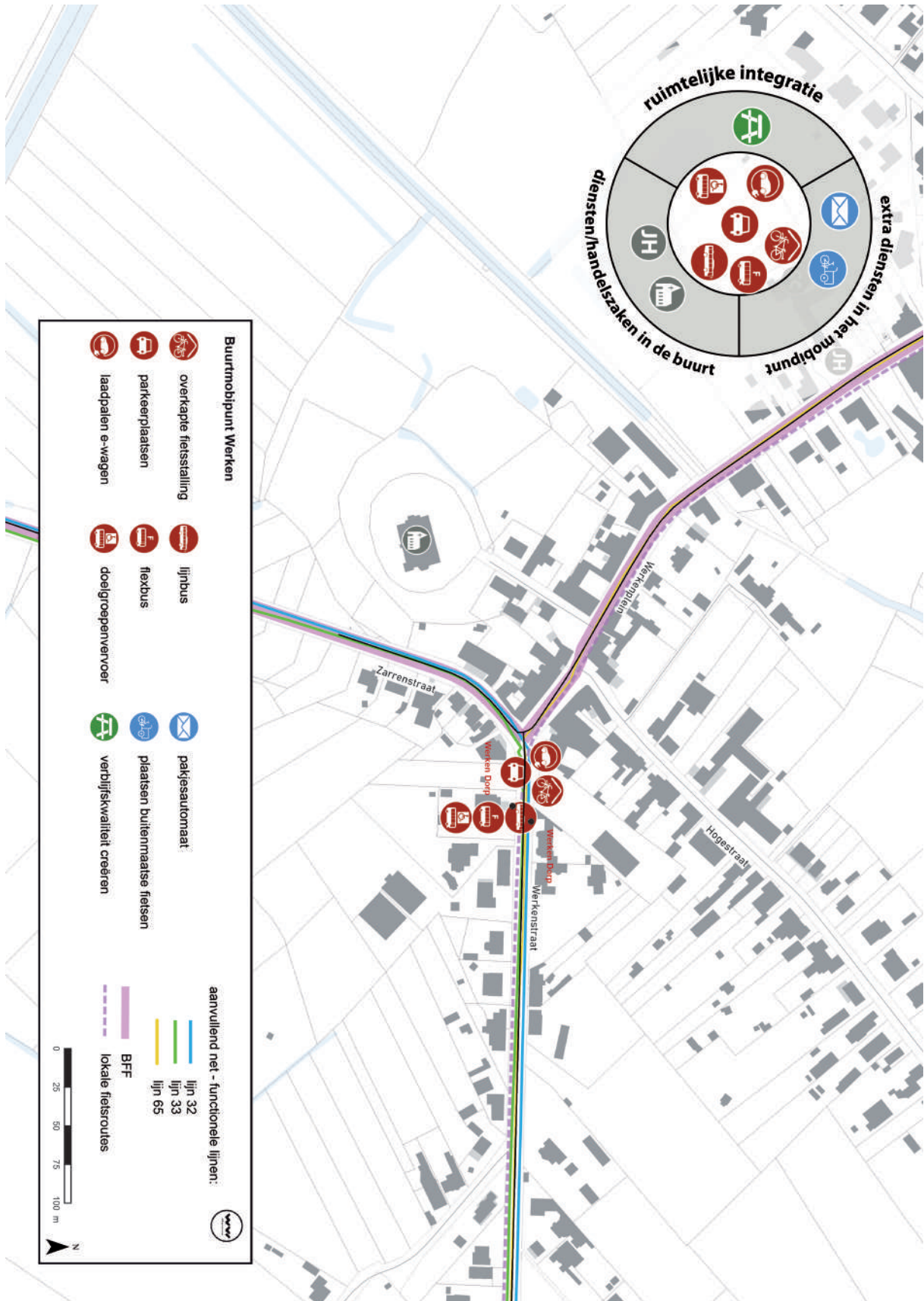
- regulier openbaar vervoer
- vraaggericht collectief vervoer (flex- en doelgroepenvervoer door de vervoerregio)
- gereserveerde parkeerplaatsen (incl. laadpalen)
- fietsenstalling

De **aanvullende diensten** - aanvullend op de eisen in het BVR en muv specifieke diensten voor fietsers; zie uitwerking in thema fietsbeleid - die t.h.v. het mobipunt voorzien kunnen worden, betreffen bv. een pakjesautomaat...

De **diensten en handelszaken** die zich op wandelafstand van het mobipunt bevinden, kunnen opgelijst worden op de informatiezuil van het mobipunt, incl. wandelafstand en -tijd. Er zal hiervoor eventueel ook nog extra bewegwijzering voorzien worden.

Qua **ruimtelijke integratie** zijn er nog veel kansen om de verblijfswaarde voor voetgangers te verhogen, bv. door het voorzien van voldoende zitgelegenheid, het maximaal scheiden van het voetgangers- en gemotoriseerd verkeer (parking), evt. in combinatie met het creëren van extra groenelementen (cf. RUP Den Groten Hof)...

Ruimtelijke ontwikkeling (stedenbouw): RUP Den Groten Hof (22 tot 40 woonentiteiten ten noorden van de kerk).



Visie buurtmobipunt Werken

Mobipunt Werken betreft een buurtmobipunt. Dit mobipunt zal bediend worden door de functionele lijnen 35, 352 en 359.

Het **vervoerpotentieel** van dit mobipunt wordt bepaald door:

- de ligging in het toekomstig openbaar vervoernetwerk die zorgt voor een connectie met Diksmuide, Torhout, Koekelare en Lichtervelde
- de ligging in het fietsnetwerk: op de BFF-route tussen Zarren en Koekelare en de lokale fietsroute Vladslo - Kortemark

Qua **vervoersaanbod** worden volgende voorzieningen/modi voorzien in het mobipunt:

- regulier openbaar vervoer
- vraaggericht collectief vervoer (flex- en doelgroepenvervoer door de vervoerregio)
- gereserveerde parkeerplaatsen (incl. laadpalen)
- fietsenstalling

De **aanvullende diensten** - aanvullend op de eisen in het BVR en m.u.v. specifieke diensten voor fietsers; zie uitwerking in thema fietsbeleid - die t.h.v. het mobipunt voorzien kunnen worden, betreffen bv. een pakjesautomaat...

De **diensten en handelszaken** die zich op wandelafstand van het mobipunt bevinden, kunnen opgelijst worden op de informatiezuil van het mobipunt, incl. wandelafstand en -tijd. Er zal hiervoor eventueel ook nog extra bewegwijzering voorzien worden.

Qua **ruimtelijke integratie** zijn er nog kansen om de verblijfswaarde voor voetgangers te verhogen, bv. door het voorzien van voldoende zitgelegenheid, evt. in combinatie met het creëren van extra groenelementen...

Mobipunt Edewalle betreft een buurtmobipunt. Dit mobipunt wordt niet bediend door regulier openbaar vervoer, wel door flexvervoer. Het **vervoerpotentieel** van dit mobipunt wordt bepaald door:

- de ligging in het fietsnetwerk: op de BFF-route tussen Kortemark en Koekelare en de voorgestelde BFF-route tussen Edewalle en Sint-Jozef/De Geite (F351)

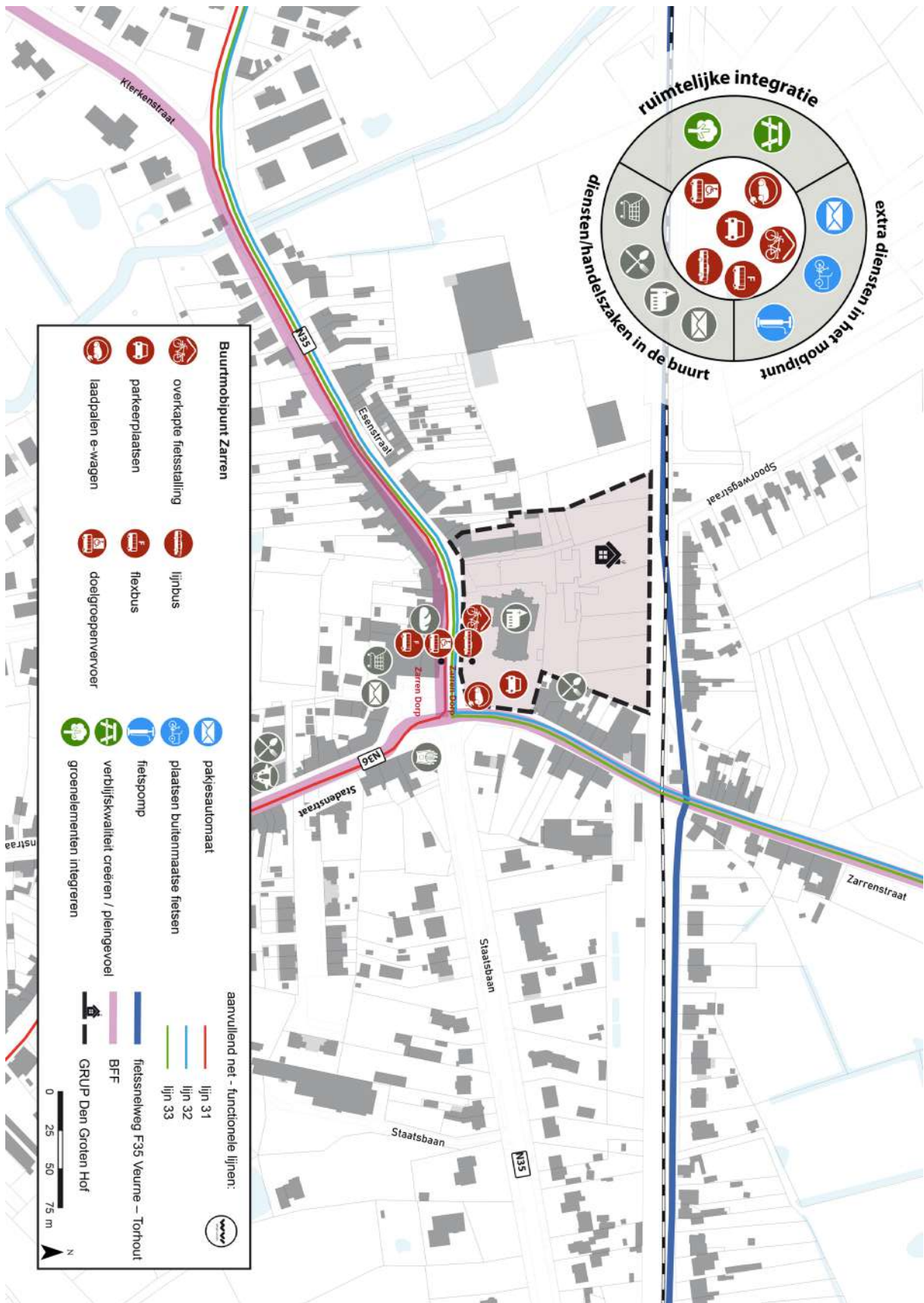
Qua **vervoersaanbod** worden volgende voorzieningen/modi voorzien in het mobipunt:

- vraaggericht collectief vervoer (flex- en doelgroepenvervoer door de vervoerregio)
- gereserveerde parkeerplaatsen (incl. laadpaal)
- fietsenstalling

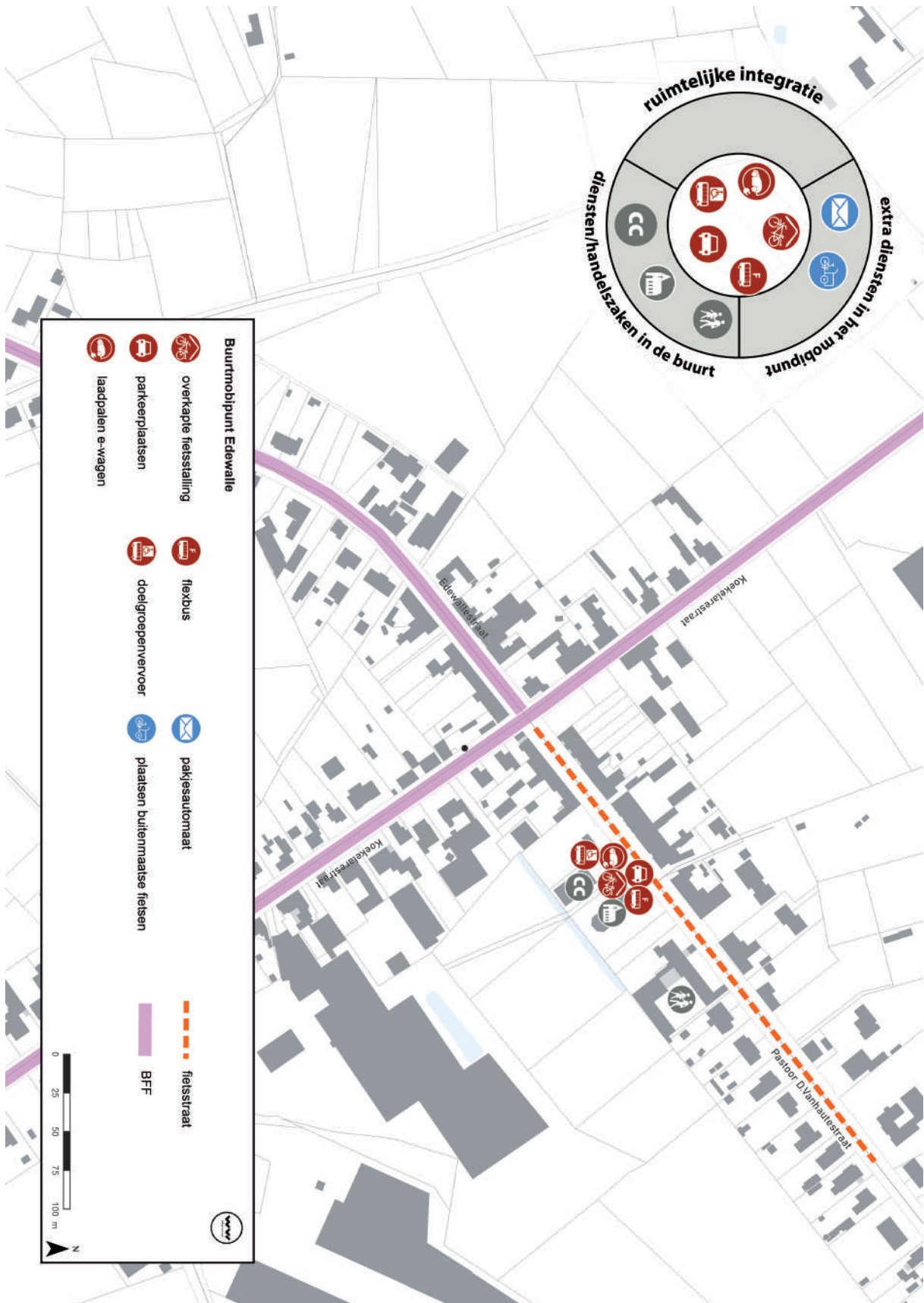
De **aanvullende diensten** - aanvullend op de eisen in het BVR en m.u.v. specifieke diensten voor fietsers; zie uitwerking in thema fietsbeleid - die t.h.v. het mobipunt voorzien kunnen worden, betreffen bv. een pakjesautomaat...

De **diensten en handelszaken** die zich op wandelafstand van het mobipunt bevinden, kunnen opgelijst worden op de informatiezuil van het mobipunt, incl. wandelafstand en -tijd. Er zal hiervoor eventueel ook nog extra bewegwijzering voorzien worden.

Qua ruimtelijke integratie zijn er nog kansen om de verblijfswaarde voor voetgangers te verhogen, bv. door het voorzien van voldoende zitgelegenheid, evt. in combinatie met het creëren van extra groenelementen...



Visie buurtmobipunt Zarren



Visie buurtmobipunt Edewalle

■ **Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan**

- nieuwe visie buslijnen (cf. Openbaar vervoerplan vervoerregio Westhoek)
- flexhaltes en aanpassingen bushaltes
- eerste visie Hoppinpunten

4. GEMOTORISEERD VERKEER

4.1. Visie

Eén van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsplan is het verhogen van de verkeersleefbaarheid van de kernen. Het weren van doorgaand (zwaar) verkeer uit de kernen staat daarbij centraal.

In de dorpskernen is het wenselijk in te spelen op de lokale noden en een onderscheid te maken tussen kort- en langparkeerders.

Naast verkeersleefbaarheid is ook de veiligheid op de wegen van belang. Dit resulteert in een aangepast snelheidsbeleid.

4.2. Wegencategorisering

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 een nieuwe wegencategorisering in te voeren. Dit is opgenomen in het verzameldecreet.

Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. Robuustheid wordt als leidend principe gehanteerd, dit betekent het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen. Dit wegennet laat toe om bij files of onderbrekingen de hoofdwegen te ontwijken, door gebruik te maken van een dragend netwerk van verbindingswegen (cascadesysteem). Elke bestuurder kan een vlottere route opzoeken, maar mag daarbij geen gebruik maken van lokale wegen. Het doel is om bij overbelasting op het hoofdwegennet, of andere verstoringen, de verkeersdruk te kanaliseren naar andere verbindingswegen, en daarbij kwetsbare omgevingen te ontzien.

Het aantal wegencategorieën werd van negen naar zes herleid en gegroepeerd in drie netwerkniveaus:



Overzicht nieuwe wegencategorisering

Op bovenlokaal niveau wordt gebruik gemaakt van een rasterstructuur (gezien de weggebruiker over teveel informatie beschikt om routekeuzes te kunnen afdwingen).

Op lokaal niveau wordt de nadruk gelegd op de boomstructuur die veel potentieel heeft in het terugdringen van sluipverkeer.

De Vlaamse overheid heeft het hoofdwegennet geselecteerd. De vervoerregio's hebben binnen de krijtlijnen van het regionaal mobiliteitsplan een voorstel geformuleerd voor de selectie van het dragende netwerk. De gemeente is bevoegd voor een onderverdeling van het lokaal wegennet in ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

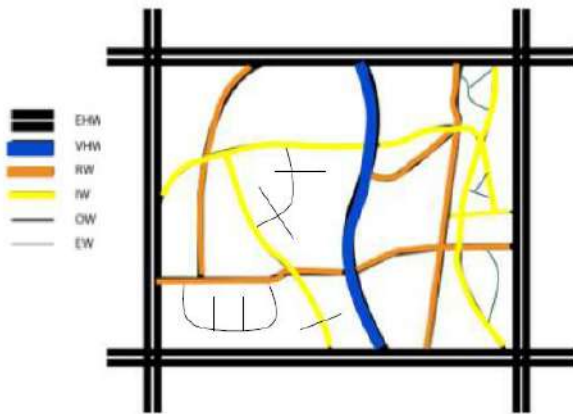
Door middel van de categorisering van de wegen wordt de wensstructuur voor de afwikkeling van het verkeer weergegeven. Aan elke weg wordt een bepaalde functie toegewezen. De inrichting van de weg wordt afgestemd op deze toegewezen functie.

4.2.1. Europese en Vlaamse hoofdwegen

Het Europese (EHW) en Vlaamse hoofdwegennet (VHW) vormen samen één grofmazig raster van hoofdwegen.

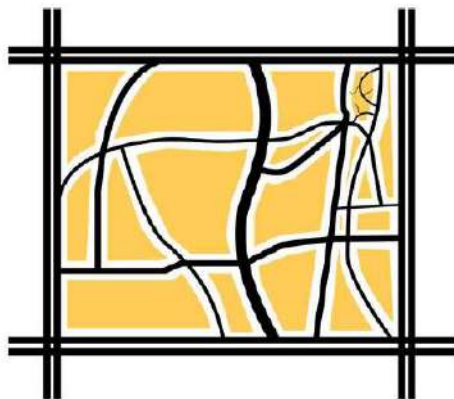
Volgende wegen in de omgeving van Kortemark zijn geselecteerd:

- E403: EHW



- Europese hoofdwegen vormen een grofmazig raster en eigenstandig netwerk
- Vlaamse hoofdwegen: vormen met de Europese hoofdwegen een grofmazig raster (Vlaamse hoofdwegen op zich vormen geen eigenstandig raster)
- Regionale wegen vormen samen met de Vlaamse en Europese hoofdwegen de regionale rasters, de regionale wegen op zich vormen geen eigenstandig raster
- Interlokale wegen vormen een fijnmazig raster, dat ten dele eigenstandig is.
- Lokale ontsluitings- en erftoegangswegen vormen idealiter boomstructuren

Verbindend wegennet versus lokale wegen



- Grofmazig netwerk gevormd door Europese hoofdwegen: maasdoorsnijdingen mogelijk
- Interlokale mazen vormen een fijnmazig netwerk en zijn niet doordringbaar

Selectie van interlokale wegen zodanig dat voldoende grote 'autoluwe' (ttz geen doorgaand verkeer) ontstaan

Hiërarchie opbouw netwerk en mazen

4.2.2. Dragend net van regionale wegen en interlokale wegen

De regionale wegen vormen verbindingen tussen stedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden. Ze zijn drager van regionaal autoverkeer en vrachtverkeer. De N35 werd geselecteerd als regionale weg.

Interlokale wegen vormen een fijnmazig raster, dat ten dele eigenstandig is. Ze verbinden kernen van een lagere orde met het hoger wegennet. Ze hebben een minder belangrijk aandeel in het vrachtverkeer en kunnen aansluiten op de hoofdwegen. Ook wegen die niet als regionale weg konden worden geselecteerd omwille van de omgevingskenmerken of de weginrichting, kunnen geselecteerd worden als interlokale wegen. De wegen van het hoofdwegennet en het dragend wegennet vormen samen interlokale mazen. De N36 werd geselecteerd als interlokale weg.

Binnen de interlokale mazen is het de bedoeling het doorgaand verkeer zoveel mogelijk te weren / te beperken. Het doorgaand verkeer moet gestuurd worden naar de interlokale en regionale wegen en het verkeer moet zich ook sneller kunnen verplaatsen over de grenzen van deze mazen dan binnen de mazen. Maatregelen binnen den mazen om dit te faciliteren kunnen bijvoorbeeld de invoering van zone 30's en fietsstraten zijn, het knippen van bepaalde wegen, circulatiemaatregelen...

4.2.3. Lokaal wegennet

Het lokaal wegennet bestaat uit ontsluitings- en erftoegangswegen, zij vormen boomstructuren voor gemotoriseerd verkeer.

De lokale wegen hebben volgende stelregels:

- de lokale wegen hebben geen verbindingfunctie
- zij dienen gevrijwaard te worden van doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in de interlokale zone)
- zij ontsluiten aanpalende gemeenten naar elkaar
- zij ontsluiten de interlokale zones (het gebied gelegen tussen de geselecteerde verbindingswegen) of functioneren als erftoegangswegen

Ontsluitingswegen ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken binnen een interlokale maas.

Deze ontsluitingswegen maken geen verbinding tussen twee wegen van de maas zodat de interlokale maas niet verkleind wordt. Verzamelen en verdelen van verkeer zijn de belangrijkste functies. Op kruispunten wisselt het verkeer uit. Deze wegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakende erftoegangswegen. Er is functionele doorstroming op deze assen in functie van lokale verplaatsingen mogelijk.

Volgende ontsluitingswegen worden geselecteerd:

- Klerkenstraat
- Zarren-Lindestraat - Kruisstraat - Terreststraat
- Zarrenstraat - Werkenstraat (tot aan kruispunt Handzaamse Nieuwstraat)
- Vladslostraat
- Steenstraat - Werkenstraat
- Groenestraat
- Handzamestraat (tussen Handzameplein en kruispunt met Wilgenlaan)
- Edewallestr. - Spondestr. - Aarsdamstraat
- Koutermolenstraat
- Koekelarestraat
- Ichtegemstraat (tot kruispunt met Wijngaardstraat)
- Lichterveldestraat (tot aan de Kasteelbeek) - Gitsstraat
- Hoogledestraat
- Ieperstraat (tussen Hoogledestraat en gemeentegrens)

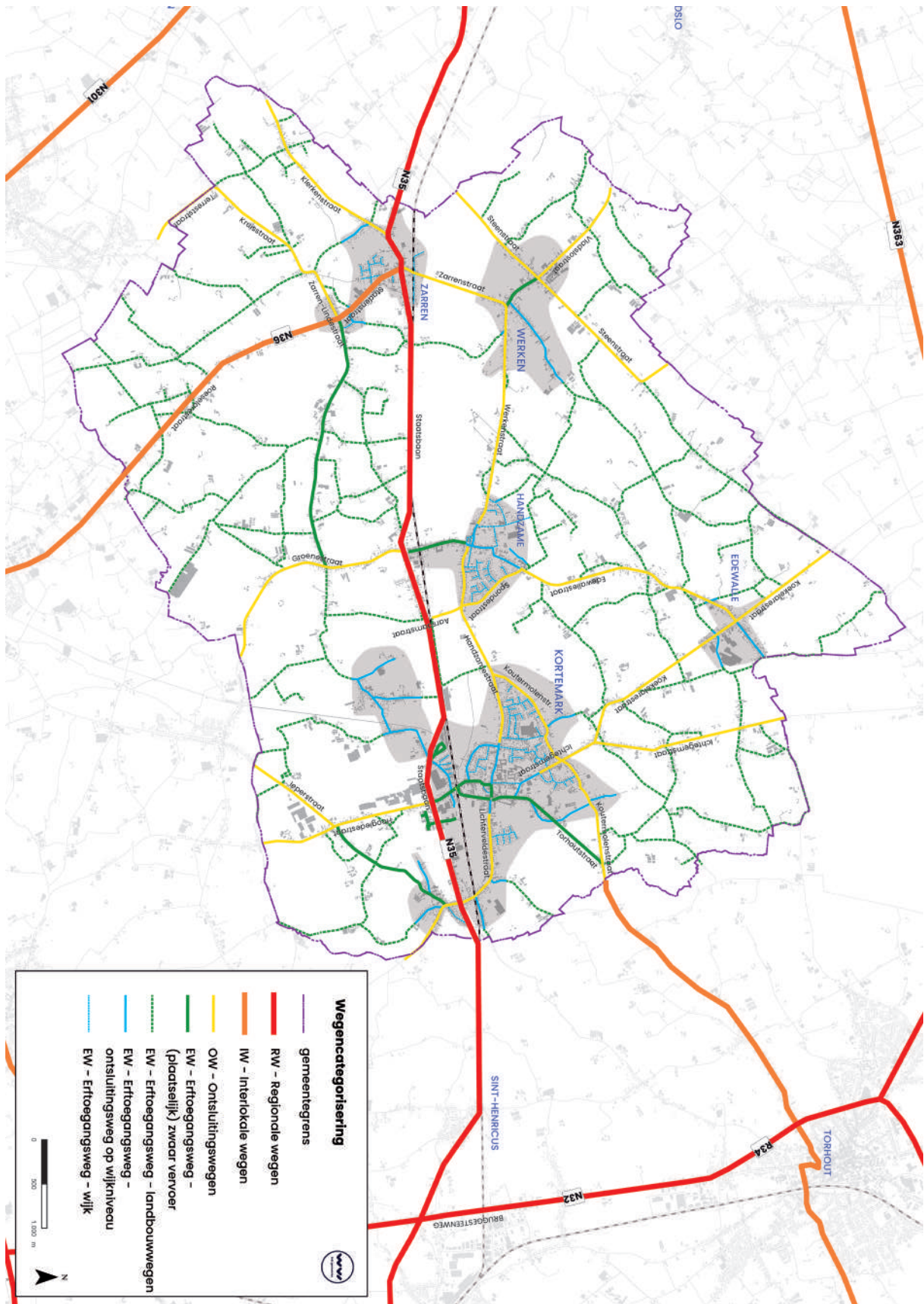
De **erftoegangswegen** hebben eveneens geen verbindende functie, maar ze verlenen directe toegang tot percelen langsheen de weg. Dit kunnen bv. woningen, (landbouw)bedrijven of overheidsinstellingen zijn.

De erftoegangswegen werden nog door de gemeente onderverdeeld in:

- erftoegangswegen voor (plaatselijk) zwaar vervoer
- landbouwwegen
- ontsluitingswegen op wijkniveau
- wijkstraten

De verschillende types erftoegangswegen (en de andere wegen) worden op de kaart op de volgende pagina weergegeven.

De gemeente maakt bij een herinrichting van erftoegangswegen steeds de oefening of de boomstructuur kan versterkt worden, bv. door het invoeren van een knip. Op korte termijn zullen in die zin knips worden ingevoerd voor gemotoriseerd verkeer in de Firmin Deprezstraat en Sneppestraat. Dit moet zorgen voor een groter verblijfskarakter van deze straten en het faciliteren van het gebruik van zachte vervoersmodi (die een directere weg hebben richting het centrum t.o.v. gemotoriseerd verkeer).

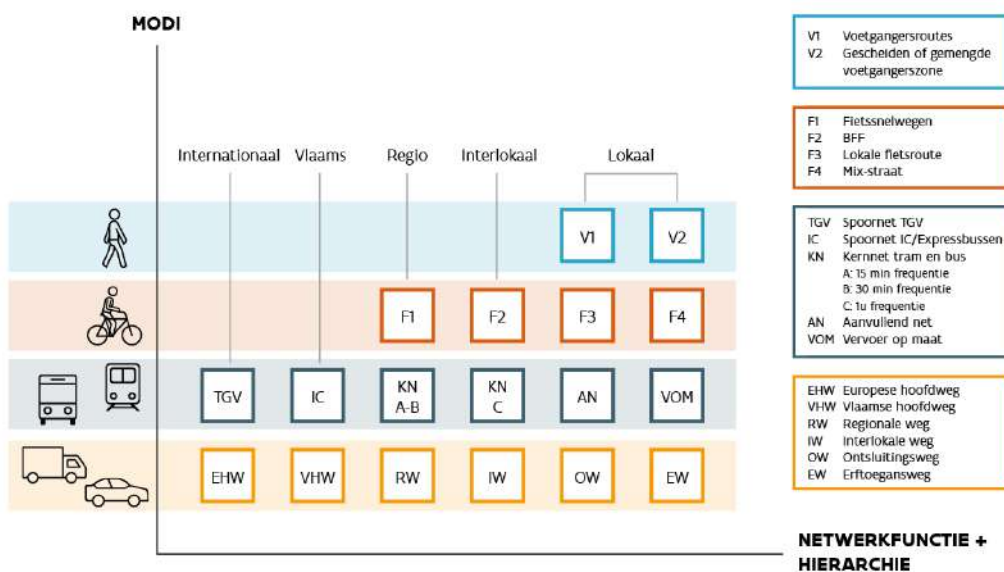


Nieuwe wegcategorisering

4.3. Multimodale insteek

Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering. Onderstaande figuur toont de hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk. Tegelijkertijd positioneert de figuur ook de netwerkniveaus van andere vervoersmodi ten opzichte van het nieuwe netwerkconcept om de multimodaliteit ervan te bekrachtigen.

In de inrichtingsprincipes wordt deze figuur samen met het STOP-principe gebruikt om bijvoorbeeld af te wegen welke modus er voorrang heeft of welke modus doorstromingsprioriteit krijgt.



Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk

4.4. Inrichtingsprincipes

De inrichting van de weg wordt bij voorkeur afgestemd op de gewenste functie van de weg. Dit verhoogt de leesbaarheid voor de weggebruikers.

De inrichtingsprincipes van het hoofdwegenet en het dragend netwerk werden vastgelegd in 2021 door de Vlaamse Overheid.

4.4.1. Regionale wegen

Een regionale weg moet verkeersveilig ingericht worden voor alle verkeersdeelnemers en dient ingericht te worden volgens onderstaande principes:

- ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer bedraagt 70 km/u (BUBEKO) en 50 km/u (BIBEKO)
- kruispunten op regionale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als rotonde of voorrangsgeregeld
- Langs Regionale wegen wordt BUBEKO een bouwvrije strook voorzien
- inrichting als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen
- er wordt selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen tot regionale wegen
- een vlotte doorstroming wordt nagestreefd en het aantal aansluitingen blijft beperkt

4.4.2. Interlokale wegen

Een interlokale weg moet verkeersveilig ingericht worden voor alle verkeersdeelnemers en dient ingericht te worden volgens onderstaande principes:

- 1x2 zonder fysiek gescheiden rijwegen
- gedimensioneerd voor vrachtverkeer
- snelheidsregimes van 70 km/u BUBEKO en 50 BIBEKO (lagere/hogere snelheden kunnen gemotiveerd worden op basis van verschillende criteria)
- steeds fietspaden of volwaardige alternatieven
- kruispunten ingericht met voorrangse regeling, rotonde of VRI
- buiten de bebouwde kom: beperkt aantal aansluitingen, zo weinig mogelijk rechtstreekse toegangen en langsparkeren vermijden
- BIBEKO: zebra-paden ter hoogte van kruispunten, BUBEKO: geen solitaire zebra-paden
- achteruitbouwzone: 8 m buiten bebouwde kom
- kruising met fietssnelweg: ongelijkvloers of VRI
- kruising met BFF: VRI, rotonde, beveiligde oversteek of voorrangse regeling

4.4.3. Lokaal wegennet

Iedere lokale weg loopt door verschillende gebieden: centrumgebied, overgangsgebied of open gebied. Het verschil tussen deze gebieden kan zich voordoen op verschillende vlakken: maat, materiaal, groen, verlichting, belijning, oversteekplaatsen...

Het open gebied ligt buiten de bebouwde kom en een groot deel van dit gebied heeft een agrarische bestemming.

Wanneer er sprake is van bebouwing aan één zijde van de rijweg wordt de term overgangsgebied gebruikt.

Bij dichte bebouwing, handel en sociale activiteiten spreken we van centrumgebied.

Door lintbebouwing is de overgang tussen het open gebied en het overgangsgebied wordt soms moeilijk herkenbaar. Toch moet een weg er anders uitzien per type gebied, want er wordt een ander rijgedrag verwacht. Per type gebied zijn de omstandigheden anders, het snelheidsregime, de verkeersmenging (bv. gemengd

verkeer), de kans op andere weggebruikers (bv. spelende kinderen)...

Daarnaast is ook de functie van de weg belangrijk bij de inrichting. Een weg kan een verkeersfunctie of verblijfsfunctie hebben. In het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 wordt een verblijfsgebied omschreven als de rol die een straat of een weg speelt als drager voor niet gemotoriseerde verplaatsingen en activiteiten. Bij verblijfsgebieden is een grote mate van gedragsaanpassing aan de omgeving en aan andere weggebruikers noodzakelijk. Conflicten zijn onvermijdelijk in verblijfsgebieden, ze moeten duidelijk gepresenteerd worden om de interactie tussen weggebruikers te verbeteren. Een verkeersfunctie is de rol die een straat of een weg speelt als drager voor gemotoriseerde verplaatsingen. In verkeersgebieden is een vlotte doostroming erg belangrijk. De verkeersafwikkeling moet vlot gebeuren, dit onder andere om het sluipverkeer op het lagere wegennet te weren. Hier worden de verschillende weggebruikers best van elkaar gescheiden en moeten conflicten tussen verschillende types weggebruikers zoveel mogelijk vermeden worden.

Wanneer een bepaalde sequentie van een weg zowel een belangrijke verkeers- als verblijfsfunctie heeft, zoals in het overgangsgebied, wordt het verblijven als prioritair beschouwd.

De functie of het doel van de weg moet tot uitdrukking komen in het ontwerp en de inrichting. De vormgeving moet leiden tot het bedoelde / gewenste gedrag en gebruik. Toegepast op de verkeerssituatie betekent dit, dat bij elk van de functies (verblijfs- of verkeersfunctie) een optimaal wegontwerp hoort.

Als een bepaald type weg steeds op een andere manier wordt ingericht, moet de weggebruiker steeds opnieuw zoeken naar de betekenis. Daarom is het belangrijk dat er in zekere mate een standaard wordt bepaald. Deze standaardisatie kan uitgewerkt worden in het dwarsprofiel en in het lengteprofiel. Een uniforme aanpak zorgt niet alleen voor een betere beeldwaarde, het zorgt ook voor een betere leesbaarheid en herkenbaarheid. En deze laatste zijn heel belangrijk voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

■ Ontsluitingswegen

Volgende basisinrichtingsprincipes kunnen vooropgesteld worden voor ontsluitingswegen:

- inrichting vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting
- ontwerp is gebaseerd op verkeersveiligheid voor alle weggebruikers
- kruispunten op OW zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als rotonde of verkeerslichtenregeling. Bij voorkeur wordt geen voorrang van rechts voorzien. Bij verkeersuitwisseling moet rekening gehouden met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie binnen het netwerk (zie figuur netwerkfunctie en hiërarchische indeling)
- conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden. De wegen worden "zo veel als mogelijk" ingericht als een 1x2 zonder een fysiek gescheiden rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer. Een asmarkering is optioneel en contextafhankelijk.
- OW zijn leesbaar en zetten aan tot gewenst gedrag
- de inrichting is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

Basiselementen binnen het ontwerp:

BUBEKO	BIBEKO	kernegebied
max. 70 km/u	max. 50 of 30 km/u	max. 30 km/u
geen standaard OV (verlichting)	OV mogelijk	OV mogelijk
geen zebrapaden, tenzij gemotiveerd vanuit omgeving	zebrapaden mogelijk	zebrapaden niet noodzakelijk, tenzij bij schoolomgevingen, ...
erfaansluiting mogelijk	erfaansluiting mogelijk	erfaansluiting mogelijk
vrijliggende fietsinfrastructuur	aanliggende FP	gemengd
parkeren op rijbaan vermijden	parkeren op rijweg mogelijk	parkeren op rijweg mogelijk
bussen halteren op rijbaan of haltehaven	bussen halteren op rijbaan of haltehaven	bussen halteren op rijbaan

■ Erftoegangswegen

De gemeente deelt de erftoegangswegen verder in, in een aantal categorieën:

- Erftoegangsweg - ontsluitingsweg op wijkniveau: wegen die belangrijk zijn om lokaal verkeer te verzamelen en te leiden naar ontsluitingswegen
- Erftoegangsweg - wijk: woonwijken waar de functie 'verblijven' overheerst en waar zo weinig mogelijk doorgaand verkeer rijdt.
- Erftoegangsweg - (plaatselijk) zwaar verkeer: wegen voor plaatselijk zwaar verkeer, waar bij voorkeur een knip wordt uitgevoerd om doorgaand zwaar verkeer te weren.
- Erftoegangsweg - landbouwweg: de gemeentelijke landbouwwegen

Hieruit vertrekkende, werd een aftoetsingskader opgemaakt voor het inrichten van gemeentewegen. Het aftoetsingskader is opgedeeld per wegcategorie, per bestemmingsgebied en per gebied. Hieraan zijn bepaalde inrichtingsprincipes gekoppeld zoals het soort verkeersmenging, het parkeren, de rijwegbreedte, het snelheidsregime, de inrichting van de berm en de mogelijke snelheidsremmers. De inrichtingsprincipes moeten gezien worden als richtlijnen en niet als een strak keurslijf. De maatregelen moeten steeds afgetoetst worden aan de omgeving.

Een consequente toepassing van het aftoetsingskader zal een positieve impact hebben op de leesbaarheid van de rijweg. Hier moet maximaal naar worden gestreefd. Daarnaast moet er rekening mee gehouden worden dat er randvoorwaarden (programmatorisch, technisch...) kunnen voorkomen die ervoor zorgen dat de gehanteerde ontwerpprincipes niet kunnen toegepast worden. Denk hierbij aan de maatvoering die niet mogelijk is binnen een gegeven profiel.

Door te werken met inrichtingsprincipes worden wegen leesbaar en herkenbaar. Dit principe kan toegepast worden voor oplossingen op korte en lange termijn. Het STOP-principe wordt gebruikt als uitgangspunt, de nadruk ligt op het bevorderen van langzaam verkeer en de kwaliteit voor de zachte weggebruikers te maximaliseren.

Inrichtingsprincipes

Typeprofielen: zie bijlage

De keuze rond het aanleggen van een voetpad is afhankelijk van het bestemmingsgebied en het soort gebied.

De verkeersmenging wordt afgetoetst aan het bestemmingsgebied en het soort gebied. De afmetingen van fietsinfrastructuur zijn zoveel als mogelijk afgestemd op het vademecum fietsvoorzieningen.

Een aanliggend fietspad is een fietspad waarvan de verharding onmiddellijk aansluit bij de rijbaan en waarbij enkel een veiligheidsstrook is voorzien tussen het fietspad en de rijweg.

Een vrijliggend fietspad is een fietspad dat fysiek gescheiden is van de rijbaan door middel van een veiligheidsstrook van minimum 1.00 m breed en die niet door gemotoriseerd verkeer mag en kan gebruikt worden. Deze strook kan verschillende invullingen hebben: een verhoogde berm, een groenstrook, parkeerstrook... De fietssuggestiestrook wordt toegepast om de veiligheid / het comfort van de fiets te verhogen in de situatie van gemengd verkeer. De strook is geen vervanging van het fietspad en heeft geen wettelijk statuut. Het maakt dus onderdeel uit van de rijweg. Gemotoriseerd verkeer mag hierop rijden. De fietssuggestiestrook wordt toegepast wanneer er nood is aan een optische versmalling of wanneer automobilisten moeten geattendeerd worden op fietsers die uit de tegengestelde richting kunnen komen. De breedte van de fietssuggestiestroken moet afgestemd worden op de ontwerprichtlijnen van het vademecum fietsvoorzieningen.

De breedte van de rijweg is afhankelijk van een aantal factoren:

- de gewenste functie van de weg
- het snelheidsregime
- het maatgevend gebruik
- parkeerorganisatie langs de rijweg

Bij het maatgevend gebruik, wordt de breedte van de rijweg afgestemd op de gewenste verkeersstroom / gebruikers, rekening houdend met de gewenste maximumsnelheid, waarbij de verkeersdeelnemers elkaar gelijktijdig, veilig en zonder hinder kunnen kruisen.

Het maatgevend gebruik 'bus-bus' bij een ontwerpsnelheid van 50 km/u zorgt voor een heel

brede rijweg. Omwille van de negatieve impact op het snelheidsgedrag van het overige gemotoriseerd verkeer is dit te vermijden.

Bij de keuze van de snelheidsremmers wordt telkens rekening gehouden met de verkeerssamenstelling en het soort gebied.

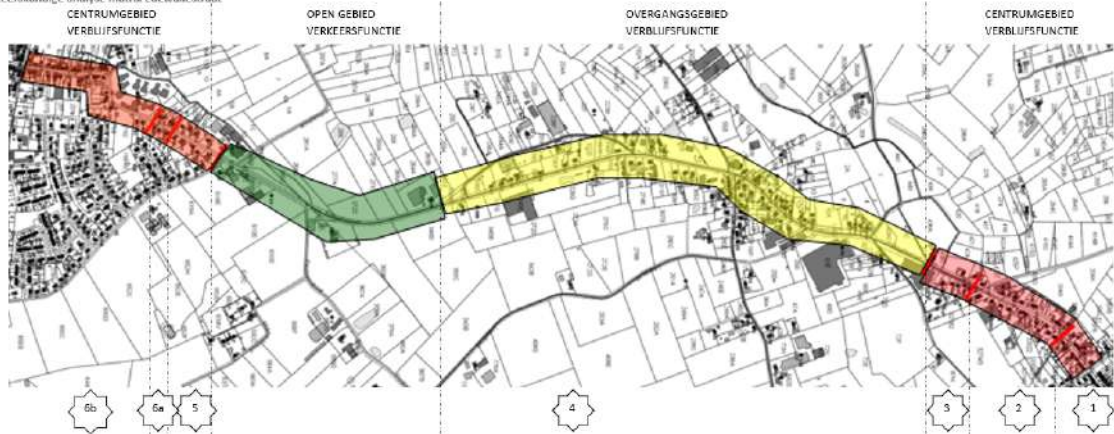
Het parkeren naast de rijweg wordt bij voorkeur verhoogd aangelegd. Wanneer een fietspad naast de parkeerstrook wordt aangelegd, dan moet er extra aandacht gegeven worden aan de breedte van de parkeerstrook. Een te smalle parkeerstrook kan er toe leiden dat voertuigen deels op het fietspad parkeren. Om dit te voorkomen, kan er gekozen worden voor een niveauverschil tussen de parkeerstrook en het fietspad.

De aanleg van de zijbermen is afhankelijk van het bestemmingsgebied, het soort gebied en de maatvoering.

Als ontradende maatregel voor autoverkeer op landbouwwegen, kan het aangewezen zijn om plaatselijk een karrenspoor, al dan niet in combinatie met kasseien, te voorzien.



Voorbeeld karrenspoor

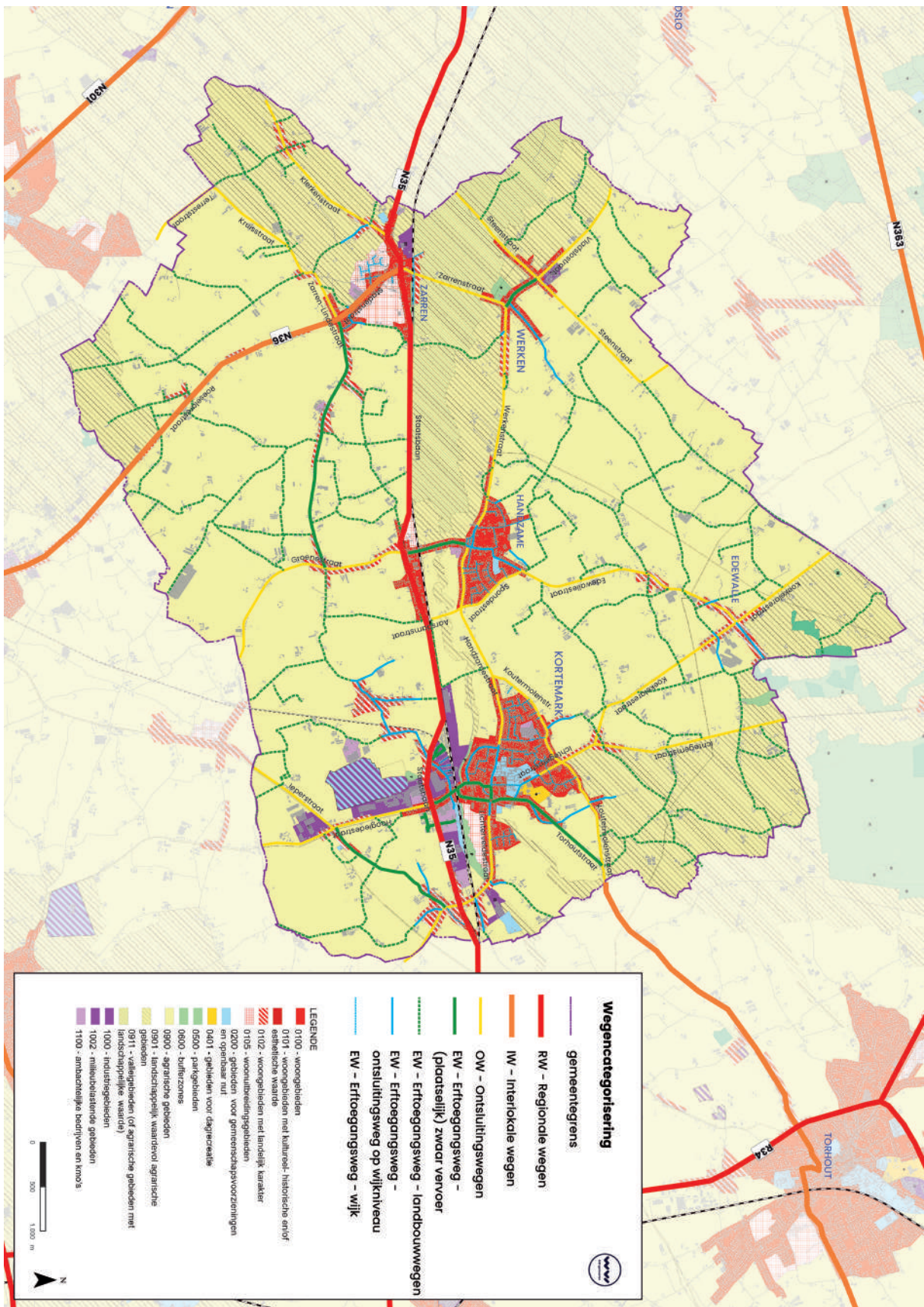


Bebouwing	alleenstaande woningen	alleenstaande woningen	vnl. alleenstaande woningen, landbouw tuuzenin, eerste gedeelte meer wonen dan landbouw daarna ongelokerd	alleenstaande woning	koppelbouw & alleenstaande woningen	vnl. rijwoningen
Opbouwende elementen		voortuinen	landbouw	grensover overst weg	voortuinen	
Straatverhouding	smaller	breed	breder	smaller	breed	breder
Perspectief	gesloten			open	gesloten	
Groenstructuur	voortuinen (fragen) beperkt		landbouw, voortuinen	voortuinen (fragen, onover)	voortuinen (fragen)	
Openbare verlichting	hoog					

Snelheidsregime	50 km/u		70 km/u			50 km/u
Rijbaanprofiel	1 x 2		2 x 1			1 x 2
Soort verharding	vanaf huisnr. 46 asfalt		beton			asfalt
Parkeren	naast weg, afgebakende plaatsen (afwisselend van zijde)		kant onpare huisnr. op verharde berm			kant onpare huisnr. op verharde berm
Fietspaden			Aanliggend dubbelrichtingsfietspad			naast weg, afgebakende plaatsen 139
Voetpaden	beide zijden		kant onpare huisnr.			beide zijden
Oversteekbaarheid	goed					heel goed



Voorbeeld segmentering erftoegangsweg



Nieuwe wegcategorisering op het gewestplan

4.5. Snelheidsbeleid

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

In 2017 werd een algemene snelheidsbeperking van 90 km/u naar 70 km/u buiten de bebouwde kom doorgevoerd.

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

Er wordt verder duidelijk ingezet op een reductie van de snelheidsregimes in de kernen (verblijfsgebieden), waar vaak onvoldoende ruimte is om voor ieder type weggebruiker aparte weginfrastructuur te voorzien. Ruimere zone 30-gebieden zullen de leefbaarheid van de kernen sterk verhogen (door aangepast rijgedrag, indirect kan hierdoor ook doorgaand verkeer geweerd worden) en zullen meer aanzetten tot stappen en trappen. Bovendien kunnen fietsers, voetgangers, spelende kinderen en autoverkeer op een veilige manier gemengd worden bij een snelheidsregime van 30 km/u.

De inrichting van bepaalde straten wordt in de toekomst bij voorkeur wel bijgestuurd om een snelheidsregime van 30 km/u afdwingbaar te maken (bv. Wilgenlaan, Hoogledestraat).

Op heden zien de zone 30's er als volgt uit; deze kwamen voornamelijk tot stand door het instellen van een aantal fietszones om de verkeersveiligheid in schoolomgevingen te bevorderen:

- Kortemark: een deel van de Handzamestraat (tussen Stationsstraat en parking MMI), de Hospitaalstraat, Processiestraat en Torhoutstraat (tussen Markt en Processiestraat)
- Kortemark-Elle: een deel van de Ieperstraat (fietsstraat)
- Handzame: Kronevoordestraat tussen Staatsbaan en Handzamevaart (fietsstraat) en Schoolwegel (woonstraat, zeer smal wegprofiel)
- Edewalle: deel van de P. D. Vanhautestraat (fietsstraat)
- Zarren: variabele zone 30 in een deel van de Stadenstraat (schoolomgeving)

In een eerste fase zouden de huidige zone 30's als volgt worden uitgebreid; de focus ligt op het weren van doorgaand verkeer, met de nadruk op woonwijken waar een lager snelheidsregime moet zorgen voor een veilige menging van fietsers, voetgangers, spelende kinderen en gemotoriseerd verkeer. Op de voorgestelde plaatsen wordt verwacht dat de huidige inrichting van de weg en bijgevolg het rijgedrag al vrij sterk aanleunt bij een snelheidsregime van 30 km/u:

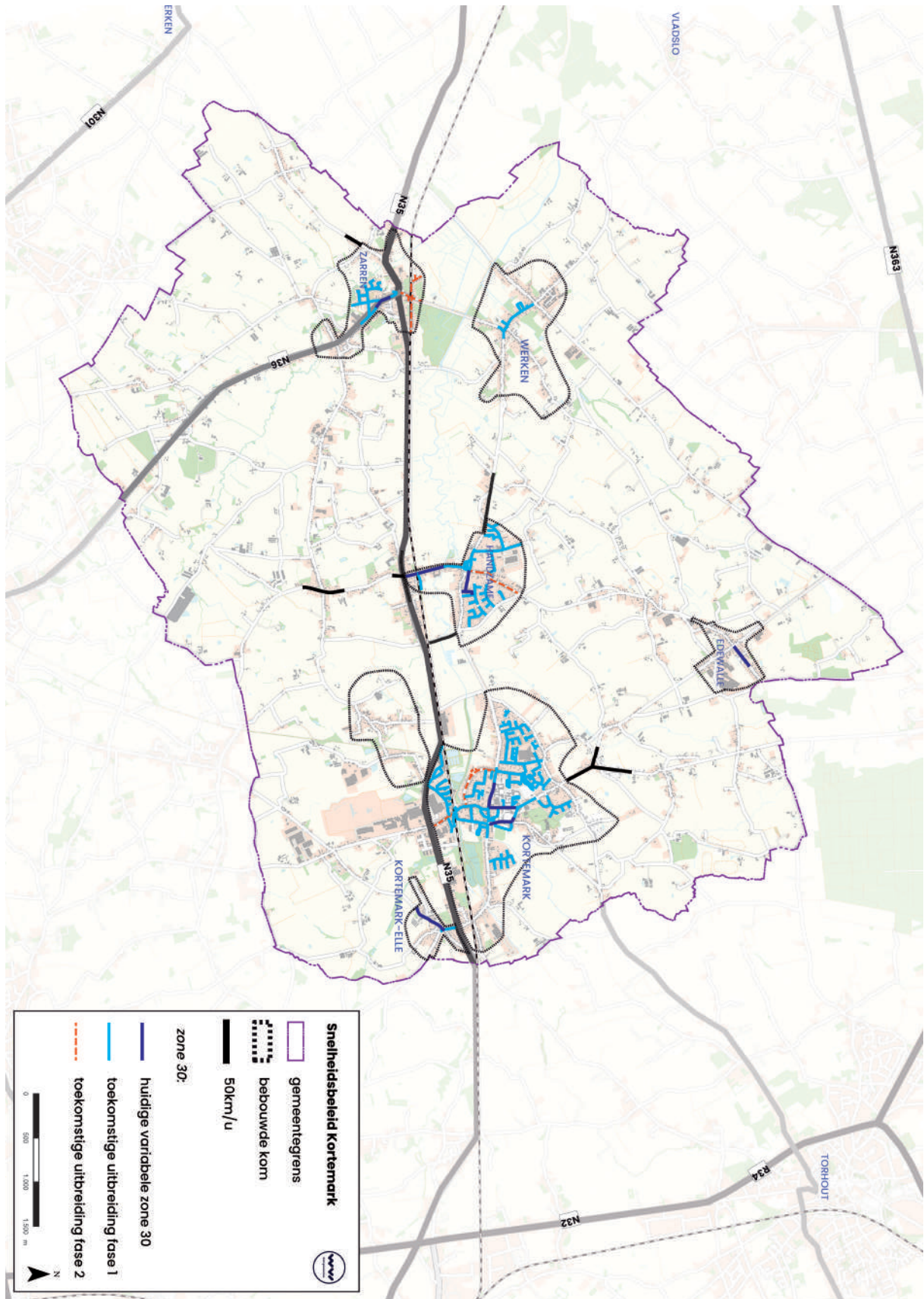
- Kortemark:
 - » wijk ingesloten tussen de Koutermolenstraat, Handzamestraat en Ichtegemstraat
 - » Tuinwijk
 - » wijk Wijngaardstraat - Kapellestraat
 - » wijk 's Gravenwal - Motemeerslaan
 - » Zuiderpark en Amersveldestraat (om gebruik van de Hoogledestraat als ontsluitingsweg te faciliteren)
 - » Handzamestraat tot voorbij het kruispunt met de Wilgenlaan (in functie van bevorderen verkeersveiligheid op schoolroute en in het bijzonder de verkeersveiligheid op dit kruispunt)
 - » Markt - Nieuwstraat - Stationsstraat - P. Blanckestraat - 10de Linie Regimentstraat: in functie van weren doorgaand verkeer in de kern van Kortemark en aantrekkelijker verblijfsgebied creëren
 - » Gitsstraat tussen Staatsbaan en bestaande fietspaden: in functie van veilige schoolroute
 - » gedeelte Lichterveldestraat en Ichtegemstraat in functie van realisatie bovenlokale functionele fietsroutes, namelijk de segmenten waar het niet mogelijk is om aparte fietsinfrastructuur te realiseren (mengen van fietsers en gemotoriseerd verkeer).
- Handzame:
 - » wijk Rozen-, Populieren-, Beuken-, Berken-, Azalea-, Korenbloem-, Elflijnen-, Linden-, Tulpen-, Kastanje-, Eikenlaan.
 - » Beekstraat, Sacramentstraat, Zwevelvoetstraat, Handzaamse Nieuwstraat, P. Coopmanstr., Afspanning (woonstraten)
 - » overige segment Kronevoordestraat in functie van weren doorgaand verkeer, realisatie bovenlokale functionele fietsroute, logische aaneengesloten zone
 - » Werkenstraat tussen Handzameplein en Handzaamse Nieuwstraat in functie van

weren doorgaand verkeer in de kern van Handzame

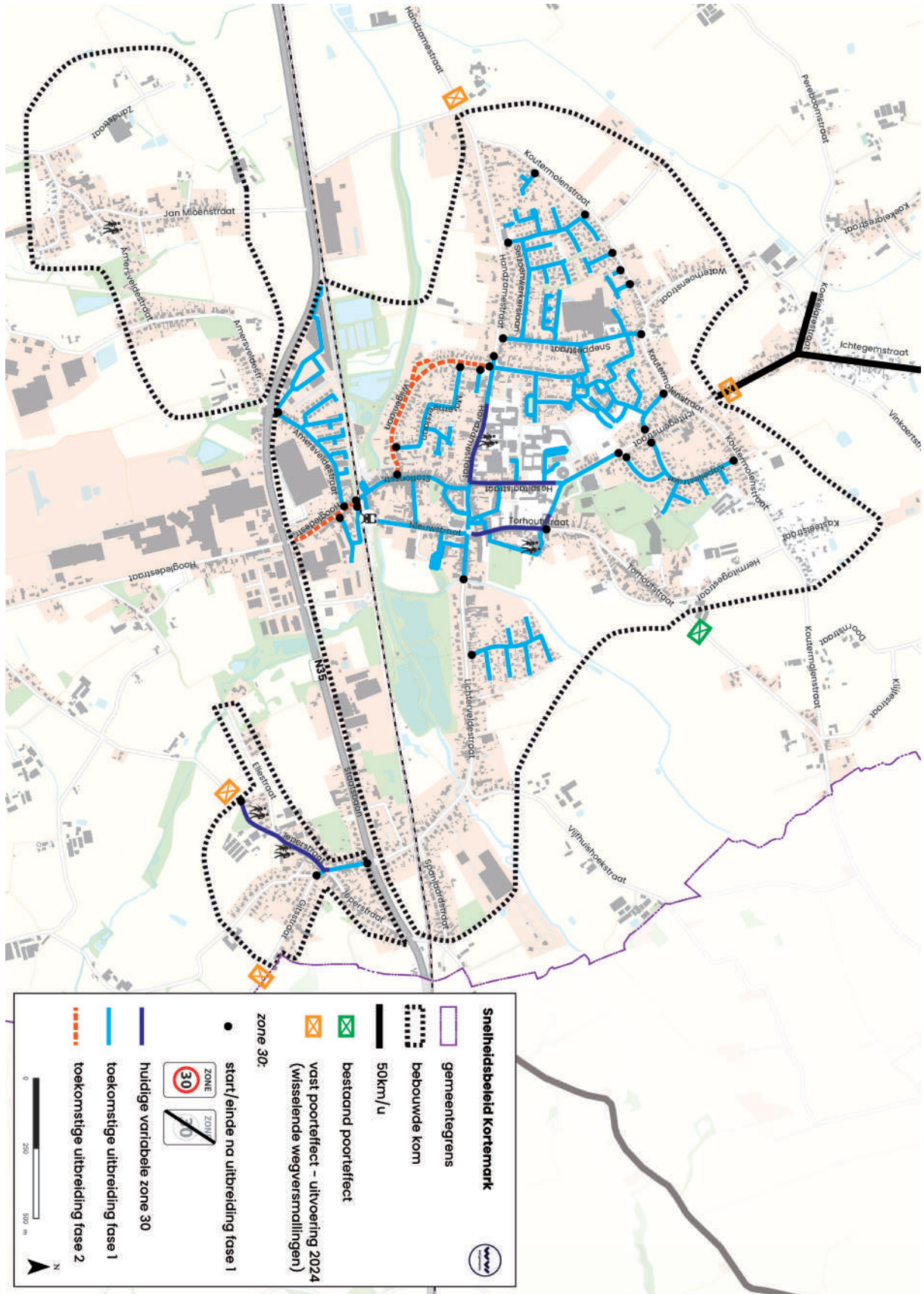
- » Handzameplein: om tot een aaneengesloten zone 30 te komen
- Werken:
 - » Vladslostraat i.f.v. weren doorgaand zwaar verkeer door kern Werken
 - » deel Zarrenstraat - Werkenstraat (bocht t.h.v. kruispunt met Vladslostraat) i.f.v. aangepaste snelheid in bocht met beperkte zichtbaarheid
- Zarren:
 - » wijk Koordhoekstraat
 - » Stadenstraat (tussen N35 en wegversmalling t.h.v. huisnr. 62) in functie van veilige schoolomgeving en veilige bovenlokale functionele fietsroute

In een tweede fase kunnen hieraan nog volgende segmenten worden toegevoegd; deze worden pas op latere termijn toegevoegd aan de zone 30 omdat deze gepaard moeten gaan met infrastructurele maatregelen (bv. herinrichting):

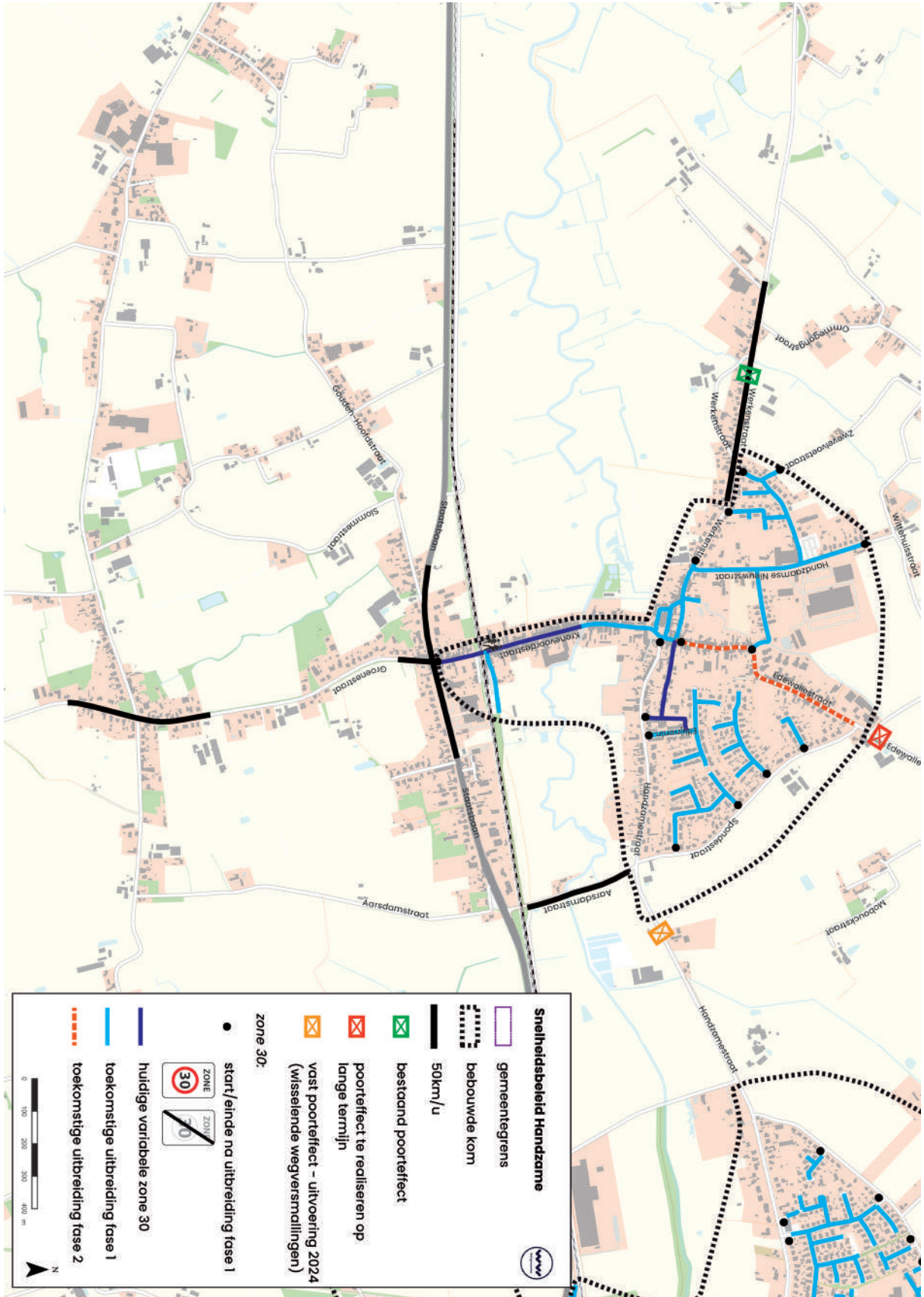
- Kortemark:
 - » gedeelte Hoogledestraat in functie van realisatie bovenlokale functionele fietsroutes, namelijk het segment waar het niet mogelijk is om aparte fietsinfrastructuur te realiseren (mengen van fietsers en gemotoriseerd verkeer).
 - » Wilgenlaan (in het bijzonder om fietsers en voetgangers richting Krekedalfietspad en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier te mengen)
- Handzame: Edewallestraat: in functie van weren doorgaand verkeer en realisatie bovenlokale functionele fietsroute (mengen fietsers en gemotoriseerd verkeer bij gepast snelheidsregime)
- Zarren:
 - » Spoorwegstraat t.h.v. bebouwing in functie van realisatie toekomstige fietssnelweg (veilig mengen fietsers en gemotoriseerd verkeer)
 - » Zarrenstraat tussen aansluiting fietspad en Esenstraat (cf. veilige bovenlokale functionele fietsroute, mengen van fietsers en gemotoriseerd verkeer bij aangepaste snelheid)



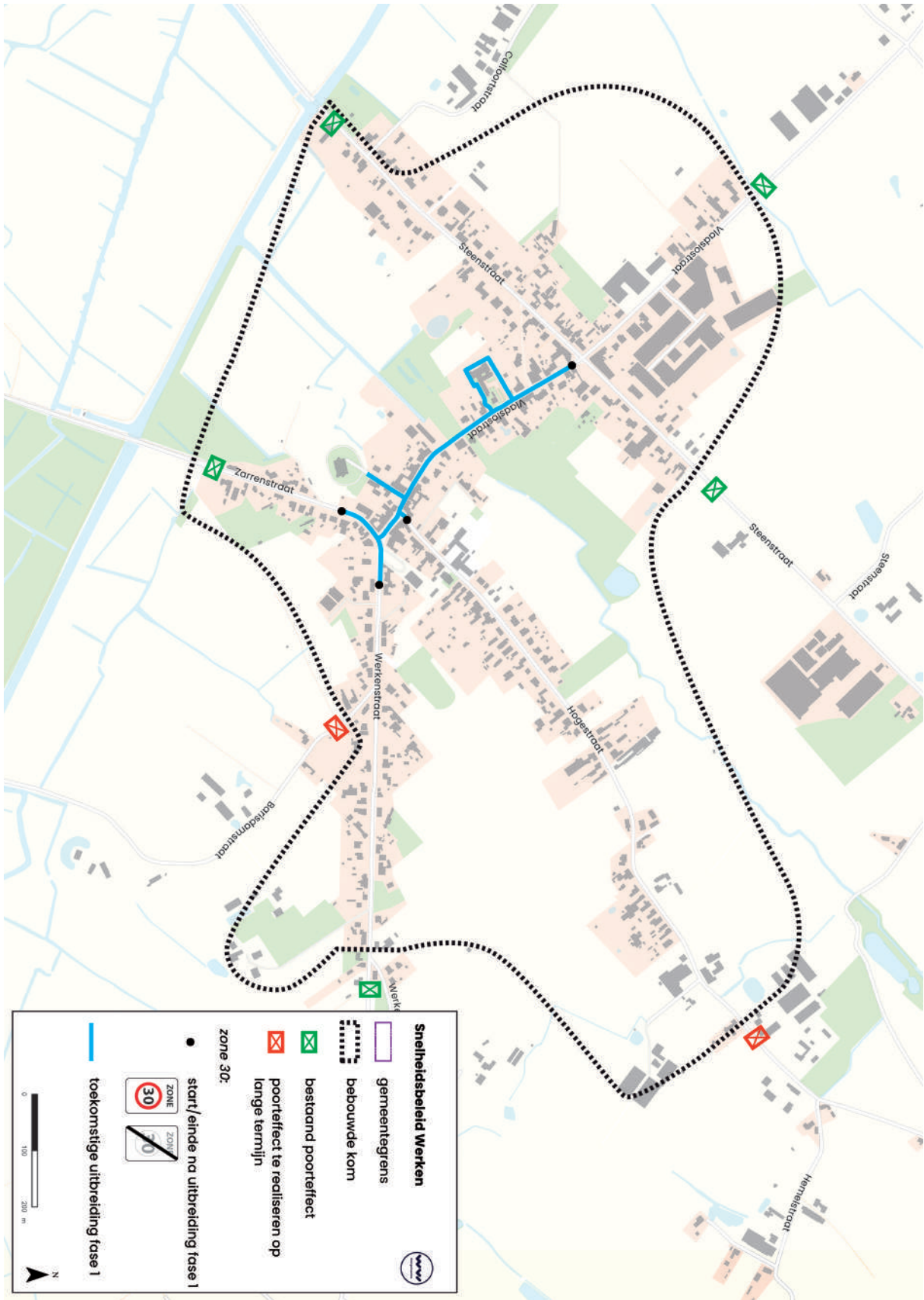
Snelheidsbeleid - overzicht



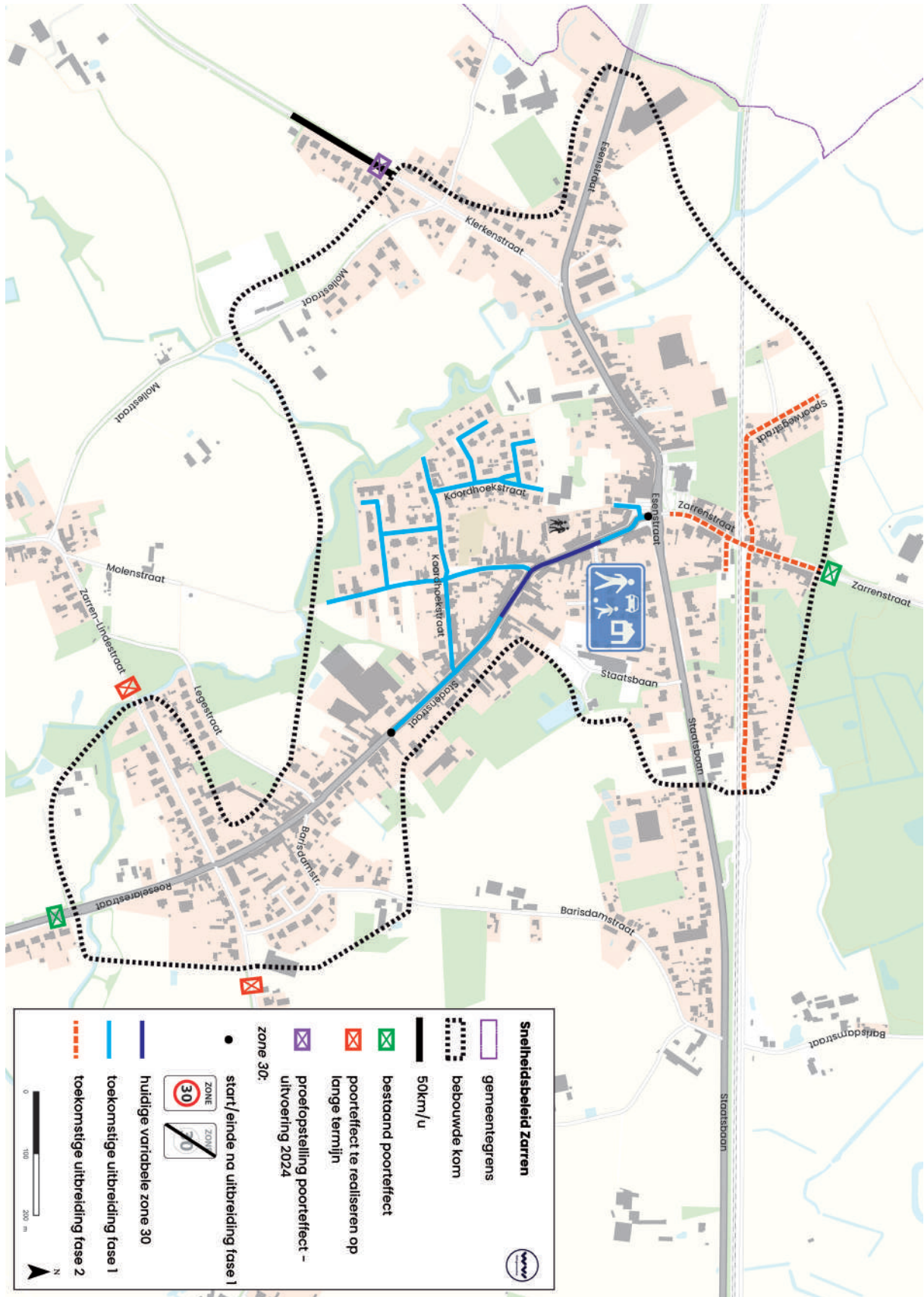
Snelheidsbeleid Kortemark



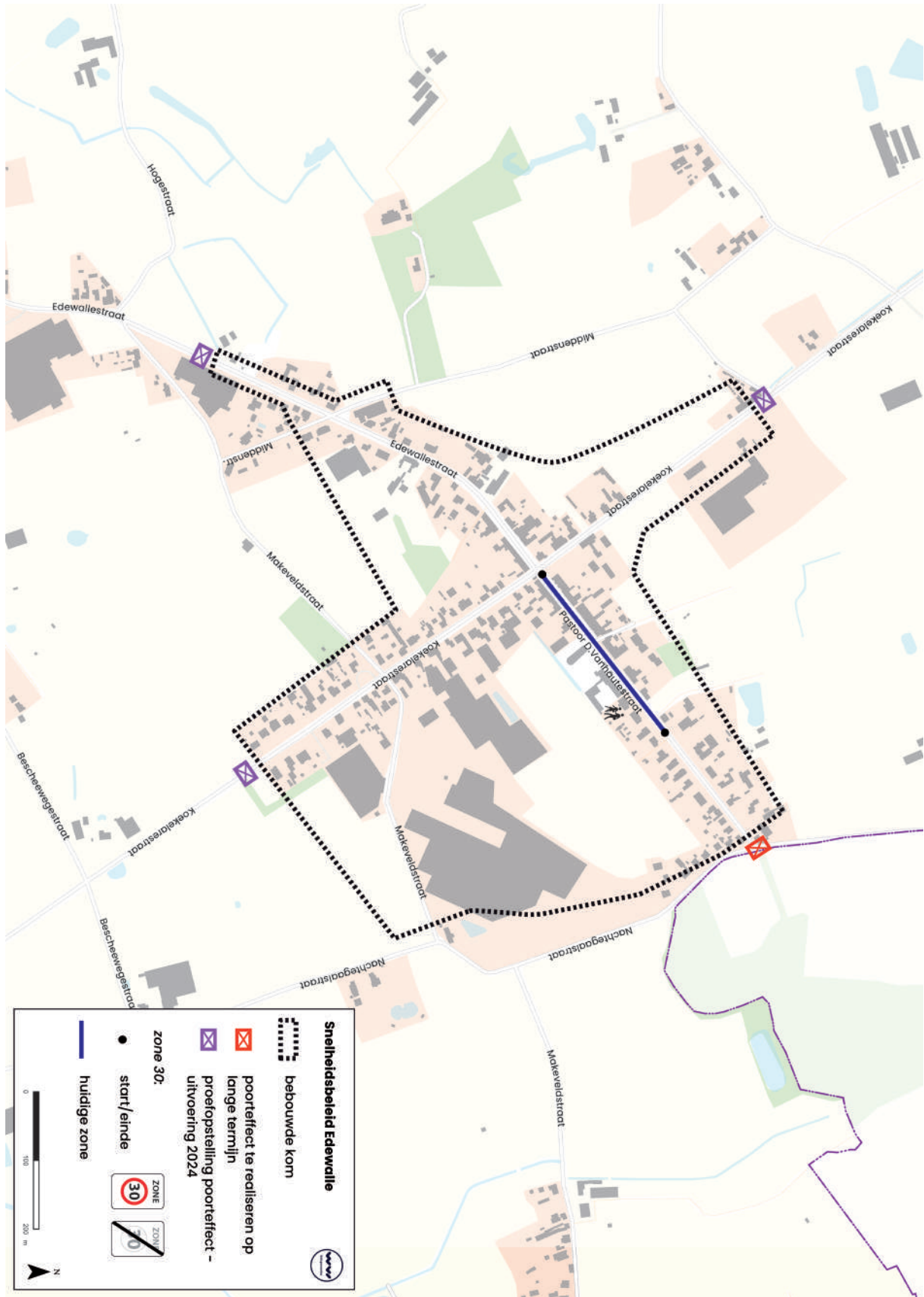
Snelheidsbeleid Handzame



Snelheidsbeleid Werken



Snelheidsbeleid Zarren



Snelheidsbeleid Edewalle

4.6. Parkeerbeleid

4.6.1. Blauwe zones

De huidige ingestelde blauwe zone is eerder vraaggestuurd met parkeerregimes van 2 u, 45' en 30' parkeertijd. De doelstelling van deze blauwe zone betreft het tegengaan van langparkeren en ruimte vrijhouden in functie van nabijgelegen diensten en handelszaken.

4.6.2. Parkeerverordening

De gemeente heeft recent het beleid rond parkeernormen bij nieuwe woningbouwprojecten geëvalueerd en bijgestuurd. Deze nieuwe parkeerverordening werd vastgesteld op de gemeenteraad van 21 maart 2022.

4.6.3. Bewonersparkeren

Qua bewonersparkeren zien we 1 locatie die onder druk komt te staan, namelijk het segment van de Torhoutstraat tussen de Processie- en Hermitagestraat dat een bezettingsgraad van 92% kent. Op zich kan hier weinig aan veranderd worden. De oostzijde van de Torhoutstraat betreft immers reeds over de volledige lengte een langsparkerstrook. Indien dit segment van de Torhoutstraat staat volgeparkeerd, kunnen de bewoners zich nog in de daaropvolgende segmenten van de Torhoutstraat parkeren of in de Hermitagestraat. Bij een heraanleg van dit segment van de Torhoutstraat dient de parkeerproblematiek meegenomen te worden en worden bij voorkeur geen parkeerplaatsen geschraapt.

4.6.4. Opwaardering publieke ruimte

De gemeente wenst op termijn het verblijfskarakter van de gemeente te versterken.

In straten met een beperkte parkeerbezetting kan er bijvoorbeeld voor geopteerd worden om bij een herinrichting een beperkter parkeeraanbod te voorzien en de vrijgekomen ruimte op een kwalitatievere manier in te vullen.

4.6.5. Centrum- en randparkings

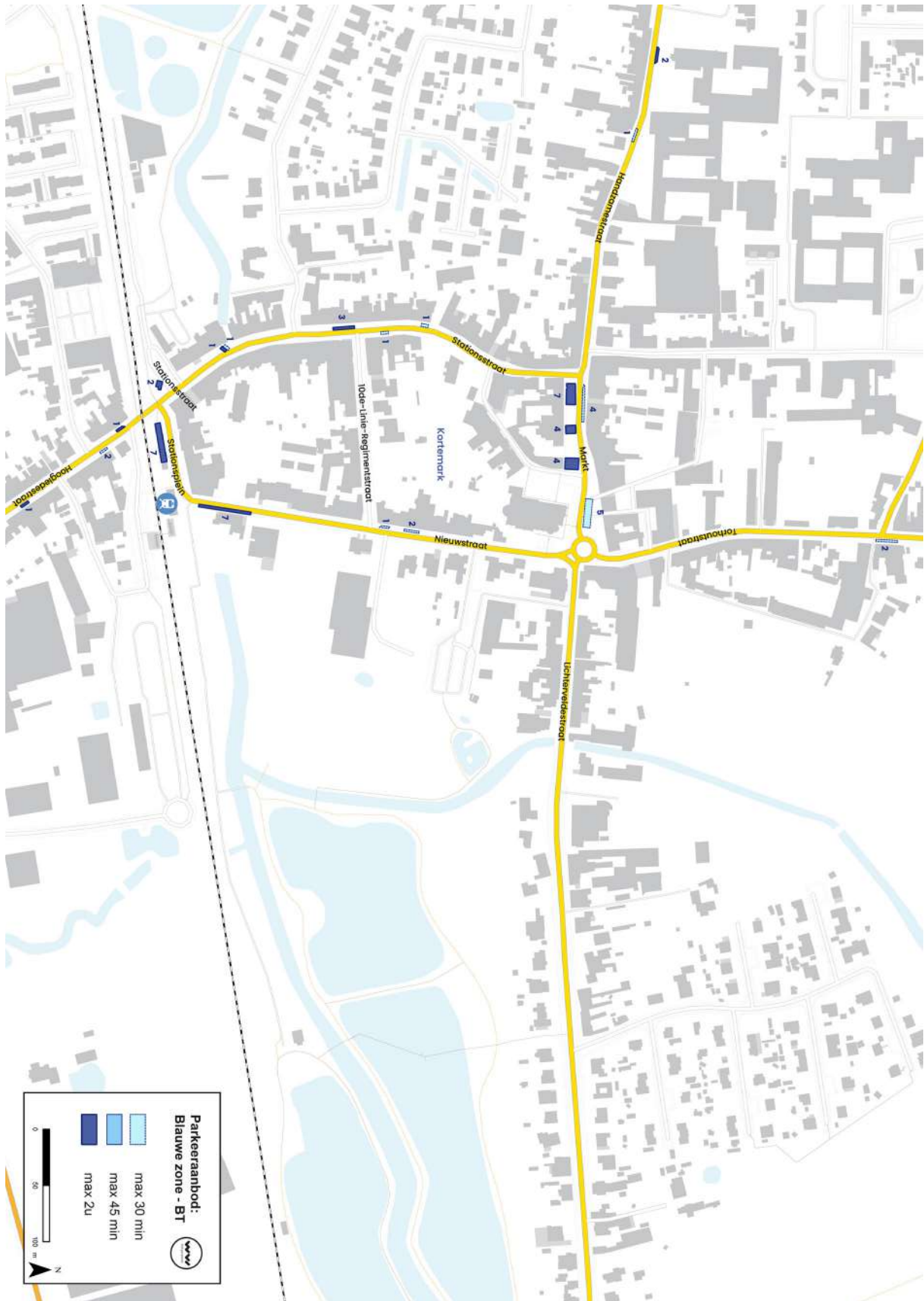
De parkeerdruk in de Handzamestraat is op vandaag (en reeds geruime tijd) hoog door het langparkeren van de leerkrachten uit het MMI. Er worden dan ook al geruime tijd naar alternatieve parkeermogelijkheden gezocht in de

nabije omgeving van de school. Een oplossing kan de Proostdijeparking zijn. Om de Proostdijeparking aantrekkelijker te maken, zal de toegang verbreed en vergroend worden om de sociale controle te vergroten en het onveiligheidsgevoel terug te dringen. Verder heeft de gemeente het gebouw ten zuiden van de kerk gekocht om een trage weg te creëren tussen de Markt en parking Proostdije. Op die manier zal een aantrekkelijkere en kortere verbinding tot stand komen voor wandelaars.

Het bestuur wenst de verschillende parkings beter zichtbaar te maken d.m.v. communicatie en sensibilisatie. Zo zal er bij iedere ingang van de verschillende 'randparkings' een verkeersbord 'E9b' geplaatst worden met op een onderbord de naam van de parking en het aantal parkeerplaatsen.



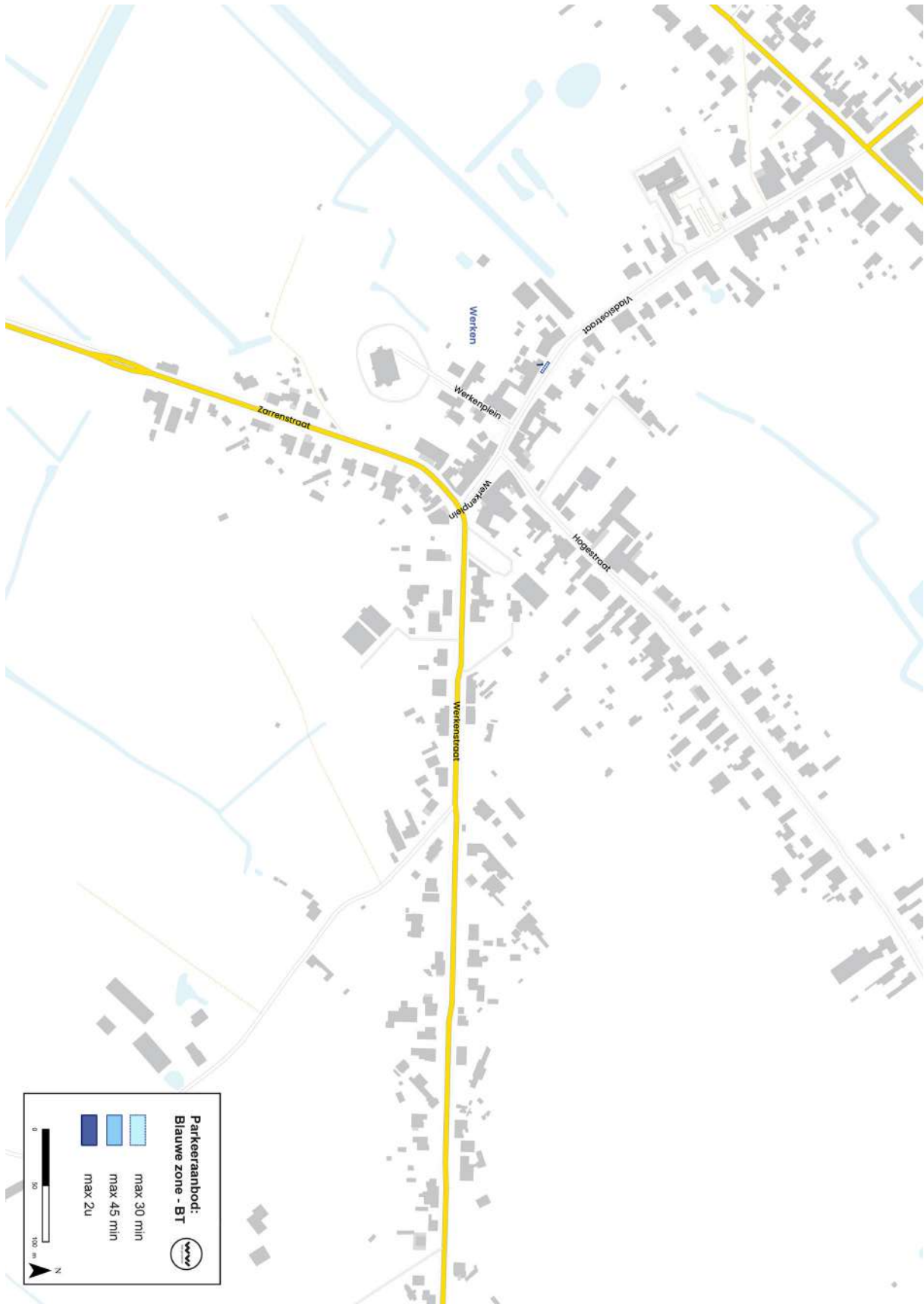
Voorbeeld aanduiding parking



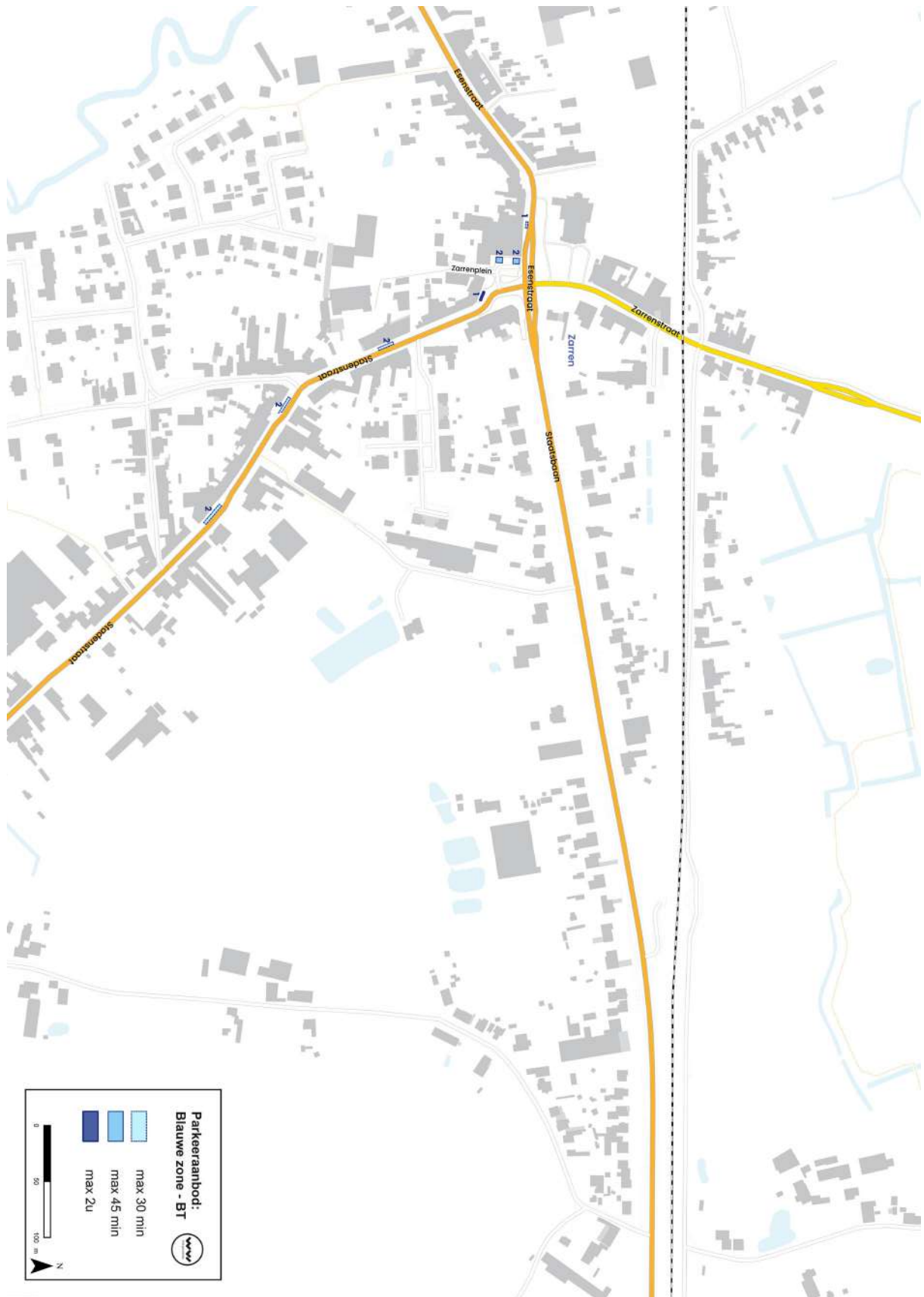
Overzicht blauwe zone Kortemark



Overzicht blauwe zone Handzame



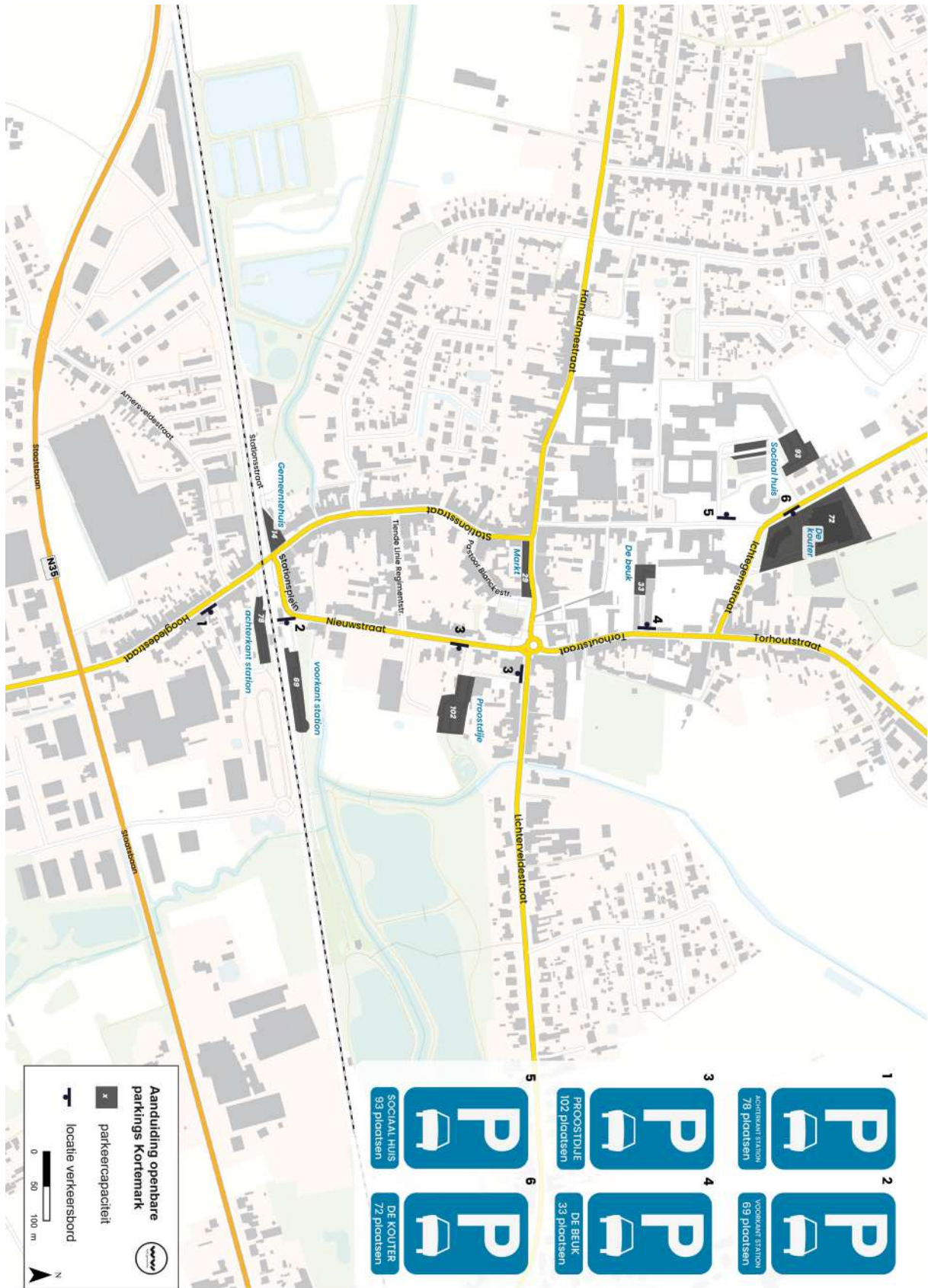
Overzicht blauwe zone Werken



Overzicht blauwe zone Zarren



Overzicht blauwe zone Edewalle



Signalisatie parking centrum Kortemark

4.7. Elektrificatie gemotoriseerd verkeer

Het Europees parlement besliste dat er vanaf 2035 geen nieuwe diesel- en benzine-wagens meer verkocht mogen worden in de Europese Unie. Het autoverkeer dus zal stilaan meer de shift maken naar elektrische voertuigen.

Vanuit de federale wetgeving werd een sterke boost gegeven aan de elektrificatie van het bedrijfswagenpark. Vanaf 2026 zullen alleen nog elektrische wagens fiscaal aftrekbaar zijn voor werkgevers en alleen bij dit type wagens zal de kostenaftrek voor woon-werk bij werknemers behouden blijven. Er werd een uitzondering gemaakt voor lichte vracht.

In haar recente visienota rond bijkomende maatregelen (Klimaatbeleid 11/2021) vraagt Vlaanderen aan de federale overheid om de aankoop van fossiele verbrandingsmotoren van personen- en bestelwagens uit te faseren tegen 2029. Er zijn echter wel voorwaarden gekoppeld aan deze datum, zoals voldoende aanbod aan E-wagens en voldoende laadpalen ter beschikking (min. 100.000 laadpalen). Er wordt gestreefd naar 1 miljoen elektrische wagens tegen 2030.

Dit zal een verhoging vereisen van het aantal laadpalen: zowel publieke als semi-publieke laadpalen.

Vanuit Vlaanderen wordt gestreefd naar 1,5 (semi)-publieke laadequivalenten per 100 inwoners tegen 2030.

4.7.1. Omgevingsvergunningen (Energiebesluit)

Artikel 9/1.1.1. en volgende van het Energiebesluit van 19 november 2010 bepaalt dat vanaf 11 maart 2021 bij sommige gebouwen en parkings waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, laadpalen moeten worden geplaatst. Deze nieuwe wetgeving legt trouwens ook eisen op aan bestaande inrichtingen, zonder dat ze enige omgevingsvergunning aanvragen:

- alle bestaande niet-woongebouwen met meer dan twintig parkeerplaatsen worden uiterlijk op 1 januari 2025 uitgerust met minstens twee oplaadpunten
- alle nieuwe niet-woongebouwen (of onderworpen aan een ingrijpende renovatie) met meer dan 10 parkeerplaatsen worden uitgerust met minstens 2 oplaadpunten en laadinfrastructuur voor 1 op 4 parkeerplaatsen

- bij alle nieuwe woongebouwen met een parkeerterrein met 2 of meer parkeerplaatsen is laadinfrastructuur verplicht voor elke parkeerplaats
- bij alle woongebouwen onderworpen aan een ingrijpende renovatie met een parkeerterrein met meer dan 10 parkeerplaatsen is laadinfrastructuur verplicht voor elke parkeerplaats

4.7.2. BVR Laadinfrastructuur, conceptnota "Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025" en leidraad lokaal laden

■ Ambities

De Vlaamse beleidsambitie is om 30 à 35.000 extra publieke laadequivalenten (Charge Point Equivalent of CPE) tegen 2025 te realiseren en 1 laadequivalent per 100 inwoners tegen 2030 (+/- 127 voor Kortemark).

Een laadpaal met een beperkt vermogen (3-7 kW) komt overeen met 1 CPE, bij een laadpaal met een hoger vermogen (11-22 kW) zijn dat 2 CPE. Hoe hoger het vermogen, hoe hoger het CPE-cijfer. Laadpunten die slechts 10 uur per dag toegankelijk zijn voor iedereen tellen voor de helft mee in dit CPE. Een laadpunt is dus publiek toegankelijk wanneer dit op niet-discriminerende basis 24/24 en 7/7 toegankelijk is voor iedereen. Publieke laadpunten zijn noodzakelijk om het laden dicht bij huis toe te laten voor iedereen die geen eigen parkeer- en of laadvoorzieningen heeft. Daarnaast zijn deze laadpunten ook noodzakelijk als basisinfrastructuur om elektrisch rijden zichtbaar te maken aan het grote publiek en tussentijds laden mogelijk te maken.

In het Vlaams Energie en Klimaatplan (VEKP) is bepaald dat er toekomstgericht wordt ingezet op een basisnetwerk van publiek toegankelijke laadinfrastructuur en op snellaadinfrastructuur langs de grote verkeersassen om de 25 km. Het is momenteel niet duidelijk op welke locaties deze exact worden ingeplant.

Er is ook een inschatting gemaakt van de publieke laadbehoefte voor Kortemark tegen 2025. Dit betreft 64 CPE en is louter een inschatting van welke behoeften zich zouden kunnen voordoen. Dit laat de gemeente toe om te anticiperen en tijdig op zoek te gaan naar potentiële locaties voor toekomstige publieke laadinfrastructuur.

■ Plan van aanpak

De Vlaamse overheid organiseert plaatsingsprocedures voor de installatie, het onderhoud en de commerciële exploitatie van publieke laadpunten voor elektrische voertuigen voor normaal en hoog vermogen op het openbare domein door een laadpuntexploitant (CPO).

Een publieke laadpaal kan er op drie manieren komen:

- Iedereen die met een volledig elektrische wagen rijdt, zelf geen laadpunt kan installeren en niet beschikt over een publiek laadpunt in de buurt
- (<250m wandelafstand van de woonst/ werkplaats), kan vanaf het najaar van 2022 een publiek toegankelijk laadpunt aanvragen via een e-loket (Paal volgt Wagen). Het grootste aantal publieke laadpalen zal via deze weg worden geplaatst. De gemeente zal voor de laadpalen die hier worden aangevraagd ook via mail worden gecontacteerd om na te gaan of de aanvraag verenigbaar is met de geldende parkeerregels.
- Er zullen laadpunten automatisch worden bijgeplaatst wanneer bestaande laadpalen zeer frequent worden gebruikt (Paal volgt Paal).
- Op vraag van gemeenten kunnen aanvullend, proactief publieke laadpalen geplaatst worden op **strategische locaties**.

De klemtoon van de Vlaamse overheid ligt op de vraaggestuurde uitrol zonder subsidies (Paal volgt wagen en Paal volgt paal). Thuisladen en laden op het werk worden verder als meest preferentieel beschouwd.

Lokale besturen kunnen, binnen de concessie van de Vlaamse overheid, vanaf de zomer van 2022 suggesties voor strategische locaties doen via een specifiek e-loket. Voorstellen van lokale besturen moeten volgende elementen bevatten: het aantal gewenste laadpalen, het type lader (normaal of snel), de locatie(s) en een motivering voor hetgeen wordt voorgesteld.

Bij het bepalen van de algemene behoefte aan publieke laadinfrastructuur voor de komende jaren wordt best rekening gehouden met de bestaande laadpunten en de mogelijkheden om publieke laadinfrastructuur te plaatsen in parkeergebouwen en op het private domein, bv. op parkings van winkels.

■ Snelladers

Snelladers worden uitgerold op aantrekkelijke locaties langs grote verkeersassen, bij voorkeur in de buurt van het middenspanningsnetwerk. De klemtoon vanuit de Vlaamse Overheid ligt hier op vraaggestuurde uitrol zonder subsidies (Paal volgt wagen en Paal volgt paal), aangevuld met projectgebonden laadinfrastructuur.

Het Departement MOW bereidt momenteel een concessie specifiek voor de uitrol van snelladers op het openbaar domein voor. Lokale besturen kunnen hiervoor ook locaties suggereren via het e-loket. Een selectie daarvan zal in een latere concessie, specifiek voor snelladers, worden uitgerold.

Langs de N35 zullen op privé-initiatief van tankstation Shell Kortemark ultrasnelladers uitgerold worden.

De gemeente is van oordeel dat de N35, door de selectie als regionale weg, bij uitstek geschikt is voor het plaatsen van dergelijke snelladers.

4.7.3. Maatregelen

In de uitrol van laadinfrastructuur, heeft de gemeente verschillende taken:

- de gemeente kan zelf voorstellen voor laadpalen op strategische locaties overmaken aan dep. MOW
- de gemeente heeft een invloed op de locatiekeuze voor de goedgekeurde aanvragen Paal volg Wagen via de toestemming omtrent de inname openbaar domein (na afstemming met de CPO en Fluvius) en door advies te geven omtrent de verenigbaarheid met de geldende parkeerregels
- de gemeente dient de parkeer- en laadvakken voor het opladen van elektrische voertuigen in te richten (bv. verkeerssignalisatie en aanbrengen wegmarkering)
- de gemeente dient aanvullende verkeersreglementen aan te nemen voor parkeer- en laadvakken voor elektrische voertuigen

Gemeente Kortemark kiest ervoor om het aantal laadpalen proactief op te schalen. Zo wordt laadinfrastructuur voor de Kortemarknaar een hefboom en geen belemmering om over te schakelen naar elektrisch rijden.

Om aan de laadbehoeften van de toekomst te voldoen, is een slimme mix aan laadoplossingen noodzakelijk:

- private laadpalen (geen tussenkomst van de gemeente)
- semi-publieke laadpalen (worden gefaciliteerd d.m.v. Vlaamse subsidies)
- publieke laadpalen (gemeente als regisseur voor uitrol, CPO neemt investering op zich)

De strategische locaties die de gemeente naar voor schuift, zijn voorstellen, die door dep. MOW en de CPO worden beoordeeld. Er is voor deze voorstellen, in tegenstelling tot Paal volgt Wagen, **geen plaatsingsplicht bij de CPO**. Om gebruik te garanderen, moet ingeschat worden of er op die plaats voldoende laadbehoefte is of zal zijn bij bewoners, bezoekers of pendelaars. Verder is het de bedoeling dat bij opschaling, laadpalen op deze locaties gebundeld worden, zodat er laadeilanden kunnen ontstaan. Als er niet wordt ingegaan op het verzoek, kan de gemeente de laadpaal zelf aanbesteden of een instantie (bv. projectontwikkelaar) de toelating geven om een CPO aan te stellen om de laadpaal te plaatsen.

De gemeente wil anticiperen op het concept 'Paal volgt Wagen' door zelf laadpalen te initiëren op strategische locaties in de gemeente. Op die manier wordt een niet-gestructureerde wildgroei aan laadpalen en laadkabels over het trottoir op het openbaar domein vermeden. Deze laadpalen dienen 24 uur per dag en 7 dagen per week toegankelijk te zijn.

Bij het bepalen van deze locaties, dient rekening te worden gehouden met kermis, markten of andere evenementen die op de locatie kunnen plaatsvinden. Normale laadinfrastructuur is tevens moeilijk te verenigen met zones voor kortparkeren (cf. blauwe zone - 30 of 45 min parkeertijd).

Als strategische locaties worden onderstaande naar voren geschoven. Om de geografische spreiding van deze locaties te kunnen inschatten, worden deze opgedeeld per statistische sector.

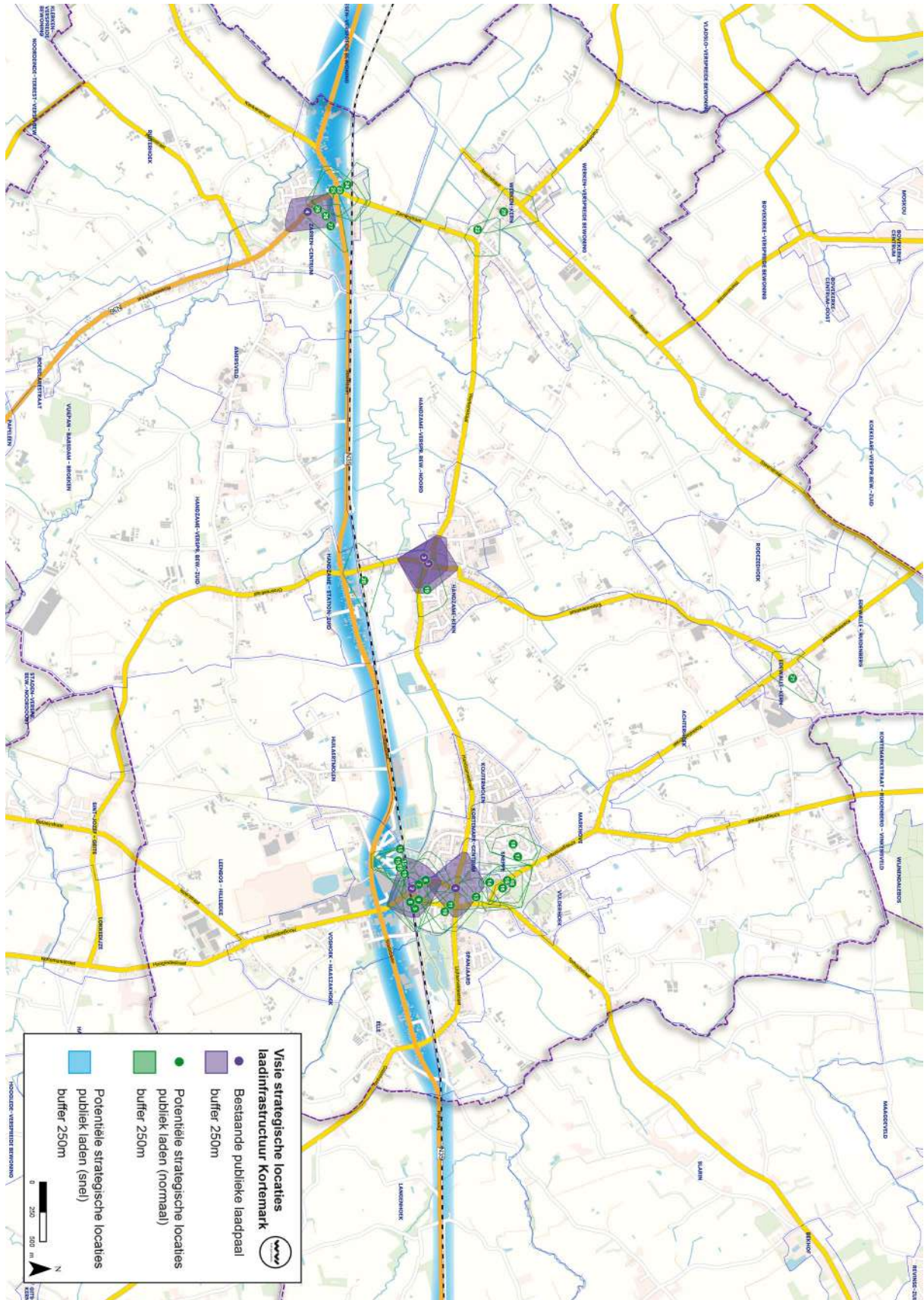
VOIGNR.	STATISTISCHE SECTOR	STRATEGISCHE LOCATIE	TYPE	KARAKTER	MOTIVATIE LAADBEHOEFTE	OPMERKINGEN	PARTNER / INITIATIEF
		OPENBARE LAADPAAL	LAADINFRASTRUCTUUR				
1.	Kortemark-centrum	Markt	Normaal	Publiek	- Bestaande laadpaal	- 1 laadpaal gerealiseerd - Niet verder uitbouwen in functie van potentieel toekomstig auto/luw karakter en kwaliteit wekelijkse markt	/
2.	Kortemark-centrum	Parking Stationsstraat (geneentehuis)	Normaal	Publiek	- Bezoekers detailhandel - Bezoekers dienstverlening (gemeentehuis)	- 1 laadpaal gerealiseerd - Blauwe zone (2u)	Gemeente Kortemark
5.	Kortemark-centrum	Stationsparking zijde centrum (Hopplinpunt)	Normaal	Publiek	- Mobiliteitsknooppunt – pendelaars	- /	NMBS
6.	Kortemark-centrum	Stationsparking zijde N35	Normaal	Publiek	- Mobiliteitsknooppunt – pendelaars	- /	NMBS
7.	Kortemark-centrum	5 schuinparkerplaatsen Stationsstraat huisnr. 64	Normaal	Publiek	- Bewoners centrum - Bezoekers detailhandel	- 1 parkeerplaats blauwe zone 30 min - 1 parkeerplaats blauwe zone 2u	Gemeente Kortemark
8.	Kortemark-centrum	Dwarsparkerplaatsen Wilgenlaan (nabij Stationsstraat)	Normaal	Publiek	- Bewoners centrum - Bezoekers detailhandel	/	Gemeente Kortemark
9.	Kortemark-centrum	Parking Nieuwstraat nabij huisnr. 15	Normaal	Publiek	- Bezoekers detailhandel - Bezoekers horeca	/	Gemeente Kortemark?
10.	Kortemark-centrum	Proosdijsparking	Normaal	Publiek	- Bewoners centrum - Personeel MMI - Bezoekers horeca - Aanwezigheid - Ontspanningsfaciliteiten - Bezoekers detailhandel	/	Gemeente Kortemark
11.	Kortemark-centrum	Dwarsparkerplaatsen Nieuwstraat nabij kerk	Normaal	Publiek	- Bewoners centrum - Bezoekers horeca - Bezoekers dienstverlening / - Ontspanningsfaciliteiten(o.a. bibliotheek) - Bezoekers detailhandel	/	Gemeente Kortemark
13.	Kortemark-centrum	Parking CC De Beuk	Normaal	Publiek	- Aanwezigheid - Ontspanningsfaciliteiten	/	Gemeente Kortemark
14.	Kortemark-centrum	Dwarsparkerplaatsen De Roende	Normaal	Publiek	- Bezoekers dienstverlening	/	Gemeente Kortemark
15.	Kortemark-centrum	Neerdaak beperkt door bebouwingstypologie (vrijstaande woningen)	Normaal	Publiek	- Gebundeld parkeren bewoners	/	Gemeente Kortemark
16.	Markhove	Neerdaak beperkt door bebouwingstypologie (vrijstaande woningen)	Normaal	Publiek	- Bezoekers - Ontspanningsfaciliteiten	/	Gemeente Kortemark
17.	Sneppe	Mattenzaal – sporthal Dwarsparkerplaatsen Desiré Mergeerstraat	Normaal	Publiek	- Ontspanningsfaciliteiten	/	Gemeente Kortemark
18.	Sneppe	Parking Firmin Depestraat	Normaal	Publiek	- Ontspanningsfaciliteiten	/	Gemeente Kortemark

Noordzaak beperkt door beperkte bebouwing en woonruimtelijke (vrijstaande woningen)

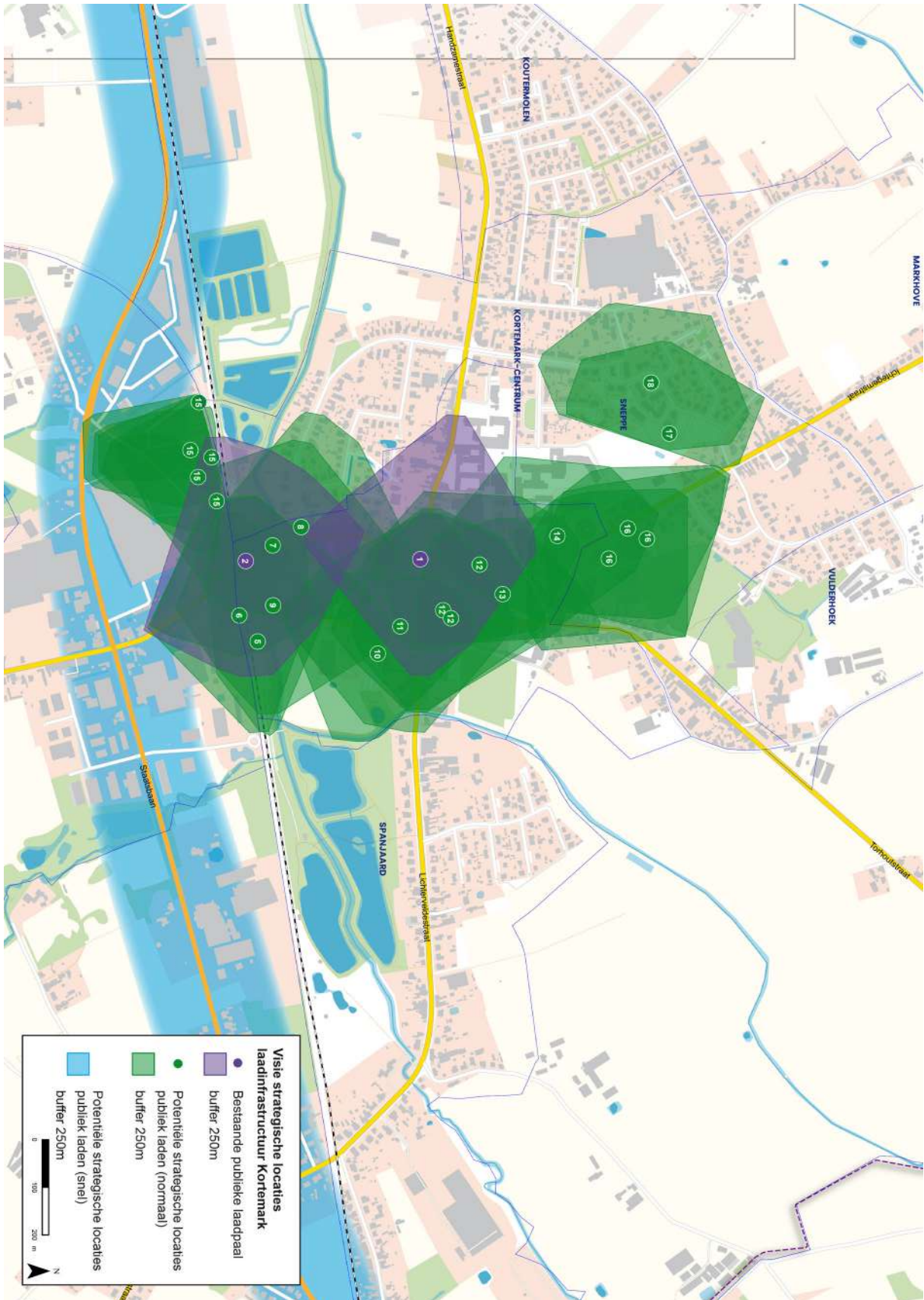
Overzicht strategische locaties (1)

	Hullaertmolen	?					
	Edewalle-zuid	Noodzaak beperkt door bebouwingstypologie (vrijstaande woningen)					
3.	Handzame-kern (Hoppinpunt)	Handzameplein (Hoppinpunt)	Normaal	Publiek	- Mobiliteitsknooppunt – pendelaars	- 1 laadpaal gerealiseerd - Rekening houden met boerenmarkt	Gemeente Kortemark
19.	Handzame-kern	Parking OC De Gildezaal (Schoolwegel)	Normaal	Publiek	- Aanwezigheid ontspanningsfaciliteit - Omliggende bewoners	/	Gemeente Kortemark
20.	Handzame-kern	Parking Kornevoordestraat	Normaal	Publiek	- Bewoners Kornevoordestraat	/	Gemeente Kortemark
	Handzame – verspreide bebouwing-zuid						
	Handzame – verspreide bebouwing-noord						
21.	Edewalle-kern	Parking O.C. Edewallehof (Hoppinpunt)	Normaal	Publiek	- Mobiliteitsknooppunt – pendelaars - Bezoekers OC	/	Gemeente Kortemark
	Edewalle – Ruidenberg						
		Noodzaak beperkt door bebouwingstypologie (vrijstaande woningen)					
	Amersveld	?					
22.	Werken – kern	Hoppinpunt, t.h.v. dwarsparkeerplaatsen Werkenplein	Normaal	Publiek	- Mobiliteitsknooppunt – pendelaars - Omliggende bewoners	/	Gemeente Kortemark
28.	Werken-kern	Parking CC Hemelsdaele	Normaal	Publiek	- Bezoekers CC, Jeugdhuis, archeologisch site museum - Omliggende bewoners	/	Gemeente Kortemark
	Werken – verspreide bebouwing						
		Noodzaak beperkt door bebouwingstypologie (vrijstaande woningen)					
4.	Zarren-centrum	Parking Stadsstraat (huisnr. 25A)	Normaal	Publiek	- Bezoekers ontspanningsfaciliteiten - Omliggende bewoners Stadsstraat	/	Gemeente Kortemark
23.	Zarren-centrum	Hoppinpunt t.h.v. kerk	Normaal	Publiek	- Mobiliteitsknooppunt – pendelaars - Omliggende bewoners	/	Gemeente Kortemark
24.	Zarren-centrum	RUP Den Groten Hof	Normaal	Publiek	- Collectief parkeren bewoners en bezoekers	?	
25.	Zarren-centrum	Zarreplein	Normaal	Publiek	- Bezoekers horeca - Omliggende bewoners - Bezoekers detailhandel	/	Gemeente Kortemark
26.	Zarren-centrum	Collectief parkeren Jérôme Deboutestraat	Normaal	Publiek	- Omliggende bewoners	/	Gemeente Kortemark
27.	Zarren-centrum	Parking sporthal / OC Albatros	Normaal	Publiek	- Bezoekers ontspanningsfaciliteiten - Staatsbaan	/	Gemeente Kortemark
	Roeselaerstraat						
	Papeleën						
	Vuilpan – Barsdam – Broeken						
		Noodzaak beperkt door bebouwingstypologie (vrijstaande woningen)					
		Noodzaak beperkt door bebouwingstypologie (vrijstaande woningen)					
		Noodzaak beperkt door zaer beperkt bebouwing, en bebouwingstypologie (vrijstaande woningen)					

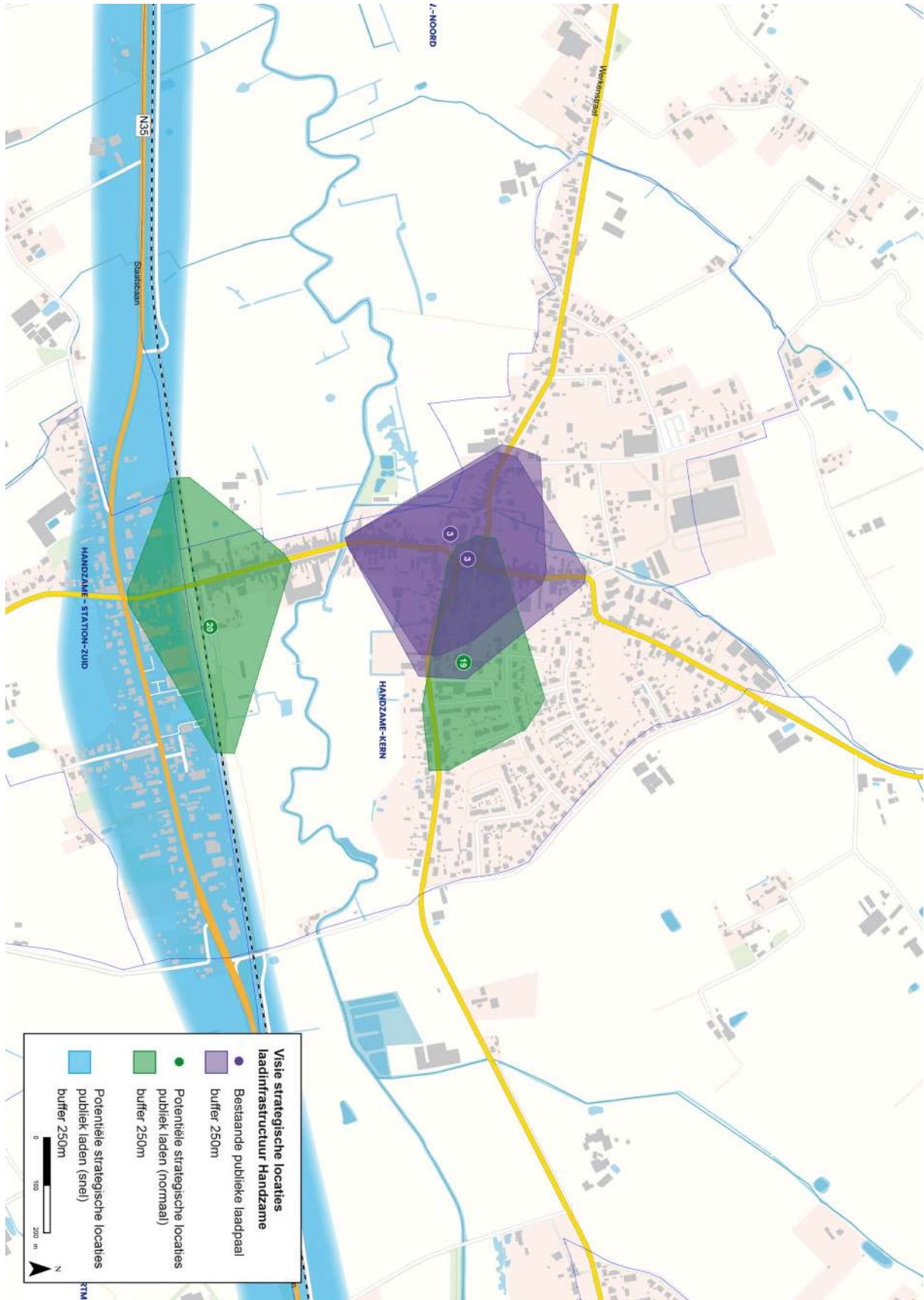
Overzicht strategische locaties (2)



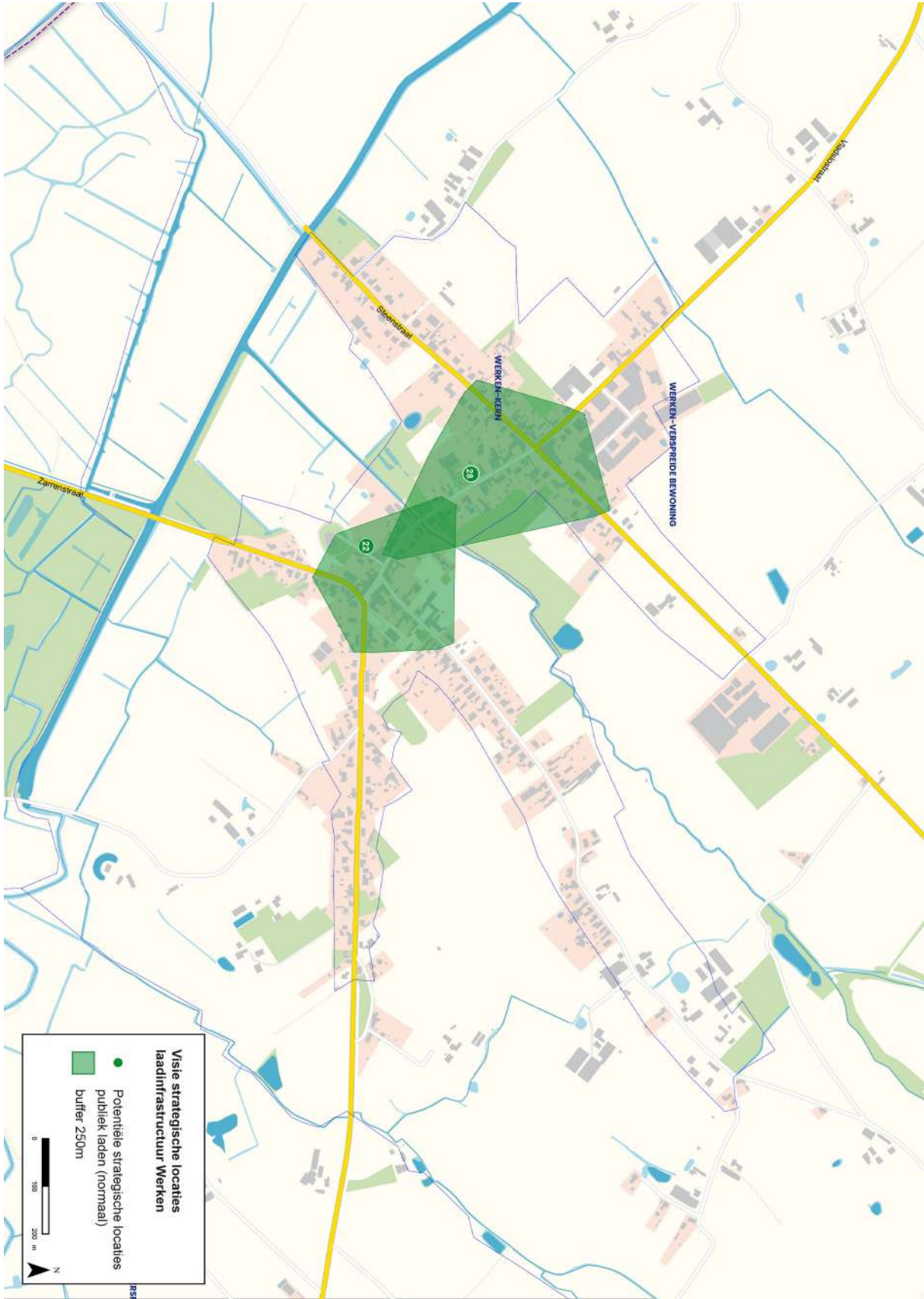
Strategische locaties - overzicht



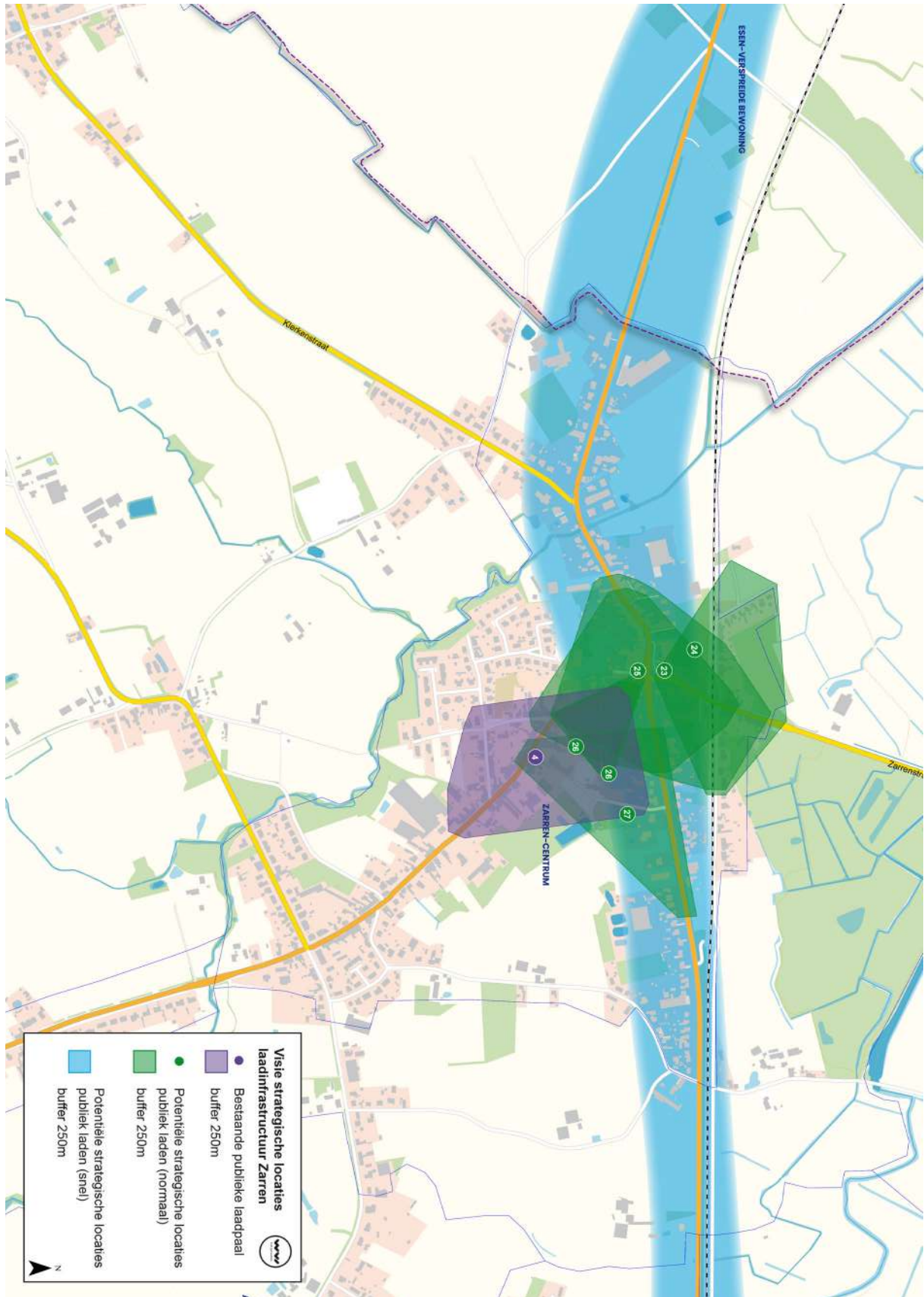
Strategische locaties Kortemark



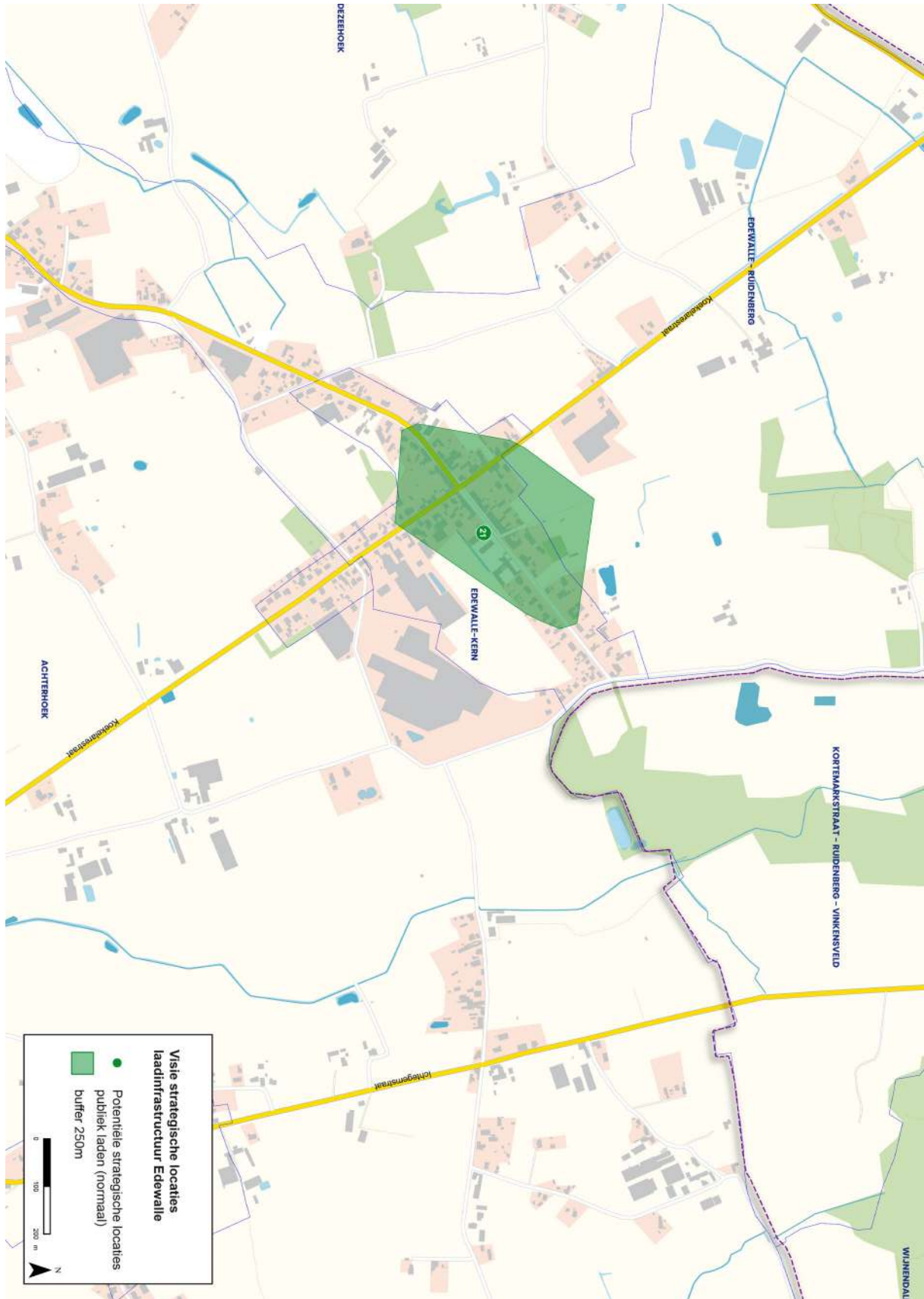
Strategische locaties Handzame



Strategische locaties Werken



Strategische locaties Zarren



Strategische locaties Edewalle

4.7.4. Beleid omgevingsvergunningen (projectgebonden laadinfrastructuur)

De plaatsing van een laadpaal is vrijgesteld van een omgevingsvergunning (niet van een vergunning inname openbaar domein).

Er is de mogelijkheid om in omgevingsvergunningen een (aansluiting voor een toekomstige) laadpaal op te leggen. Dit kan niet als bijzondere voorwaarde, gezien dit geen argument is dat bijdraagt aan bv. de goede ruimtelijke ordening. Dit kan wel als stedenbouwkundige last, waarbij er criteria moeten bepaald worden waarom die last op het betreffende project van toepassing is, op drie verschillende manieren:

- via een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (als aanvulling bv. op het Energiebesluit, evt. gegroepeerd met andere mobiliteitsaspecten, zoals bv. normen voor fietsparkeervoorzieningen):
 - » voordeel: bindend bij de beoordeling; zorgt voor transparantie en duidelijkheid bij de aanvrager, het CBS en de bevolking; uniform; objectivering reeds enigszins aanwezig omwille van de motivatie voor het opstellen van de verordening
 - » Nadeel: weinig flexibiliteit
- via een intern richtkader:
 - » voordelen: weinig vormvereisten en flexibel (je kan bv. gemotiveerd afwijken, thans gemakkelijker dan bij een verordening)
 - » nadelen: komt minder transparant over bij de burger of aanvrager; kan in een volgende bestuursperiode makkelijk te niet worden gedaan
- ad hoc: op niveau van het individuele project
 - » voordelen: flexibele manier van werken, je kan de last heel erg 'op maat' van het project gaan ramen en opleggen
 - » nadelen: niet steeds even transparant, niet uniform, intensiever onderhandelingsproces...

4.7.5. Concrete cases

De gemeente krijgt op vandaag al vragen met betrekking tot thuis-laden, die tevens een repercussie hebben op het openbaar domein. Om thuis-laden mogelijk te maken zijn er enkele ruimtelijke aspecten waarmee rekening dient gehouden te worden. Het voorbehouden van parkeerplaatsen op openbaar domein voor

het koppelen van de auto aan de eigen woning lijkt bijvoorbeeld geen goed idee. Het openbaar domein dient voor iedereen. De kans dat laadpaalexploitanten (CPO) nog interesse hebben om publieke palen te plaatsen in buurten waar dit veel voorkomt wordt tevens kleiner omdat er bij het toelaten van laadkabels over het openbaar domein wellicht een veel kleinere vraag zal zijn naar (duurder) laden aan een publieke laadpaal. Enkele mogelijke cases op een rij:

Hoe wordt omgegaan met aanvragen waarbij de laadunit op privaat domein wordt voorzien, maar waarbij de auto op het openbaar domein is opgesteld en een laadkabel over het trottoir moet voorzien worden?

Laadkabels of kabelmatten over het voetpad kunnen voor problemen zorgen:

- veiligheidsaspect en grijze zone verantwoordelijkheden: onveilige situaties voor ouderen, rolstoelgebruikers... Wanneer iemand over een dergelijke kabel ten val zou komen, ligt de aansprakelijkheid bij de eigenaar van de kabel. Maar wat als de gemeente verondersteld werd op de hoogte te zijn van het (frequente) gebruik ervan? Wordt ze dan (mee) aansprakelijk?
- dit betreft een semi-privatisering van het openbaar domein
- het gebruik van de eigen garage voor de wagen wordt niet aangemoedigd, dit vergroot de druk op het openbaar domein
- zij die geen laadmat kunnen gebruiken worden dubbel benadeeld, want publiek laden wordt duurder wegens slechte business case voor de CPO

Volgens de wegcode is het tevens in principe verboden om hinder te veroorzaken voor andere weggebruikers, maw om zomaar laadkabels over het trottoir aan te brengen (cf. artikels 7.2 en 7.3 uit de wegcode). Als de gemeente het privaat laden op openbaar domein toch zou willen toelaten, dan moet ze daar een regelgeving rond uitwerken, en die regels vastleggen in een gemeentelijk politiereglement.

Laadkabel over trottoir

Het College laat niet toe dat bij het plaatsen van een (semi-)private laadpaal, het parkeren gebeurt op openbaar domein. Het College laat dus niet toe dat er kabels lopen over de openbare weg en dus ook over het voetpad. Ook niet

met een kabelboog of dergelijke. Dit betreft een semi-privatisering van het openbaar domein, dit kan aanleiding geven tot burenruzies. Volgens de wegcode is het verboden om hinder te veroorzaken voor andere weggebruikers, met andere woorden om zomaar laadkabels over het trottoir aan te brengen (cf. artikels 7.2 en 7.3 uit de wegcode). Dit zal opgenomen worden in het politiereglement/gasreglement. Daarnaast moet dit gecommuniceerd worden door onze communicatiedienst, zodat iedereen zonder private parking weet dat ze hun E-voertuig zullen moeten laden via een openbare laadpaal. Iedereen die met een volledig elektrische wagen rijdt, zelf geen laadpunt kan installeren en niet beschikt over een publiek laadpunt in de buurt (<250m wandelafstand van de woonst/werkplaats), kan vanaf het najaar van 2022 een publiek toegankelijk laadpunt aanvragen via een e-loket (Paal volgt Wagen).

Hoe wordt omgegaan met aanvragen waarbij de laadunit op privaat domein wordt voorzien, waarbij de auto op het openbaar domein is opgesteld, maar er geen laadkabel over het trottoir moet voorzien worden?

Om zoveel mogelijk éénzelfde lijn aan te houden in de gemeente, wordt voorgesteld te kiezen voor hetzelfde scenario als bij de vorige vraagstelling.

Deze situatie zal veelal voorkomen op plaatsen voornamelijk buiten de bebouwde kom waar er vandaag geen voetpad aanwezig is, maar louter een (on)verharde berm. Gezien de berm tot de openbare weg behoort, geldt ook hier dat het plaatsen van 'voorwerpen' op de berm in se verboden is.

In se dienen automobilisten volgens de wegcode steeds 1,50 m tussen rooilijn en geparkeerd voertuig vrij te houden in kader van de doorgang voor voetgangers, in principe staan automobilisten dus niet reglementair geparkeerd in dergelijke situaties.

In sommige gevallen zal er misschien ook kunnen verwezen worden naar een eventuele vergunde parkeergelegenheid op eigen privaat domein.

Hoe wordt omgegaan met aanvragen waarbij de laadunit aan de gevel komt te hangen en de laadkabel over het openbaar domein komt?

Dit wordt niet toegestaan om de veiligheid van doorgang te garanderen.

Hoe wordt omgegaan met aanvragen voor het plaatsen van laadpalen door een particulier / bedrijf (≠ CPO) op openbaar domein?

Dit wordt niet toegelaten, gezien de particulier hier geen eigendomsrechten heeft en mogelijk in concurrentie gaat met de CPO.

■ **Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan**

- nieuwe wegencategorisering, gekoppeld aan duidelijke inrichtingsprincipes
- aanpassingen snelheidsbeleid (summiere aanpassingen bebouwde kommen, grotere zone 30's in quasi alle kernen)
- visie strategische locaties laadinfrastructuur

5. ZWAAR VERVOER

5.1. Visie

De gemeente heeft in het verleden reeds veel aandacht besteed aan haar beleid rond zwaar verkeer. Dit heeft geleid tot het weren van doorgaand zwaar verkeer d.m.v. 2 grote zones van tonnagebeperkingen. Deze zones werden afgebakend samen met de buurgemeenten.

Naast de zonale tonnagebeperkingen die uitgebreid beschreven werden onder '2. strategische projecten - 2.2 Afspraken met buurgemeentes omtrent zwaar vervoer' en in stand worden gehouden, werden in het verleden enkele lokale tonnagebeperkingen ingevoerd (in smallere straten en in sommige schoolomgevingen), die tevens in stand worden gehouden. Deze werden ingesteld in de Krekebekestraat, Watermolenstraat, Beekstraat, Middenstraat en Wilgenlaan.

Zoals hoger aangehaald zal in eerste instantie ingezet worden op ruimere zone 30's om de kernen verkeersleefbaar en -veilig te maken. Deze maatregel kan eveneens een effect hebben op het doorgaande zwaar verkeer. Doorgaand verkeer zal immers kernen trachten te mijden als er meer "weerstand" worden ingebouwd.

5.2. Vrachtroutenetwerk

In de visienota van het regionaal mobiliteitsplan werd een voorstel voor vrachtroutenetwerk opgenomen dat aangepast is aan de principes van de nieuwe wegcategorisering. De doelstellingen en functies van dit vrachtroutenetwerk betreffen:

- Ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurreute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer).
- Onderling verbinden van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten.
- Kanaliseren van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid).
- Kwetsbare gebieden (zoals kernen) vrijwaren van hinder door vrachtverkeer.

De structuur van het vrachtroutenetwerk volgt maximaal die van de nieuwe

wegencategorisering: rasters op de hogere wegcategorieën, boomstructuren op de lagere wegcategorieën. Zo kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen vrachtroutes met een verbindingsfunctie (hoofd- en regionale vrachtroutes) en routes met louter een bestemmingsfunctie voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes).

Het vrachtroutenetwerk bestaat uit drie wegcategorieën die door de vervoerregio worden geselecteerd:

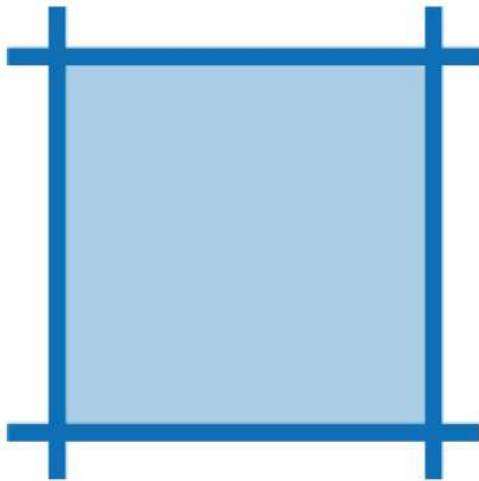
- Hoofdvrachtroutes worden gevormd door de Europese en Vlaamse hoofdwegen (E403).
- Regionale vracht(geleidings)routes worden gevormd door de meeste regionale wegen en een beperkt aantal interlokale wegen (N35, N32 en R34).
- Aanrijroutes worden gevormd door delen van regionale, interlokale en lokale wegen (het gedeelte van de N363 tussen de Kortemarkstraat in Koekelare en de N33, de Klerkenstraat, N36, en het tracé Hoogledestraat-Ieperstraat).

Aanvullend wenst de gemeente het vrachtroutenetwerk nog verder uit te breiden met lokale vrachtroutes. Deze zijn erop gericht het zwaar verkeer van de bedrijven in Kortemark die op regelmatige basis vrachtverkeer genereren, te sturen. Het toepassingsgebied van deze routes heeft geen betrekking op landbouwverkeer of vrachtverkeer dat occasioneel door zelfstandigen wordt gegenereerd. Het gaat om:

- Zarrenstraat - Werkenstraat
- Gouden-Hoofdstraat
- Amersveldestraat
- Edewallestraat - Koekelarestraat
- Kronevoordestraat
- Galgestraat
- Hoogledestraat
- Gitsstraat
- Lichterveldestraat

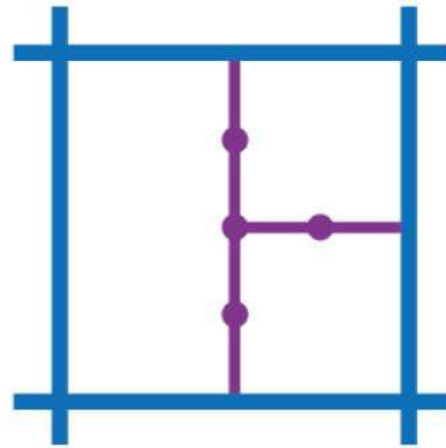
Het is de bedoeling om deze vrachtroutes één op één door te spreken met de betreffende bedrijven in Kortemark.

Verder wordt voorgesteld om een verbod voor zwaar verkeer in de Ieperstraat in te stellen d.m.v. het verbodsbord C21 3,5t MTM tussen de N35 en de Hoogledestraat.



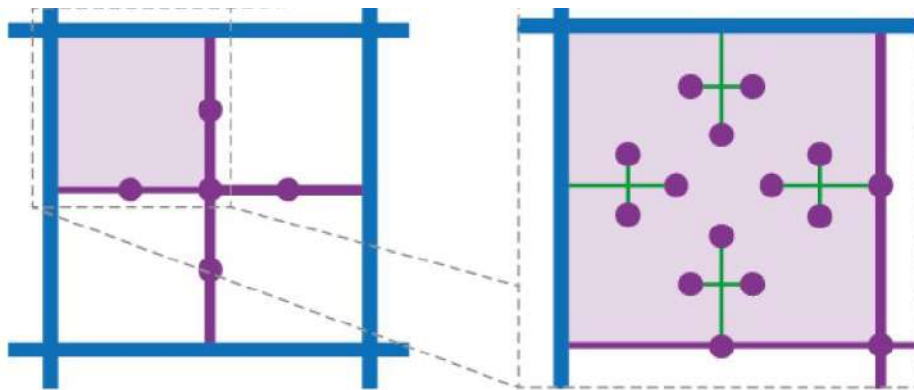
De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen samen het hoofdvrachtrouten-netwerk. De hoofdvrachtroutes vormen een rastervormig netwerk. De mazen van de hoofdvrachtroutes vormen de grootste mazen in het vrachtrouten-netwerk.

Principe hoofdvrachtroutes (bron: visienota RMP)



De regionale vrachtroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofdvrachtrouten-netwerk en verbinden bedrijventerreinen onderling. Ze verkleinen de mazen van het hoofdvrachtrouten-netwerk. De regionale vrachtroutes bestaa in eerste instantie uit regionale wegen maar niet alle regionale wegen moeten als vrachtroute worden geselecteerd.

Principes regionale vrachtroutes (bron: visienota RMP)



Ook een beperkt aantal interlokale wegen wordt geselecteerd als regionale vrachtroute. De regionale vrachtroutes vormen samen de mazen van het regionaal vrachtrouten-netwerk.

Binnen de mazen van het regionaal vrachtrouten-netwerk worden aanrijroutes geselecteerd. Zij vormen steeds boomstructuren, geen rasters. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtrouten-netwerk. Ze hebben louter een bestemmings-functie. Zowel regionale wegen, interlokale wegen als lokale wegen kunnen geselecteerd worden als aanrijroutes voor vrachtverkeer.

Principes regionale vrachtroutes en aanrijroutes (bron: visienota RMP)

5.2.1. Inrichting

Het vrachtroutenetwerk kent geen eigen inrichtingsprincipes. De inrichtingsprincipes voor Europese en Vlaamse hoofdwegen stellen dat deze wegcategorieën ontworpen moeten zijn voor gemotoriseerd inclusief vrachtverkeer. Ook de regionale en interlokale wegen worden in principe gedimensioneerd op vrachtverkeer, onafhankelijk van hun rol in het vrachtroutenetwerk.

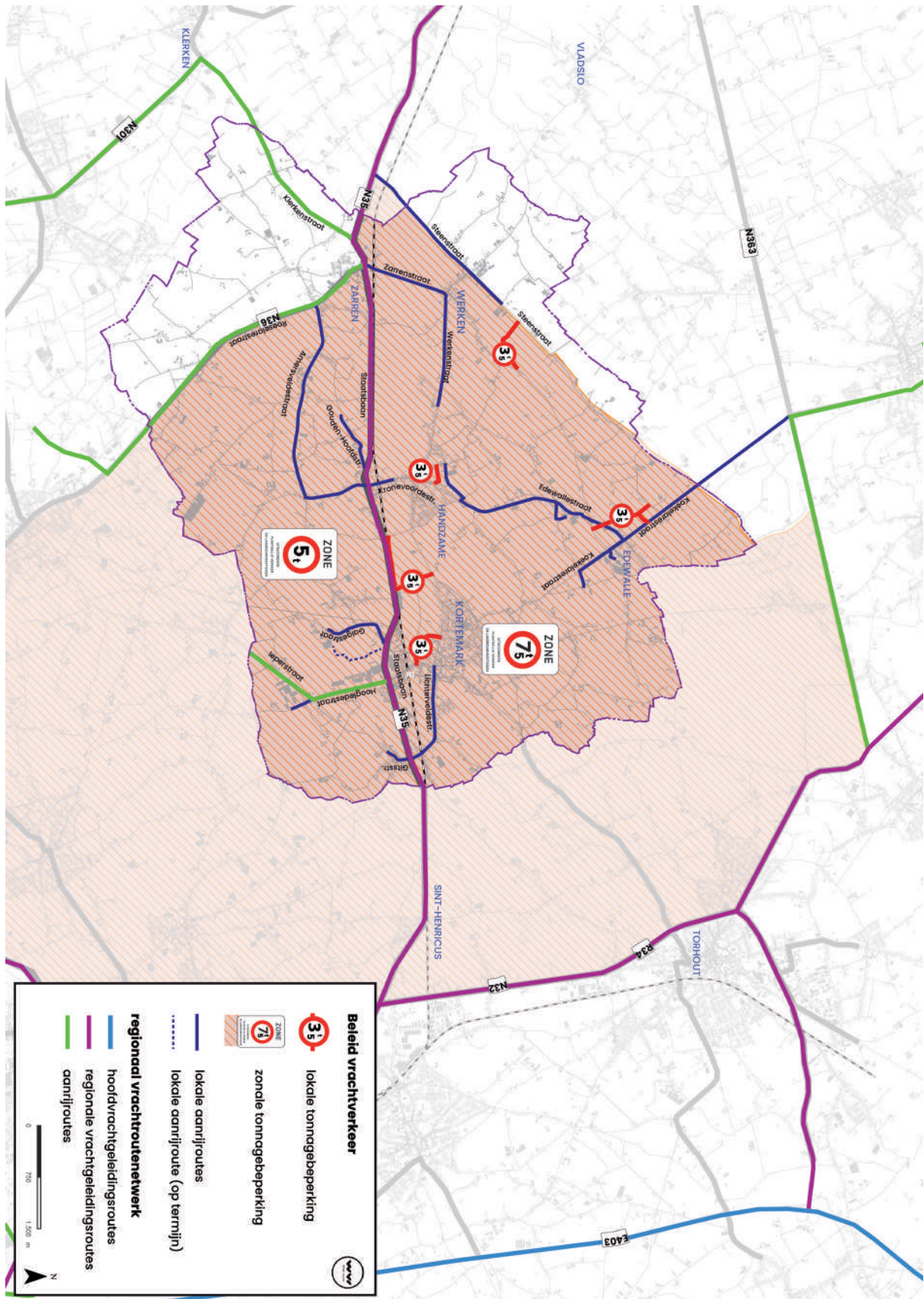
Het vrachtroutenetwerk kan wel een bijkomende leidraad zijn om keuzes te maken bij het inrichten van de wegen. Zo kunnen op wegen die onderdeel zijn van het vrachtroutenetwerk geen tonnagebeperkingen gehanteerd worden of vrachtwerende maatregelen genomen worden. Omgekeerd moeten dergelijke maatregelen principieel wel mogelijk zijn op wegen die geen onderdeel van het vrachtroutenetwerk zijn.

5.2.2. Handhaving

Het is van belang dat de zonale tonnagebeperkingen, regelmatig gehandhaafd worden.

■ Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan

- Selectie van lokale vrachtroutes



Beleid vrachtverkeer

WERKDOMEIN C | FLANKEREND BELEID

De flankerende maatregelen dienen het gevoerde mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

1. COMMUNICATIE

Om het beleidsplan te doen slagen is een goed communicatiebeleid naar verschillende doelgroepen onontbeerlijk.

Er zal gecommuniceerd worden naar volgende doelgroepen:

- naar buurgemeentes rond wegencategorisering en routes zwaar vervoer
- overleg met bedrijven rond routes zwaar vervoer

2. SENSIBILISATIE EN EDUCATIE

Om de zichtbaarheid en veiligheid van de fietser in het verkeer te vergroten, wenst de gemeente over het algemeen ook in te zetten op het dragen van fluokledij, een helm, voldoende fietsverlichting...

Dit dient een jaarlijks terugkerende campagne te zijn. Dit kan bijvoorbeeld door het inzetten van jaarlijks terugkerende banners die kunnen geplaatst worden langs de verschillende invalswegen, in de periode september - oktober.

- sensibilisatiecampagne m.b.t. wederzijds respect tussen bestuurders van zware voertuigen en fietsers. Met aandacht voor:
 - » zichtbaarheid voor je medeweggebruikers
 - » respect voor elkaar
 - » elkaars beweegredenen begrijpen

3. INFORMATIE EN PROMOTIE

Promotie van openbaar vervoer (bv. bij de scholen, in toeristische folders, bij bedrijven)

4. TARIFERING OPENBAAR VERVOER

De gemeente heeft een overeenkomst met De Lijn zodat inwoners goedkoper met het openbaar vervoer kunnen reizen:

- korting van 30% op buzzy pazz (-25-jarigen)

De gemeente organiseert vervoer op grondgebied van haar gemeente voor de lagere schoolkinderen voor de zwemlessen en van/ naar de kinderopvang.

5. HANDHAVING

- handhaving inzake parkeren (blauwe zone en foutief parkeren)
- handhaving inzake snelheidsregimes
- naleving tonnagebeperkingen

6. SIGNALISATIE EN BEWEGWIJZERING

- afwikkeling zwaar verkeer
- tonnagebeperkingen
- afbakening blauwe zone
- aanduiding centrum- en randparkings

ACTIEPLAN

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

De actiepunten zijn opgesplitst per werkdomein, met name:

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

Daarbij is een financiële inschatting gemaakt van de verschillende acties uit 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 bleek het onmogelijk om de betreffende actie te ramen. Deze acties zullen geraamd worden bij de verdere en concretere uitwerking ervan.

Per actie wordt een tijdshorizon vastgelegd:

- 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 wordt het actieplan operationeler gemaakt. Dat wil zeggen dat het actieprogramma, uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C, ook kan herschikt worden volgens andere invalshoeken. Op die manier bekomen we programmatabellen die inhoudelijk dezelfde zijn, maar met een eigen functie en functionaliteit.

EVALUATIE

Het voorstel betreffende de evaluatie van het beleidsplan is gebaseerd op de omzendbrief van dep. MOW d.d. 13/03/2009 omtrent de evaluatie en bijsturing van de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Het college van burgemeester en schepenen zal tweejaarlijks (onpare jaren) het opgestelde actieplan overlopen om een stand van zaken van uitvoering van het mobiliteitsplan op te volgen. Indien noodzakelijk kan advies ingewonnen worden van de lokale verkeerscommissie. Deze werkgroep kan indien nodig uitgebreid worden met vertegenwoordigers van andere organisaties.

Minstens om de 5 jaar na de conformverklaring van het mobiliteitsplan wordt het plan geëvalueerd en herzien aan de hand van de procedure van de sneltoets. In de sneltoets wordt de actualiteitswaarde van het mobiliteitsplan onderzocht en wordt aangegeven welke stappen ondernomen moeten worden om het plan opnieuw actueel te maken.

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

- ongevallenregistratie
- ongevallenGIS
- snelheidsmetingen
- parkeertellingen
- controles op blauwe zone
- handhaving tonnagebeperingen

BIJLAGES

- Typeprofielen lokale wegen
- Actieplan

Actieprogramma ABC

Werkdomein ruimtelijk beleid

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A1	opmaak RUP De Sneepe	ruimtelijke ordening	binnengebied Snepestraat - Koutermolenstraat - Oogstweg	ruimtelijk beleid			hoog	gemeente	private ontwikkelaar	KT
A2	RUP Den Groten Hof	realisatie woonprogramma	zone tussen kerk en spoorlijn Zarren	ruimtelijk beleid			hoog	gemeente	private ontwikkelaar	KT
A3	RUP Staatsbaan	realisatie bedrijventerrein	Hoogledestraat, Galgestraat	ruimtelijk beleid			hoog	gemeente	provincie, WVI	KT
A4	ontwerpkader groenblauwe as Kortemark	realisatie woonprogramma	binnengebied Nieuwstraat - Stationsstraat	ruimtelijk beleid			hoog	gemeente	private ontwikkelaar, VMM	KT

Werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B1	opmaak gemeentelijk wegenregister	trage wegen, gemeentewegen	gebiedsdekkend	uitbouw voetgangersnetwerk			hoog	gemeente		KT
B2	opmaak beleidskader trage wegen	trage wegen, gemeentewegen	gebiedsdekkend	uitbouw voetgangersnetwerk			hoog	gemeente		KT
B3	maatregelen in schoolomgevingen en op schoolroutes	schoolomgevingen en -routes	ruime omgeving scholen	verkeersveiligheid, modal shift			hoog	gemeente	AWV	KT
B4	herinrichting trage weg Zarrenplein - GBS De Linde	schoolomgevingen en -routes	trage weg Zarrenplein - GBS De Linde	verkeersveiligheid, sociale veiligheid			hoog	gemeente, sociale huisvestingsmaatschappij	school	KT
B5	maatregelen Zarren-Lindestraat	schoolomgevingen en -routes	Zarren-Lindestraat; kruispunten met de Mollestraat, Roeselarestraat en Kruisstraat	verkeersveiligheid			hoog	gemeente		KT
B6	onderzoek gebruik Ruyterhoekstraat - Mollestraat als schoolroute (trage weg)	schoolomgevingen en -routes	Ruyterhoekstraat - Mollestraat	voetgangersnetwerk, modal shift			gemiddeld	gemeente		MLT
B7	maatregelen N35 Zarren (herinrichting kruispunt, lichtenregeling)	schoolomgevingen en -routes	Staatsbaan, Esenstraat	verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid			hoog	AWV	gemeente	KT
B8	realisatie fietssnelweg F35	BFF	gedeelte vanaf Zarrenstraat richting Diksmuide (0,55 km)	creëren hoogwaardige langeafstandsfietsroute	€ 165.000	Fietsfonds	hoog	provincie	Dep. MOW, AWV, gemeente, Infrabel	LT
B9	realisatie fietssnelweg F35	BFF	gedeelte vanaf station Kortemark richting Lichtervelde / Torhout (1,80 km)	creëren hoogwaardige langeafstandsfietsroute	€ 540.000	Fietsfonds	hoog	provincie	Dep. MOW, AWV, gemeente, Infrabel, NMBS	KT
B10	fietsroute Kortemark - Gits	BFF	wegsegment tussen Oude Zeedijkstraat en gemeentegrens (0,55 km)	Verkeersveiligheid, fietscomfort	€ 165.000	Fietsfonds	hoog	provincie	gemeente, Dep. MOW	LT
B11	fietsroute Kortemark - Ichtegem	BFF	vanaf uitrit De Kouter tot aan de gemeentegrens (3,25 km)	Verkeersveiligheid, fietscomfort	€ 975.000	Fietsfonds	hoog	provincie	gemeente, Dep. MOW	LT
B12	fietsroute Kortemark - Edewalle - Koekelare	BFF	wegsegment van de Koekelarestraat tussen Ichtegemstraat en de Middenstraat (2,65 km)	Verkeersveiligheid, fietscomfort	€ 800.000	Fietsfonds	hoog	provincie	gemeente, Dep. MOW	MLT
B13	fietsroute Kortemark - Hooglede	BFF	wegsegment Hoogledestraat (2,30 km)	Verkeersveiligheid, fietscomfort	€ 690.000	Fietsfonds	hoog	provincie	gemeente, Dep. MOW	LT
B14	fietsroute Staden - Zarren - Werken - Koekelare	BFF	wegsegment Steenstraat (0,72 km)	Verkeersveiligheid, fietscomfort	€ 220.000	Fietsfonds	hoog	provincie	gemeente, Dep. MOW	LT
B15	fietsroute Edewalle - Handzame	BFF	wegsegment Edewallestraat vanaf Handzameplein tot aan de Koekelarestraat (3,40 km)	Verkeersveiligheid, fietscomfort	€ 1.025.000	Fietsfonds	hoog	provincie	gemeente, Dep. MOW	MLT
B16	fietsroute Handzame - De Geite	BFF	wegsegmenten Kronevoordestraat tussen Handzameplein en Handzamevaart (0,25 km) en Groenestraat (2,60 km)	Verkeersveiligheid, fietscomfort	€ 855.000	Fietsfonds	hoog	provincie	gemeente, Dep. MOW	LT
B17	fietsroute Zarren - Klerken	BFF	wegsegment tussen Esenstraat en de gemeentegrens (2,25 km)	Verkeersveiligheid, fietscomfort	€ 675.000	Fietsfonds	hoog	provincie	gemeente, MOW	LT
B18	uitbouw fietsstallingen en overige fietsvoorzieningen	parkeerbeleid fietsers	attractiepolen, bushaltes, Hoppinpunten	verhogen comfort fietsers		gesubsidieerde fietsoverkappingen De Lijn of 75% via Vlaams gewest, BVR	hoog	gemeente	AWV, Dep. MOW, De Lijn	KT-LT

B19	plaatsen mobiele fietsenstallingen bij evenementen	parkeerbeleid fietsers	evenementlocaties	verhogen comfort fietsers, modal shift			hoog	gemeente		continu
B20	inrichting regionaal Hoppinpunt Kortemark	openbaar vervoer	station Kortemark	combimobiliteit	€ 100.000	BVR Hoppinpunten, subsidie toegankelijke haltes	hoog	gemeente	VVM De Lijn, dep. MOW, NMBS	KT
B21	inrichting buurtHoppinpunt Handzame	openbaar vervoer	bushalte Handzame Dorp	combimobiliteit	€ 85.000	BVR Hoppinpunten, subsidie toegankelijke haltes	hoog	gemeente	VVM De Lijn, dep. MOW,	KT
B22	inrichting buurtHoppinpunt Werken	openbaar vervoer	bushalte Werken Dorp	combimobiliteit	€ 55.000	BVR Hoppinpunten, subsidie toegankelijke haltes	hoog	gemeente	VVM De Lijn, dep. MOW	KT
B23	inrichting buurtHoppinpunt Edewalle	openbaar vervoer	OC Edewallehof	combimobiliteit	€ 20.000	BVR Hoppinpunten, subsidie toegankelijke haltes	hoog	gemeente	VVM De Lijn, dep. MOW	KT
B24	inrichting flexhaltes	openbaar vervoer	Klerkenstraat, Kapoenstraat, Jan Mioenstraat, Bescheewegestraat, St. Pieterskruisstraat en Sint-Jan De Deo	basisbereikbaarheid	€ 6.000		hoog	gemeente	VVM De Lijn, dep. MOW	KT
B25	aanleg toegankelijke bushaltes langs gemeentewegen	openbaar vervoer	bushaltes nieuw openbaar vervoerplan	toegankelijkheid		subsidie voor aanleg van een toegankelijke halte	hoog	gemeente	VVM De Lijn	KT-LT
B26	uitbreiden zone 30's	verblijfsgebieden, snelheidsbeleid	kernen Kortemark, Handzame, Zarren en Werken	verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente, AWV		KT-LT
B27	uitbreiden bebouwde kommen Handzame en Zarren	verblijfsgebieden, snelheidsbeleid	Zwevelvoetstraat en Staatsbaan	verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente, AWV		KT
B28	poorteffecten bebouwde kommen	snelheidsbeleid	Kortemark: Ichtegemstraat, Handzamestraat Handzame: Edewallestraat, Handzamestraat Zarren: Zarren-Lindestraat, Amersveldestraat Edewalle: Edewallestraat, Koekelarestraat (2x), Pastoor D. Vanhautestraat	verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente, AWV		KT
B29	bewegwijzering parkings	parkeerbeleid	parkings Kortemark	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		KT
B30	aanpassingen toegang Proostdijeparking	parkeerbeleid	Proostdijeparking	verkeersleefbaarheid			gemiddeld	gemeente		MLT
B31	aanpassingen toegang parking Albatros	parkeerbeleid	Parking Albatros (toegang vanaf Staatsbaan)	verkeersleefbaarheid			gemiddeld	gemeente		MLT
B32	uitrol publieke laadpalen (strategische locaties)	parkeerbeleid	zie visie strategische locaties	faciliteren elektrificatie wagenpark			hoog	gemeente		KT

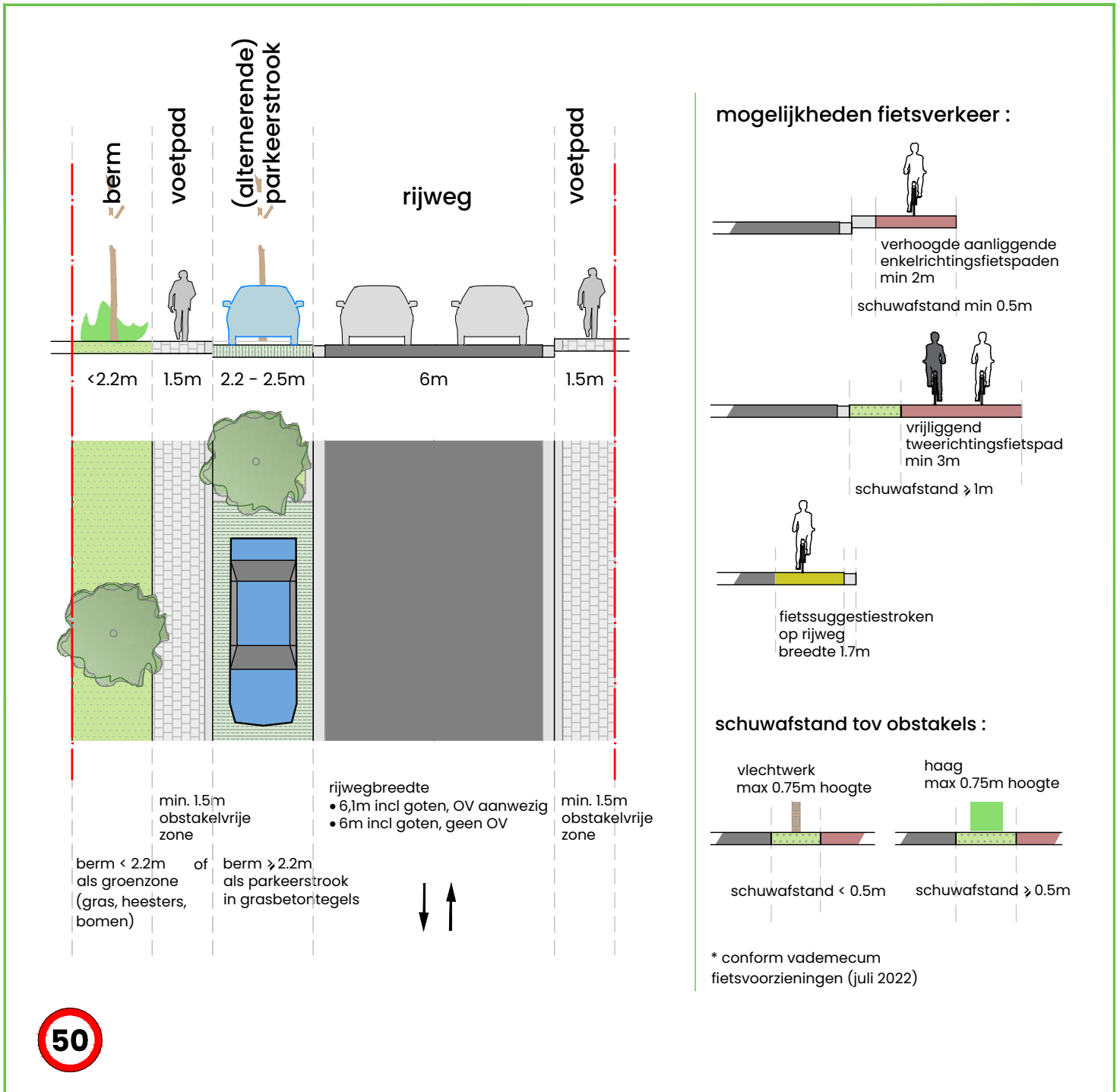
Werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C1	sensibiliseren en informeren leerlingen en (groot)ouders (voetpool, autovrije schooldag, verkeersweek, informatie bij inschrijving, acties duurzaam verkeer, dragen fluokledij, helm, fietsverlichting)	informatieverstrekking, sensibilisatie	scholen	verkeersveiligheid			hoog	scholen	gemeente	continu
C2	campagne zichtbaarheid in het verkeer	sensibilisatie	scholen	verkeersveiligheid			hoog	gemeente	scholen, VSV	jaarlijks
C3	uitdelen fluohesje bij start schooljaar	vervoersmanagement	scholen	verkeersveiligheid			hoog	gemeente	scholen	jaarlijks
C4	fietscontroles	vervoersmanagement	scholen	verkeersveiligheid			hoog	gemeente	scholen, politiezone	jaarlijks
C5	voetgangers- en fietsexamen	vervoersmanagement	scholen	verkeersveiligheid			hoog	scholen	gemeente	jaarlijks
C6	actie rond dode hoek	vervoersmanagement	scholen	verkeersveiligheid			hoog	scholen	gemeente	jaarlijks
C7	sensibilisatiecampagne respect fietsers ↔ bestuurders zware voertuigen	vervoersmanagement	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente		KT
C8	sensibilisatie foutparkeren	sensibilisatie	gebiedsdekkend, schoolomgevingen	verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid			hoog	gemeente	scholen, politiezone	continu
C9	handhaving blauwe zone	handhaving	parkeerplaatsen blauwe zone	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente	externe firma	continu
C10	doorspreken lokale vrachtroutes met Kortemarkse bedrijven	sensibilisatie	bedrijven gevestigd in Kortemark	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		KT
C11	handhaving zonale tonnagebeperkingen	zwaar verkeer	Zones ten noorden en zuiden van N35 in Kortemark en buurgemeentes	weren doorgaand zwaar verkeer			hoog	politiezones	gemeente	continu
C12	monitoring verplaatsingsgedrag schoolgaande kinderen	evaluatie	scholen	modal shift			hoog	gemeente	scholen	halfjaarlijks
C13	monitoring en evaluatie mobiliteitsplan	evaluatie	gebiedsdekkend	uitvoering mobiliteitsbeleid			hoog	gemeente	projectstuurgroep	tweejaarlijks

GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED
Centrumgebied
Ontsluitingsweg



50

mogelijke snelheidsremmende maatregelen

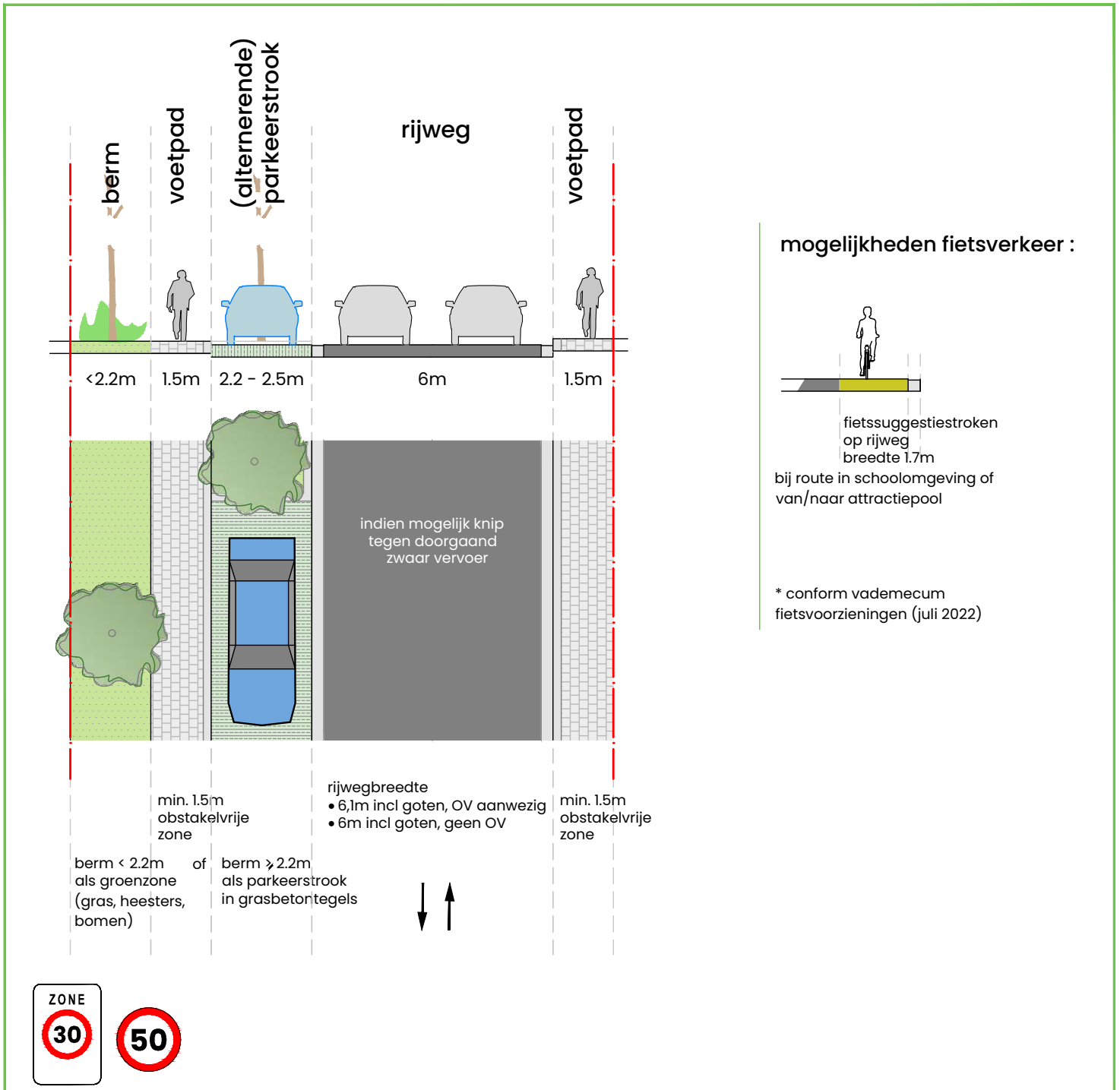
- punctuele wegversmalling(en)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met fietsuggestiestroken of rijstrookverdeling)
- groenvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg of fietsuggestiestroken)
- alternerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)
- verticale elementen tussen fietspad en rijweg



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED
Centrumgebied
Erftoegangsweg - (plaatselijk) zwaar vervoer



mogelijke snelheidsremmende maatregelen (verplicht bij hogere intensiteiten zwaar vervoer)

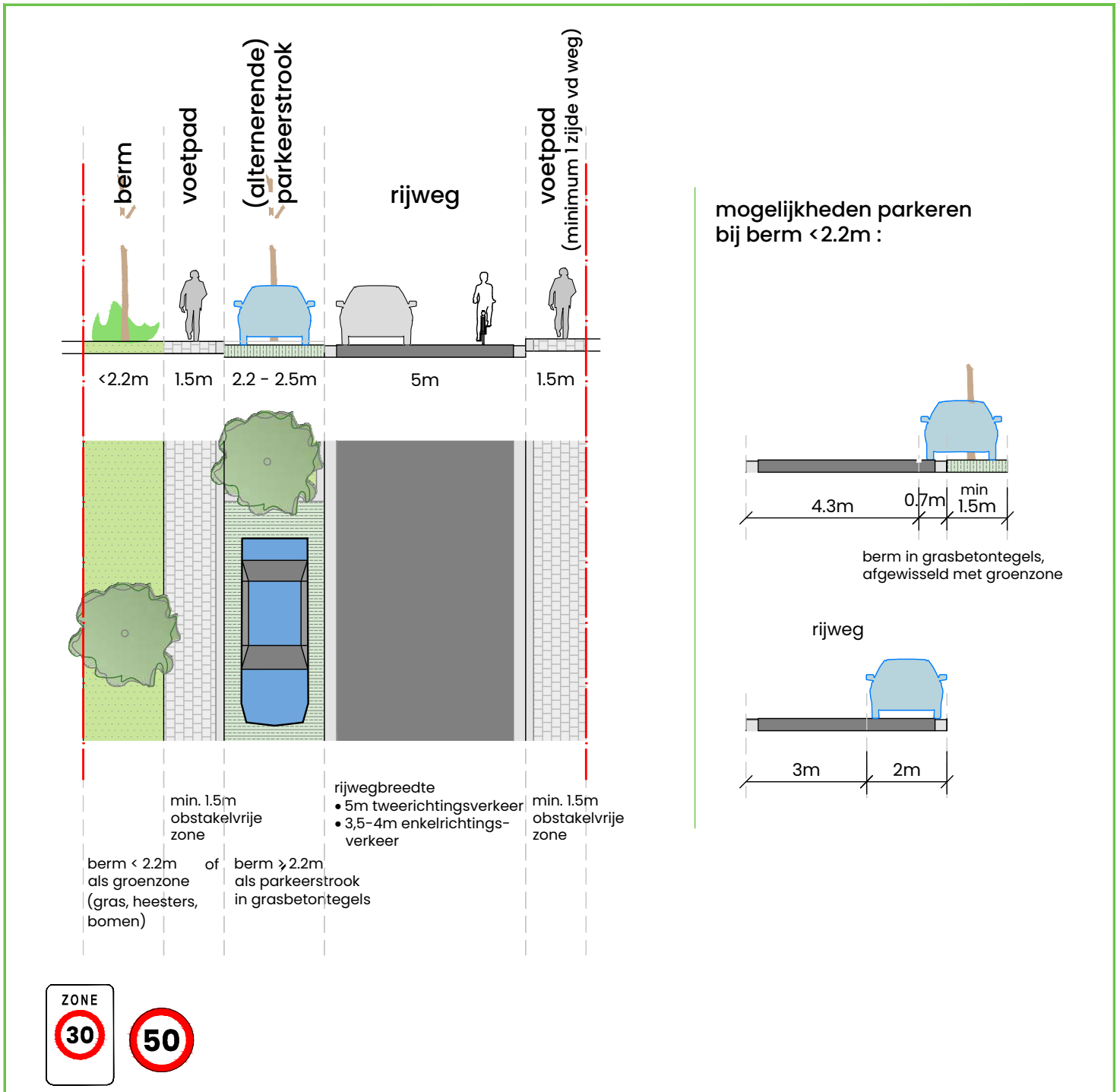
- punctuele wegversmalling(en)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met fietsuggestiestroken of rijstrookverdeling)
- groenvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg of fietsuggestiestroken)
- alternerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED
Centrumgebied
Erftoegangsweg - ontsluitingsweg op wijkniveau



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

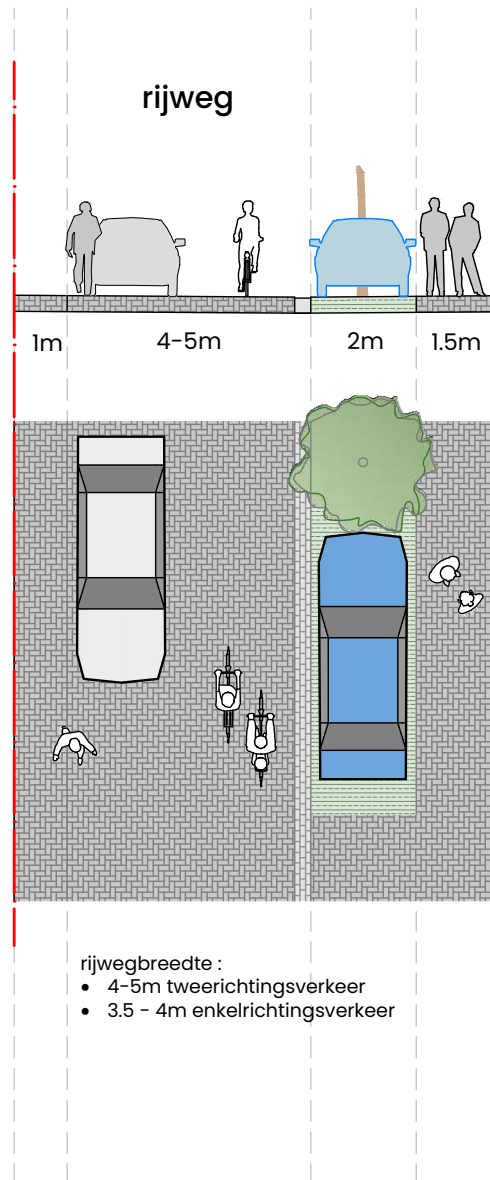
- punctuele wegversmalling(en)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met fietssuggestiestroken of rijstrookverdeling)
- groenvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg of fietssuggestiestroken)
- alternerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED
Centrumgebied
Erftoegangsweg - wijk



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

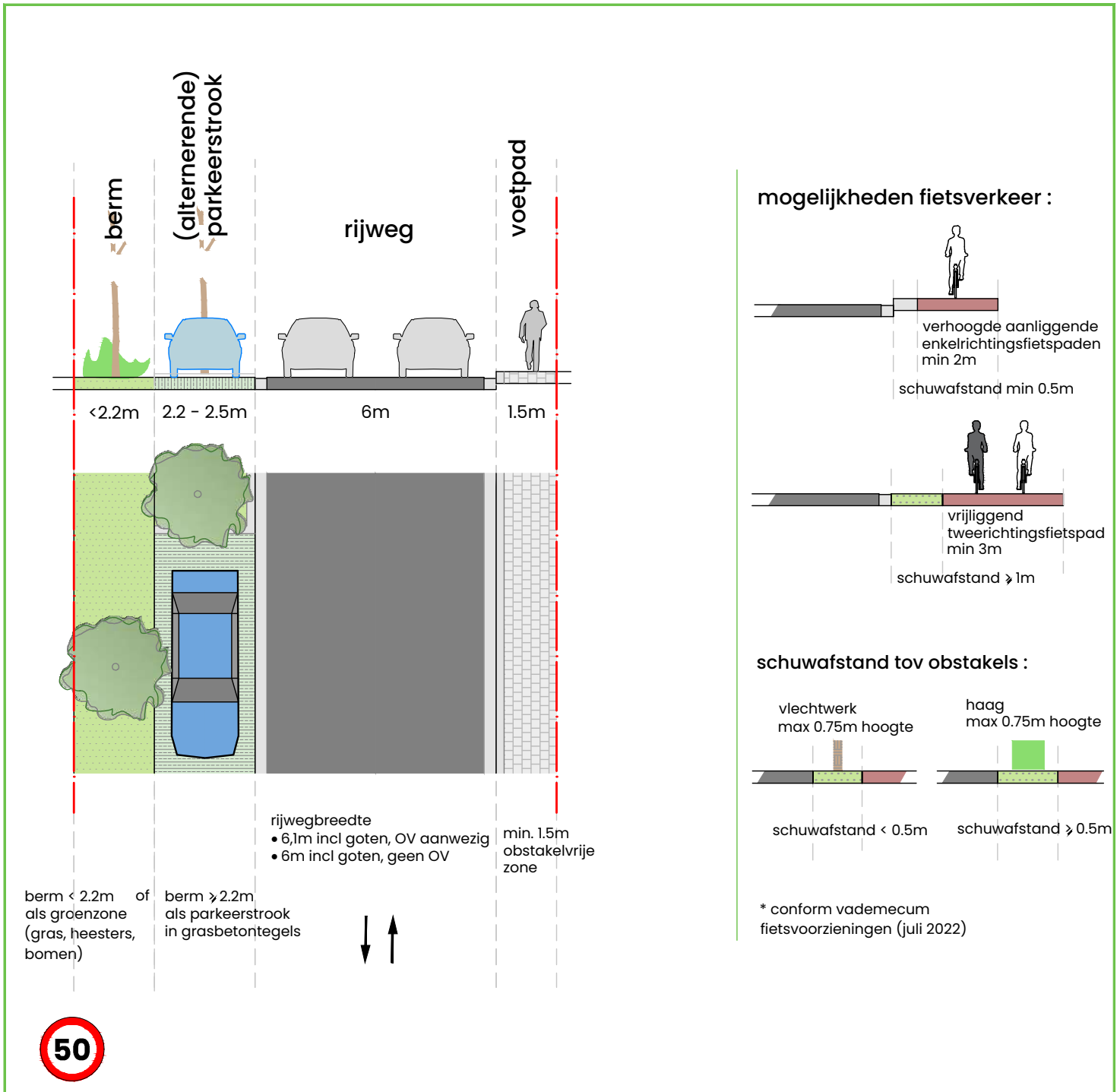
- punctuele wegversmallings(en)
- groeninvulling bermen
- alternerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED
Overgangsgebied
Ontsluitingsweg



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

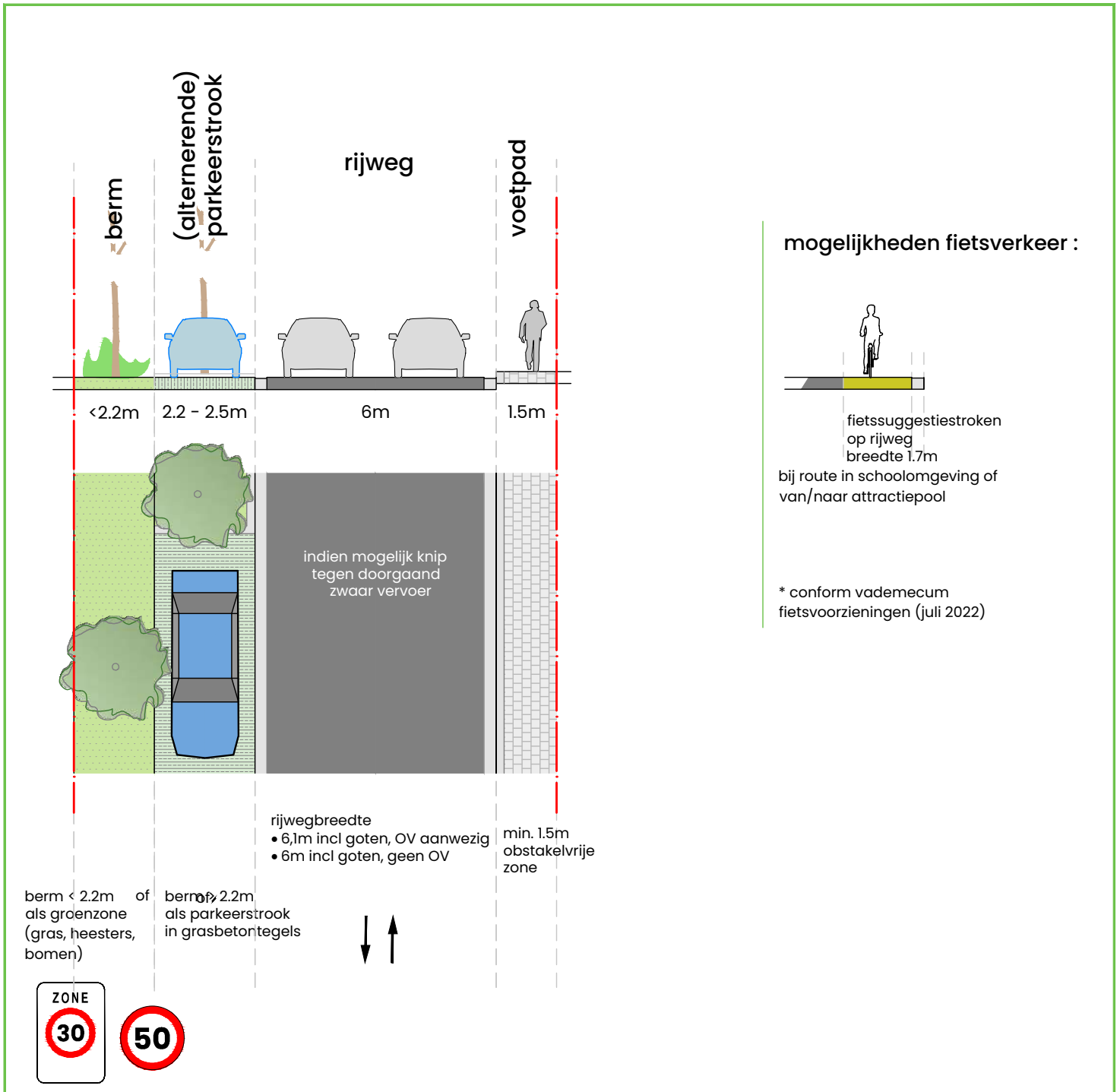
- alternerende wegversmallingen (bv als poorteffect)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groeninfilling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)
- alternerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)
- verticale elementen tussen fietspad en rijweg



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED
Overgangsgebied
Erftoegangsweg - (plaatselijk) zwaar vervoer



mogelijke snelheidsremmende maatregelen (verplicht bij hogere intensiteiten zwaar vervoer)

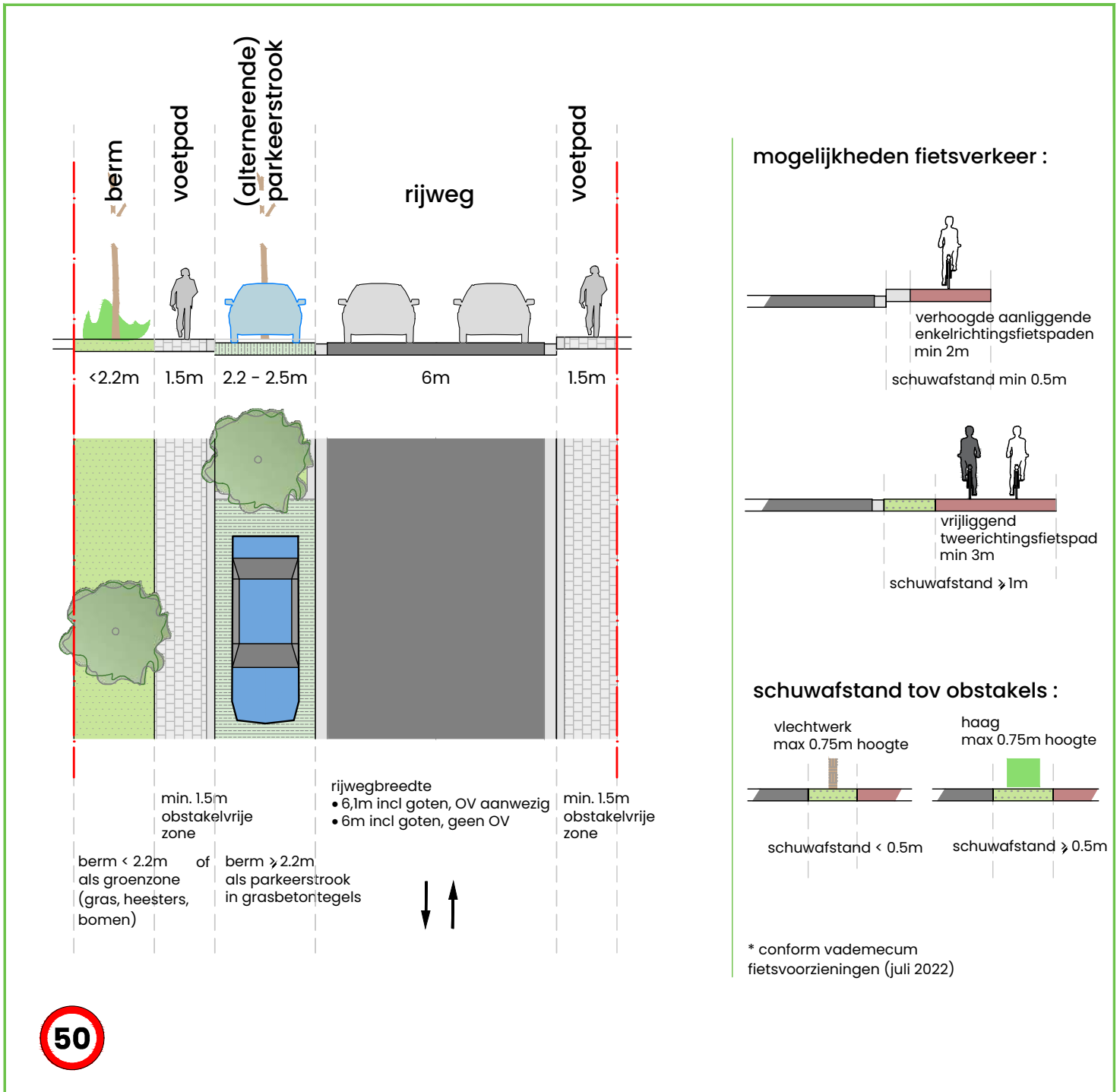
- alternerende wegversmallingen (bv als poorteffect)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groeninvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)
- alternierend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Centrumgebied, binnen bebouwde kom
Ontsluitingsweg



50

mogelijke snelheidsremmende maatregelen

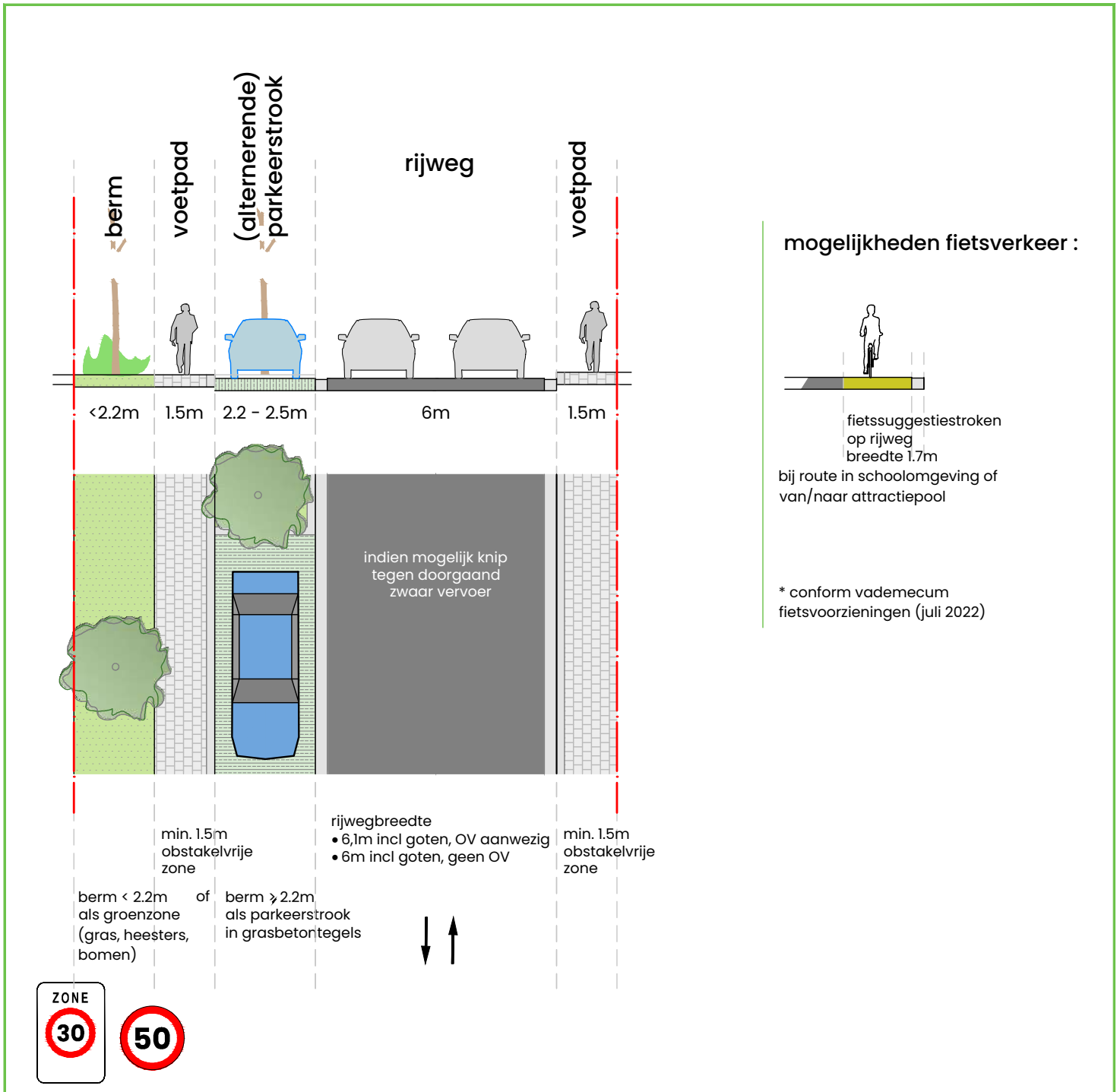
- punctuele wegversmalling(en)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groenvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)
- alternerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)
- verticale elementen tussen fietspad en rijweg



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Centrumgebied, binnen bebouwde kom
Erftoegangsweg - (plaatselijk) zwaar vervoer



mogelijke snelheidsremmende maatregelen (verplicht bij hogere intensiteiten zwaar vervoer)

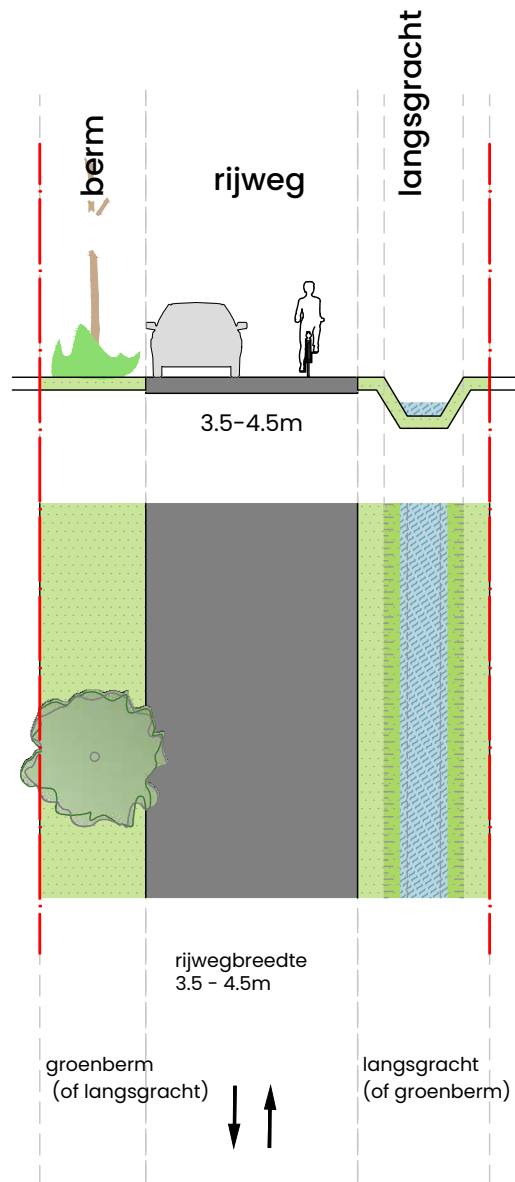
- punctuele wegversmalling(en)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groenvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)
- alternerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Centrumgebied, binnen bebouwde kom
Erftoegangsweg - landbouwweg



50

mogelijke snelheidsremmende maatregelen

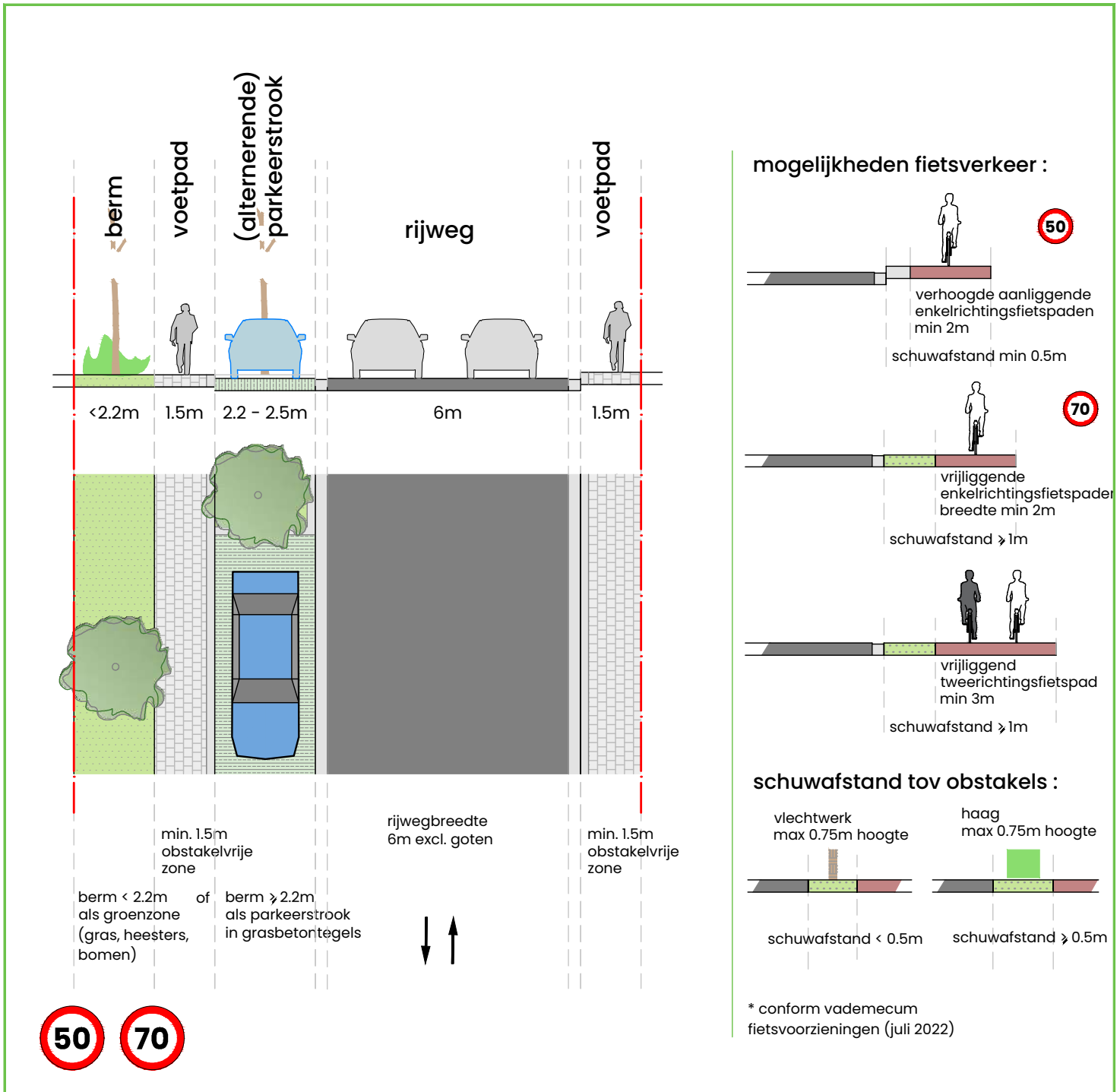
- groeninvulling bermen



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
 Centrumgebied, buiten bebouwde kom (aansluiting op bebouwde kom)
 Ontsluitingsweg



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

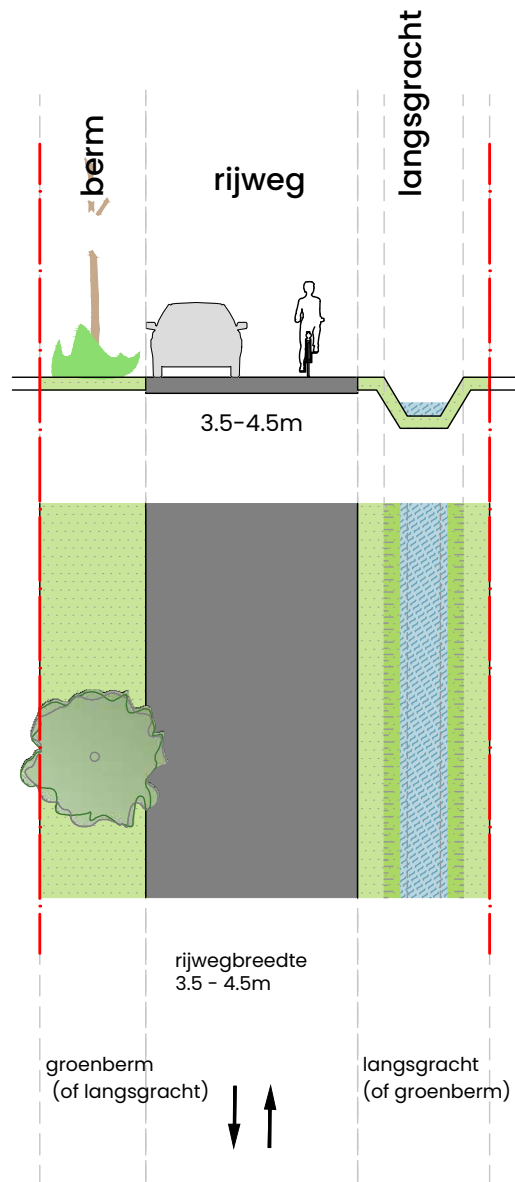
- punctuele wegversmalling(en)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groenvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)
- alternierend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)
- verticale elementen tussen fietspad en rijweg



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Centrumgebied, buiten bebouwde kom (aansluiting op bebouwde kom)
Erftoegangsweg - landbouwweg



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

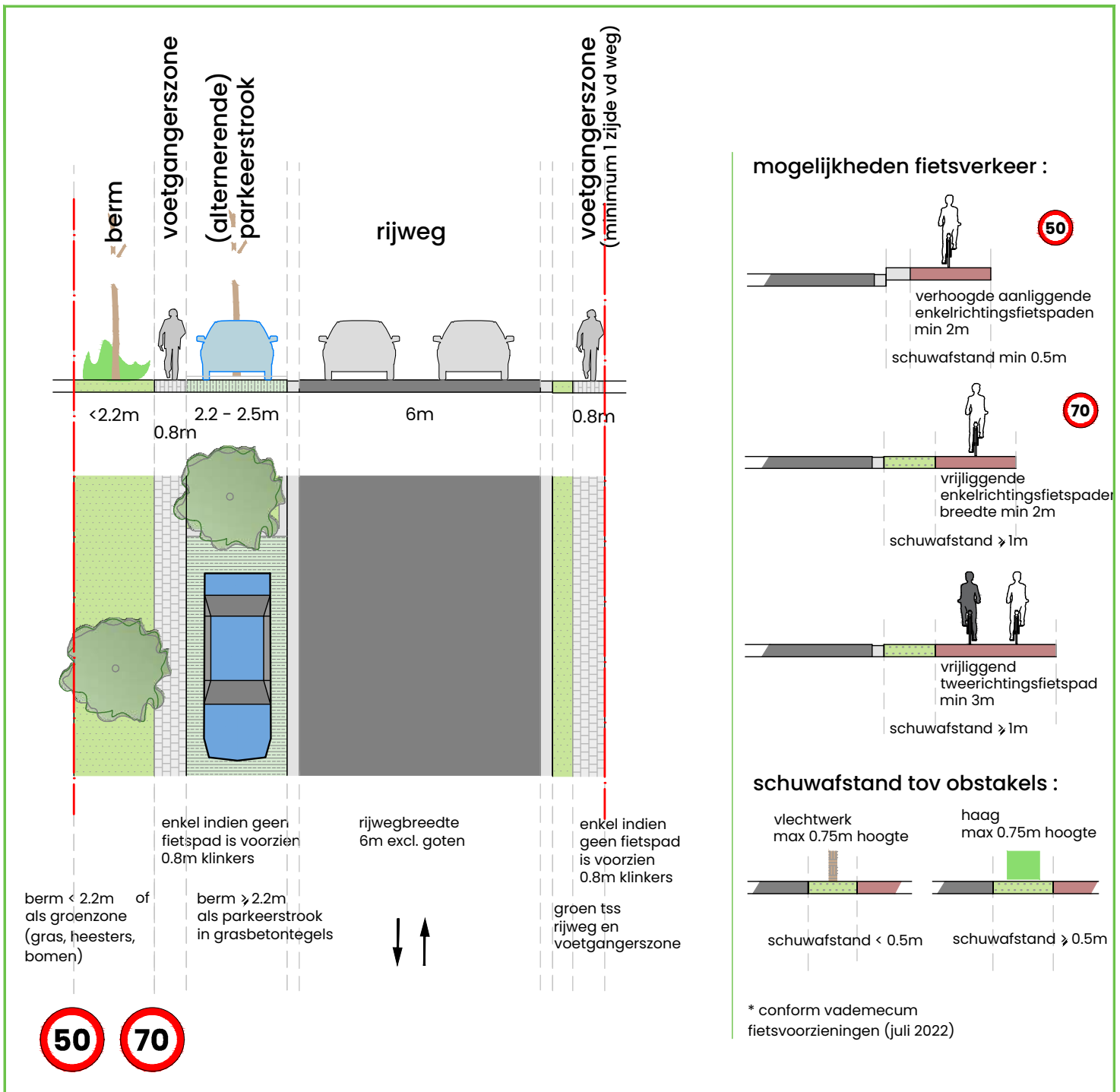
- groeninvulling bermen



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
 Centrumgebied, buiten bebouwde kom (geen aansluiting op bebouwde kom)
 Ontsluitingsweg



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

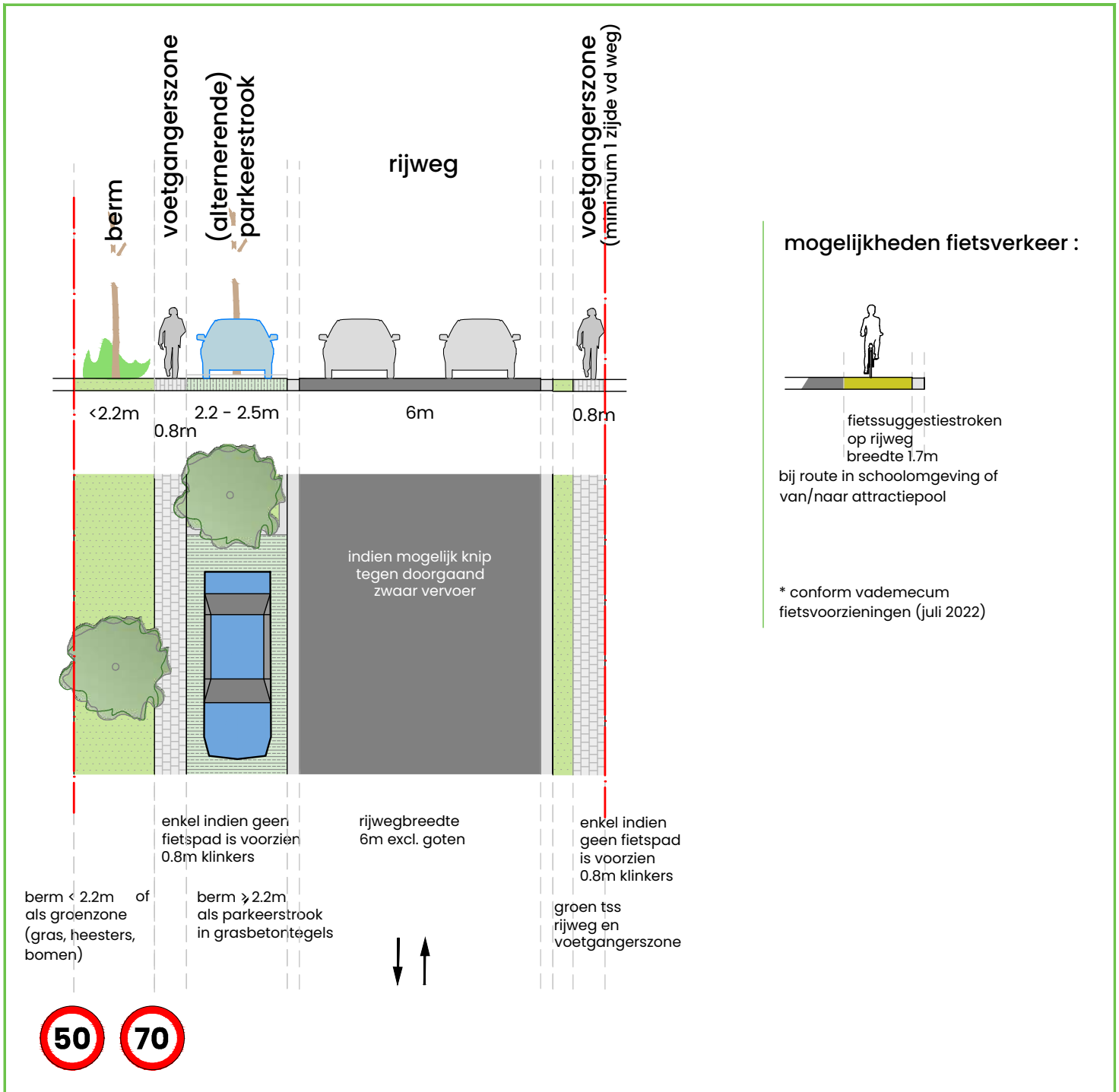
- punctuele wegversmalling(en)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groenvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)
- alternierend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)
- verticale elementen tussen fietspad en rijweg



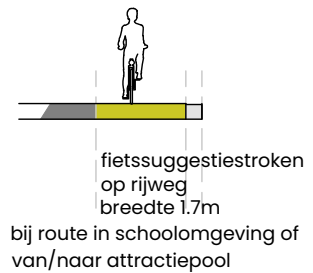
GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
 Centrumgebied, buiten bebouwde kom (geen aansluiting op bebouwde kom)
 Erftoegangsweg - (plaatselijk) zwaar vervoer



mogelijkheden fietsverkeer :



* conform vademecum fietsvoorzieningen (juli 2022)

mogelijke snelheidsremmende maatregelen (verplicht bij hogere intensiteiten zwaar vervoer)

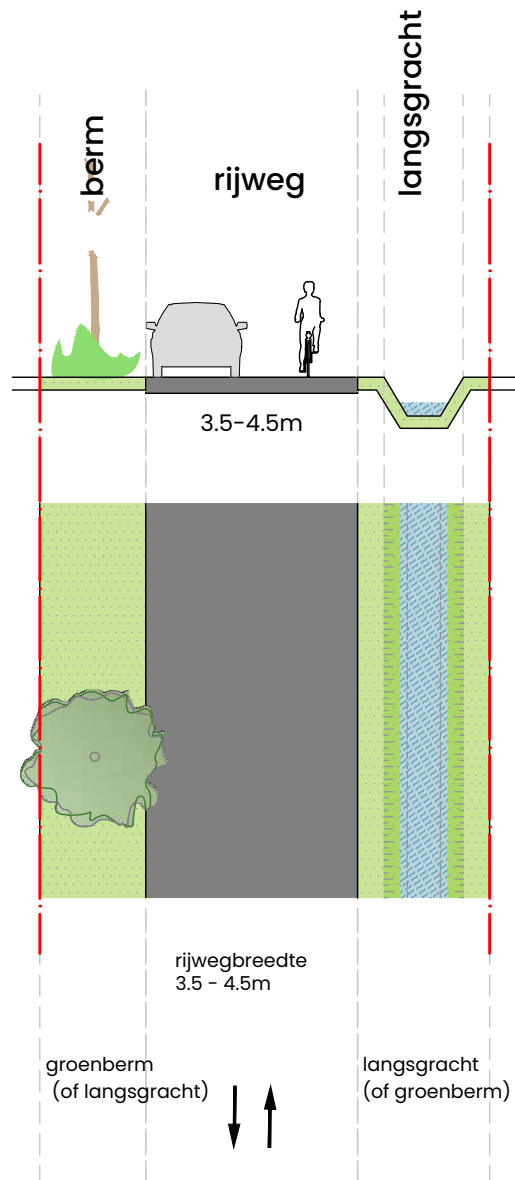
- punctuele wegversmalling(en)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groeninvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)
- altemnerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Centrumgebied, buiten bebouwde kom (geen aansluiting op bebouwde kom)
Erftoegangsweg - landbouwweg



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

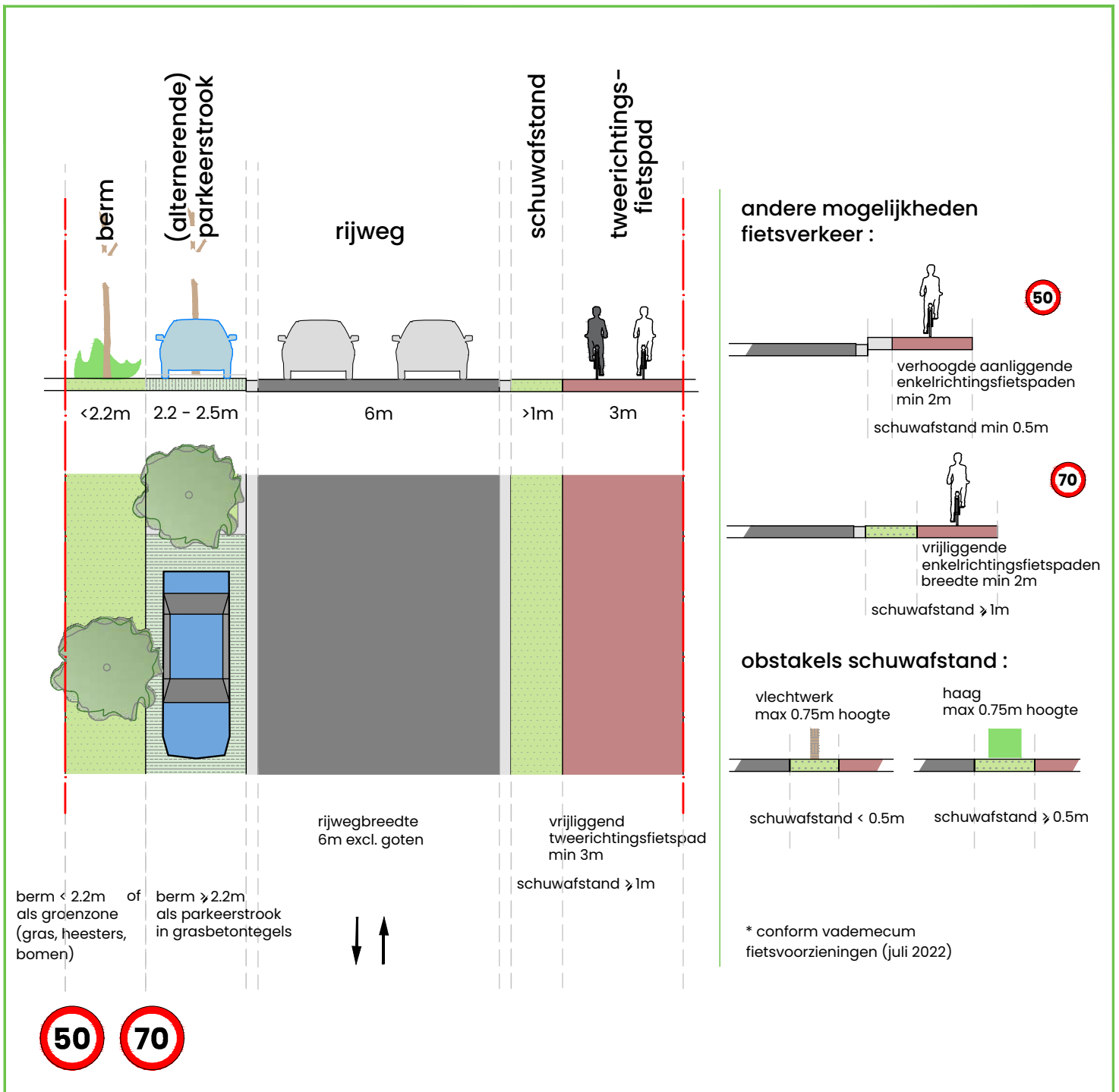
- groeninvulling bermen



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Overgangsgebied
Ontsluitingsweg



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

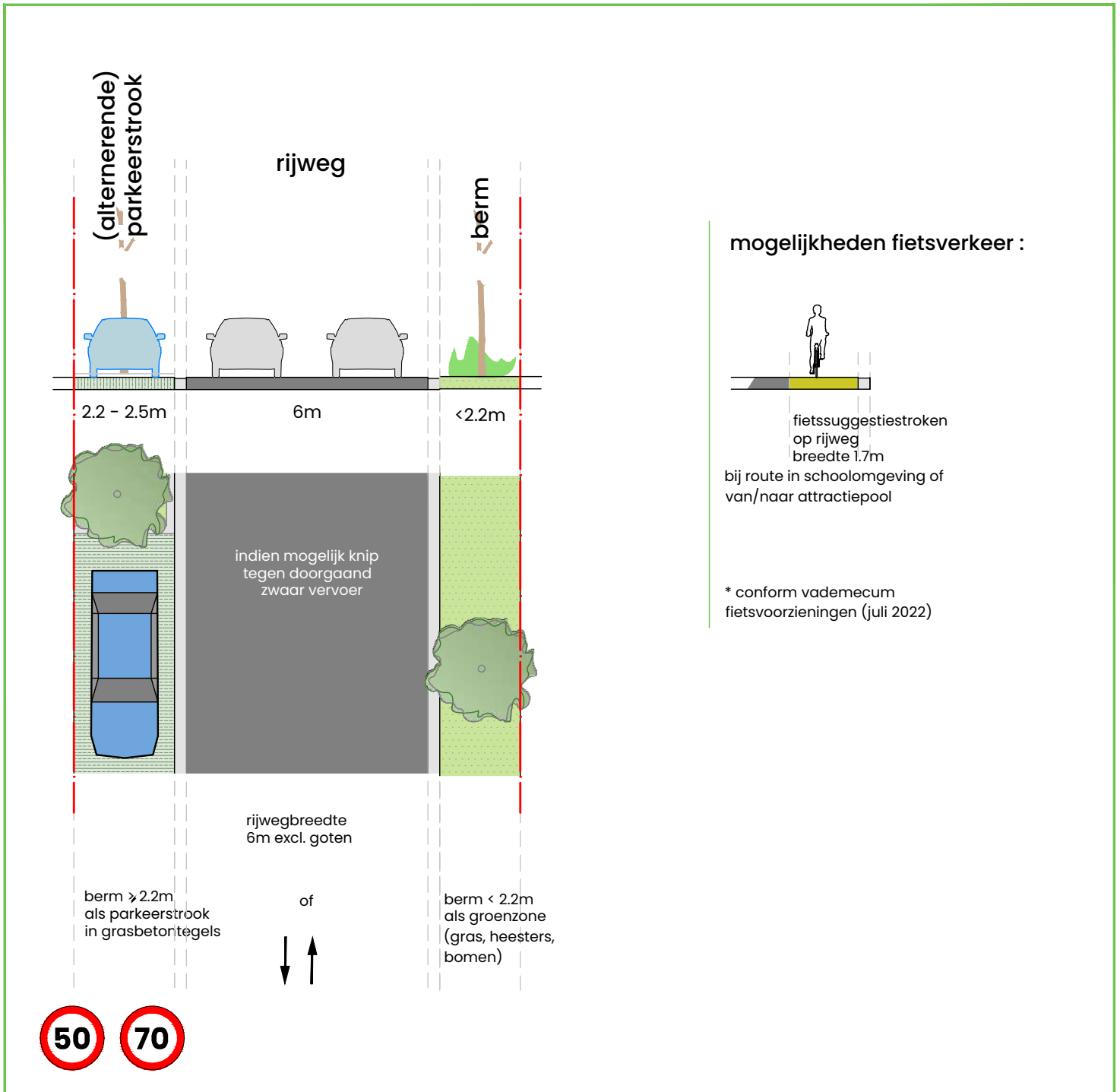
- alternerende wegversmallingen (bv als poorteffect)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groenvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)
- alternierend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)
- verticale elementen tussen fietspad en rijweg



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Overgangsgebied
Erftoegangsweg - (plaatselijk) zwaar vervoer



mogelijke snelheidsremmende maatregelen (verplicht bij hogere intensiteiten zwaar vervoer)

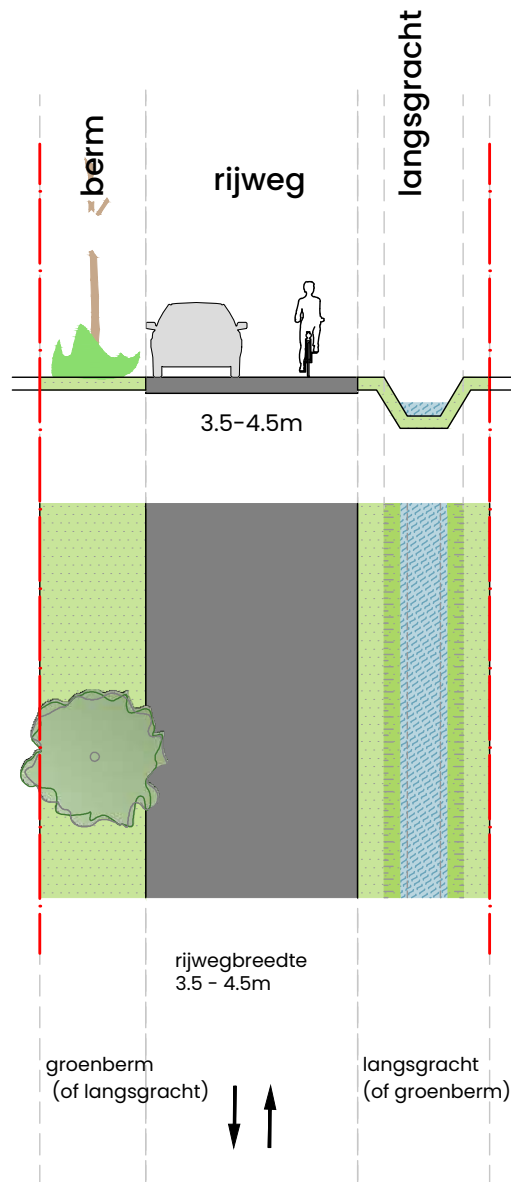
- alternerende wegversmallingen (bv als poorteffect)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groeninvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)
- alternerend parkeren (enkel bij volledige heraanleg wegprofiel)
- asverschuiving (min. breedte van 1 rijstrook)



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Overgangsgebied
Erftoegangsweg - landbouwweg



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

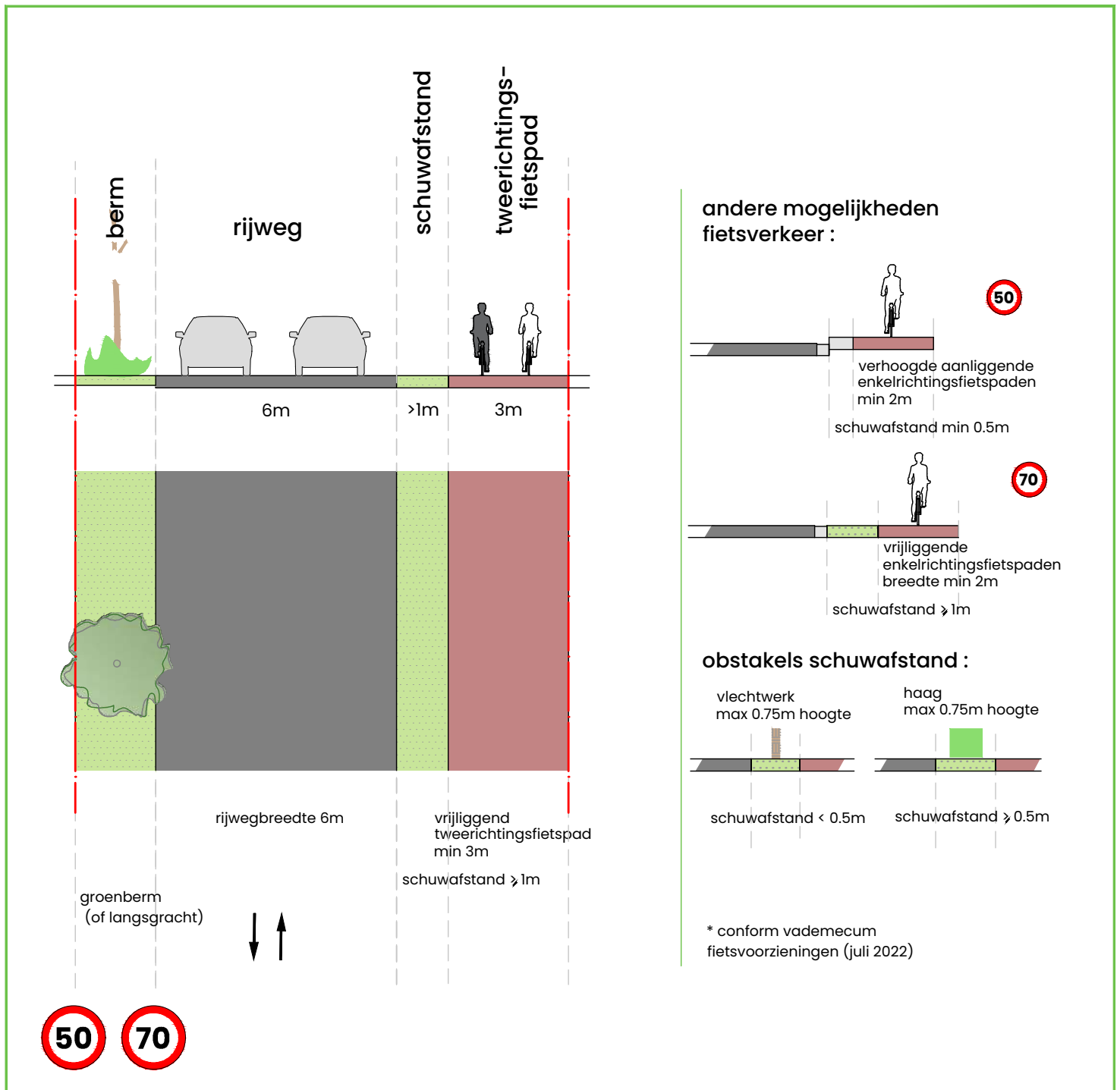
- groeninvulling bermen



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Open gebied
Ontsluitingsweg



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

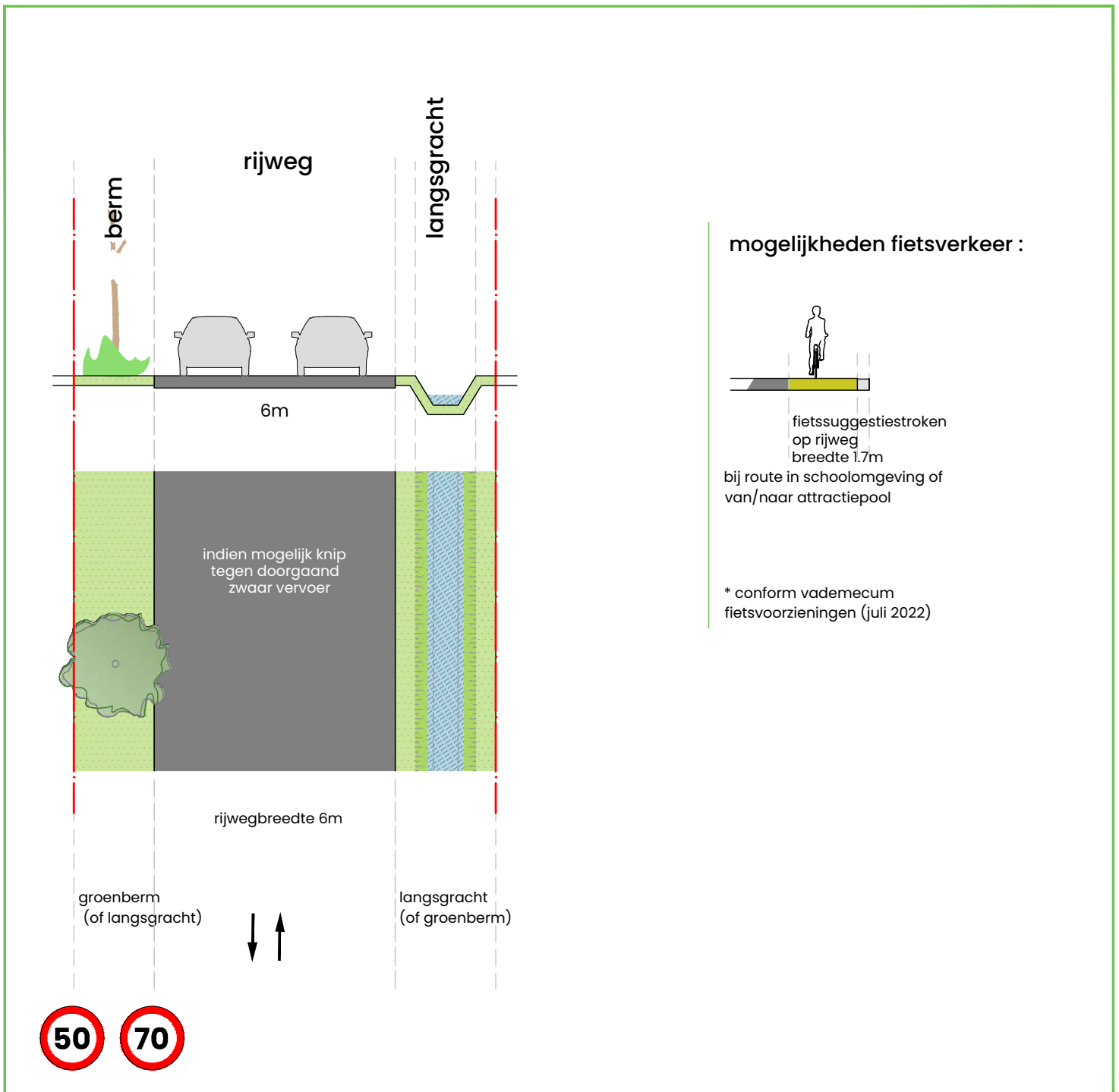
- alternerende wegversmallingen (bv als poorteffect)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groeninvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)
- verticale elementen tussen fietspad en rijweg



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Open gebied
Erftoegangsweg - (plaatselijk) zwaar vervoer



mogelijke snelheidsremmende maatregelen (verplicht bij hogere intensiteiten zwaar vervoer)

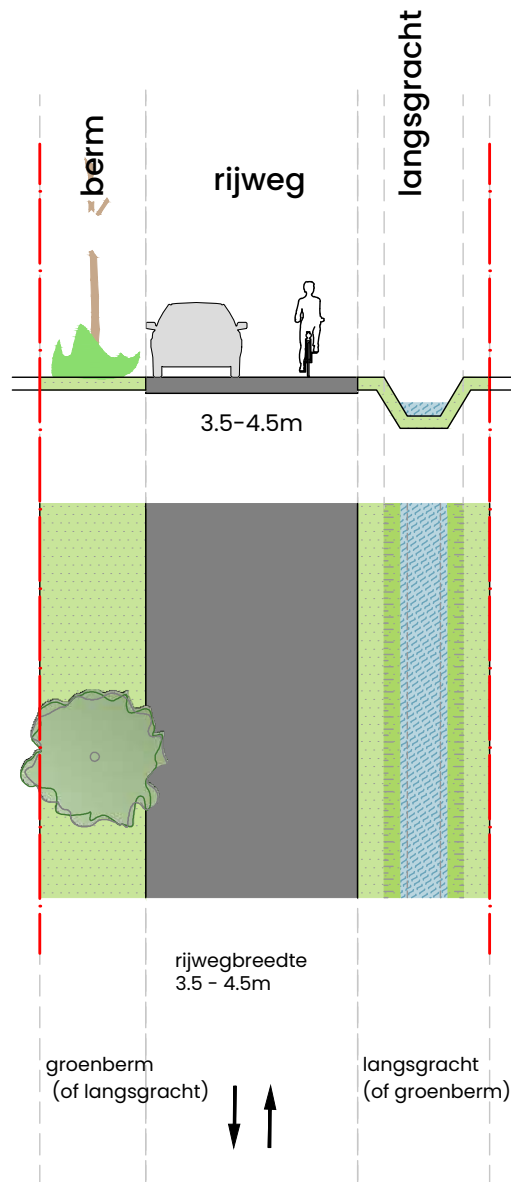
- alternerende wegversmallingen (bv als poorteffect)
- denkbeeldige rand van de weg (niet in combinatie met rijstrookverdeling)
- dwarsstrepen
- groeninvulling bermen
- rijstrookverdeling (niet in combinatie met denkbeeldige rand van de weg)



GEMEENTE KORTEMARK

typeprofielen nieuwe wegcategorysering

WOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
Open gebied
Erftoegangsweg - landbouwweg



mogelijke snelheidsremmende maatregelen

- groeninvulling bermen

