

KORTEMARK MOBILITEITSPLAN

JUNI 2017

ontwerp - beleidsplan (tweede herziening mobiliteitsplan)

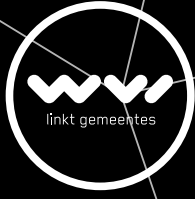
datum	aanpassing fase
06 02 2017	bespreking gemeentebestuur
14 03 2017	bespreking Lokale Verkeerscommissie (zie bijlage)
12 05 2017	overleg GBC (zie bijlage)
26 06 2017	voorlegging aan gemeenteraad ter bevestiging



algemeen directeur
Geert Sanders

coördinator ruimtelijke planning
David Vandecasteele

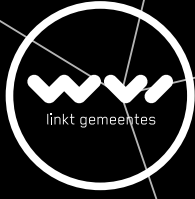
expert mobiliteit
Margo Swerts



INHOUD

LEESWIJZER		2
 Globale doelstellingen		2
 Procesverloop		3
 Knelpunten Kansen Operationele doelstellingen		3
1	ruimtelijke thema's	3
2	gemotoriseerd verkeer	3
3	weren doorgaand zwaar vervoer	3
4	parkeerbeleid	4
5	snelheidsbeleid	4
6	trage wegennet	4
7	functioneel fietsroutenetwerk	4
 Verkeerskundige situering		5
 Beleidsscenario		8
 Werkdomein A Ruimtelijke ontwikkelingen		8
1	programma wonen	8
2	programma bedrijvigheid	9
3	andere verkeersgenererende activiteiten	10
 Werkdomein B Verkeersnetwerken		14
1	gemotoriseerd verkeer	14
2	fietsverkeer	23
3	voetgangersverkeer	25
4	openbaar vervoer	27
 Werkdomein C Flankerende maatregelen		30
1	communicatie	30
2	sensibilisatie en educatie	30
3	informatie en promotie	30
4	tarifiering openbaar vervoer	30
5	handhaving	30
6	signalisatie en bewegwijzering	30
 Actieplan		31
 Voorstel voor organisatie en evaluatie		31
1	organisatie	31
2	evaluatie	31
 Hogere en gemeentelijke beleidsplannen		32





INFORMATIEF DEEL

LEESWIJZER

Voor u ligt het geactualiseerde mobiliteitsplan van de gemeente Kortemark.

Zoals onder het procesverloop zal worden meege-deeld, werd geopteerd voor een beperkte actualisatie en eerder een bevestiging van het plan uit 2009. Con-form de richtlijnen van MOW kunnen deze wijzigingen beperkt blijven tot tekstuele wijzigingen.

De voornaamste wijzigingen werden om deze redenen in groen gemarkeerd in de tekst.

De voornaamste wijzigingen vindt u terug onder: informatief deel

- procesverloop richtinggevend deel
- ruimtelijke ontwikkelingen
- routes zwaar vervoer
- openbaar vervoer - basisbereikbaarheid
- fietsbeleid
- actietabel

GLOBALE DOELSTELLINGEN

Het mobiliteitsplan¹ is een beleidsplan dat in hoofdlij-nen de (langetermijn)visie aangeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling.

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

Sinds 2009 is er een nieuw decreet op het mobiliteits-beleid van kracht waarnaar het beleid en de mobili-teitsplanning zich richten.

De Vlaamse Overheid stelt rond haar mobiliteitsbeleid vijf basisdoelstellingen voorop:

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

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

Sinds het nieuwe decreet op het mobiliteitsbeleid is het participatieproces een belangrijk aandachtspunt.

De mobiliteitsplanning van de provincie West-Vlaan-deren spitst zich toe op vlak van verkeersveiligheid. De uitbouw van het bovenlokale fietsroutenetwerk en de recreatieve netwerken zijn belangrijke provinciale taakstellingen. Ook onderneemt de provincie verschil-lende sensibiliserende acties naar scholen, bedrijven en andere doelgroepen

De gemeente Kortemark onderschrijft deze doelstel-lingen en principes van de hogere overheden. Met de opmaak van en de **regelmatige** actualisatie van haar mobiliteitsplan wil de gemeente actief mee werken aan een duurzame mobiliteitsontwikkeling op haar grondgebied.

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

¹ informatie uit decreet betreffende mobiliteitsbeleid dd. 20 | 04 | 2009

PROCESVERLOOP

Het eerste mobiliteitsplan van de gemeente Kortemark werd door de provinciale auditcommissie (PAC²) conform verklaard op 15 mei 2000.

Het mobiliteitsplan werd in 2008-2009 een eerste maal geactualiseerd overeenkomstig de richtlijnen van de Vlaamse overheid.

Bij deze actualisatie werd tijd geïnvesteerd om een grondige analyse te maken en werden enkele thema's nader onderzocht.

Volgende thema's werden verbreed en verdiept:

- ruimtelijke thema's
 - reconversie brouwerijsite
 - stationsomgeving en Dujardinsite
- routes zwaar verkeer
- parkeerbeleid
- snelheidsmaatregelen
- duurzaam naar school
- trage wegennetwerk
- functioneel fietsroutenetwerk

Deze eerste herziening werd goedgekeurd in de PAC (provinciale auditcommissie) van 12 juli 2010. De gemeenteraad van Kortemark heeft het geactualiseerde mobiliteitsplan vastgesteld op 8 september 2010.

In 2016 werd een tweede actualisatieronde van het mobiliteitsplan doorgevoerd.

Aan de hand van de sneltoets - een evaluatietool van mobiliteitsplannen - werd geopteerd om een eerder beperkte actualisatie door te voeren in 2016-2017. Het betreft de uitvoering van spoor 3 of bevestiging van het mobiliteitsplan.

De sneltoetsprocedure werd besproken in de GBC van 27 september 2016. Op 14 november 2016 heeft de RMC deze werkwijze gunstig bevonden.

De herwerking van het mobiliteitsplan werd besproken in de GBC van 12 mei 2017.

² Pac staat voor provinciale auditcommissie. Deze commissie werd in het nieuwe mobiliteitsdecreet gewijzigd in de RMC of regionale mobiliteitscommissie. De commissie keurt finaal de mobiliteitsplannen en - projecten goed. In de GBC of gemeentelijke begeleidingscommissie zetelen vertegenwoordigers van de hogere overheden bevoegd voor mobiliteit en de gemeentelijke vertegenwoordigers. De GBC maakt dossiers rond mobiliteit op.

KNELPUNTEN | KANSEN | OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

In wat volgt worden beknopt de knelpunten, kansen en operationele doelstelling weergegeven voor de mobiliteit te Kortemark.

Deze informatie is in hoofdzaak afkomstig uit de eerste herziening van het mobiliteitsplan en aangevuld met nieuwe informatie.

1 ruimtelijke thema's

Nieuwe ontwikkelingen genereren bijkomend verkeer. Het mobiliteitsplan had als voornaamste doelstellingen de multimodale ontsluiting van de ontwikkelingen te optimaliseren en omliggende woonwijken zoveel als mogelijk te ontlasten.

Vooraf voor de stationsomgeving van Kortemark zijn er reeds verschillende plannen en ideeën voorgesteld. In kader van de landelijke visie rond dorps hubs werd voor de stationsomgeving van Kortemark een voorstel uitgewerkt om de omgeving op te waarderen als regionale dorps hub met aandacht voor de multimodale ontsluiting én een aanbod aan dienstverlening én aandacht voor het sociaal aspect.

De gemeente heeft haar kandidatuur gesteld voor een domein concessie op het stationsgebouw, het sanitair en de fietsenstalling.

Ter hoogte van de N35 te Kortemark zullen nog nieuwe ontwikkelingen kunnen voorzien worden. Voor de ontwikkelingen op langere termijn is het aangewezen een streefbeeld op te stellen van de N35.

2 gemotoriseerd verkeer

De gemeente wordt doorkruist door twee belangrijke lijninfrastructuren op bovenlokaal niveau. Beide lopen parallel aan de Handzamevallei. De oversteekbaarheid van deze assen vormt vaak gevaarlijke punten. De N35 is een verbindende as op bovenlokaal niveau die veel verkeer aantrekt, zowel zwaar verkeer als lokaal verkeer.

3 weren doorgaand zwaar vervoer

De regio wordt gekenmerkt door veel solitaire en vaak grootschalige bedrijven. Zij genereren relatief veel vrachtverkeer. Vrachtverkeer dat vaak ontsluit via de dorpen.

De gemeente streeft ernaar de dorpen zoveel als mogelijk te vrijwaren van (doorgaand) zwaar verkeer.

De gemeente bouwt voort op de studie van het provinciebestuur West-Vlaanderen betreffende de IDR-regio.

Deze provinciale studie heeft geleid tot een selectie van een aantal routes voor doorgaand zwaar vervoer. Op grondgebied van Kortemark werden de Staatsbaan (N35), de Stadenstraat - Roeselarestraat (N36) en de Hoogledestraat ten zuiden van de N35 geselecteerd als routes voor doorgaand zwaar vervoer. **Het gebied ten noorden van de N35 behoorde niet tot het onderzoeksgebied van IDR.**

Het gemeentebestuur heeft een studie uitgeschreven rond zwaar vervoer. **Doelstellingen van deze studie waren de dorpen zoveel als mogelijk vrijwaren van doorgaand zwaar vervoer, onderscheid maken tussen lokaal en doorgaand vervoer en selecties maken van routes voor zwaar vervoer.**

4 parkeerbeleid

De parkeerdruk in het centrum van Kortemark blijft toenemen. De gemeente had tot doel een globale visie rond het parkeren uit te werken, met een globale aanpak tot gevolg.

Bij de herziening van het mobiliteitsplan in 2009 werd een parkeeronderzoek uitgevoerd voor het centrum van Kortemark op enkele tijdstippen gedurende een weekdag. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat er in de centrumstraten een hoge parkeerbezetting heerst. Vele straten en parkings zoals Handzamestraat, parking station, parking gemeentehuis en Nieuwstraat hebben een parkeerbezetting van meer dan 80% en zelfs meer dan 90%. Een dergelijk hoge parkeerbezetting geeft aanleiding tot zoekverkeer.

Daarnaast valt op te merken dat enkele centrale parkeerruimtes zoals Proosdijne en sportcentrum beperkt gebruikt worden.

Tevens werden diverse bedrijven uit Kortemark-centrum bevraagd naar de verplaatsingswijze van de werknemers. Hieruit blijkt dat veel werknemers met de auto komen werken niettegenstaande ze in de nabije omgeving wonen.

Er werden een basisscenario rond afbakening blauwe zone en een doorgroeiscenario voor het centrum opgebouwd. Het basisscenario voert de blauwe zone in in het centrum van Kortemark. **Dit basisscenario werd ondertussen ingevoerd.**

Het doorgroeiscenario handelt over de Handzamestraat. In deze straat kan de blauwe zone slechts worden ingevoerd als de parkeerproblemen aan de scholen van het MMI zijn opgelost. De gemeente zal eerst van deze problematiek werk maken.

5 snelheidsbeleid

De gemeente ontvangt geregeld klachten over onaangepaste snelheidsregimes. De gemeente wenste een globaal plan van de snelheidsregimes op te maken voor groot Kortemark en in functie daarvan gerichte maatregelen en acties te ondernemen.

De bestaande snelheidsregimes werden in kaart gebracht op de verbindende wegen.

Er wordt gestreefd naar een logischere benadering van het snelheidsbeleid.

Sinds begin 2017 werd de wegcode aangepast en werd op alle wegen 70 km/u ingevoerd buiten de bebouwde kommen. De noodzaak van een gedifferentieerd snelheidsbeleid vervalt door deze maatregel.

6 trage wegennet

Een landelijke gemeente beschikt over een groot aantal buurtwegen. Sommige bestaan nog op terrein, andere zijn in de loop der jaren verdwenen of ingenomen. Door een goed zicht te hebben over haar buurtwegen kan de gemeente verder bouwen aan haar recreatieve netwerken.

Via onderhandelingen worden de voornaamste buurtwegen terug in gebruik genomen.

7 functioneel fietsroutenetwerk

De gemeente telt veel lagere scholen en één secundaire school. Het fietsgebruik in het woon-schoolverkeer kan nog verhoogd en gepromoot worden.

Ook in het woon-werkverkeer is er eerder een beperkt gebruik van de fiets.

Er bestaan nog enkele missing links in het functionele fietsnetwerk.

Doelstellingen zijn het fietsgebruik nog meer aan te moedigen door goed uitgebouwde en uitgeruste netwerken te voorzien.

Het bovenlokale fietsroutenetwerk zoals opgesteld door de provincie en Vlaamse overheid werd geanalyseerd en de missing links in het netwerk werden besproken. De verbinding van Kortemark naar Ichtegem werd toegevoegd als nieuwe bovenlokale fietsrelatie. De gemeente wenst actief werk te maken van de verdere uitbouw van het fietsroutenetwerk op haar grondgebied.

Naar de toekomst toe zal ook aandacht besteed worden aan de fietssnelwegen op grondgebied van Kortemark.

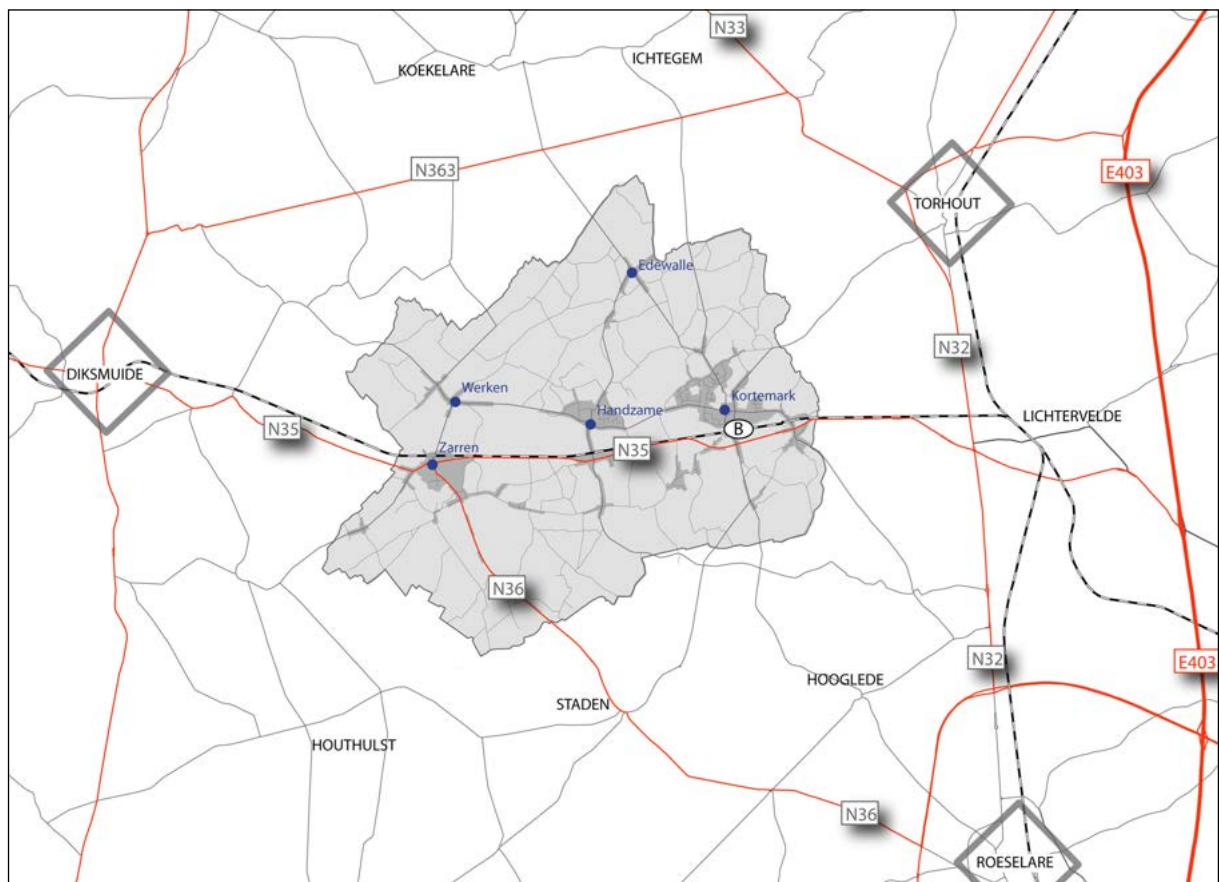
VERKEERSKUNDIGE SITUERING

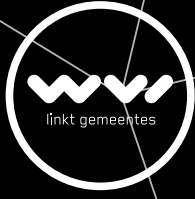
Kortemark wordt van oost naar west doormidden gesneden door de een bundel van twee lijninfrastructuren, met name de N35 en spoorlijn 73 (Duinkerke-Deinze).

Deze infrastructuur verleent de gemeente enerzijds toegang tot de steden Roeselare en Torhout ten oosten van de gemeente en de assen N32 en A17, anderzijds bereikt men via de westelijke zijde de stad Diksmuide en vervolgens de Westhoek en de Westkust.

De N36 vangt aan in Zarren en verbindt de gemeente met Staden en Roeselare ten zuidoosten.

Parallel aan de N35 wordt de gemeente doorkruist door de spoorlijn 73. Vanuit Kortemark spoort men vlot naar bijvoorbeeld Gent of De Panne.





RICHTINGGEVEND DEEL

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 de woonfuncties uit te breiden en de verblijfskwaliteit te verbeteren.

De gemeente zal tevens werk maken van het parkeerbeleid en snelheidsbeleid om de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de kernen te verhogen.

De gemeente werkt actief samen met de lagere 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.

Verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid zijn twee belangrijke doelstellingen uit het mobiliteitsplan Vlaanderen. Het STOP-principe waarbij stappen en trappen de eerste twee actiedomeinen zijn, is een belangrijk principe binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

WERKDOMEIN A | RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Onder het werkdomein A wordt een overzicht gegeven van de (toekomstige) ontwikkelingen op ruimtelijk vlak. Het mobiliteitsplan doet geen bindende uitspraken over toekomstige ontwikkelingen, maar brengt advies uit over mobiliteitsaspecten bij deze ontwikkelingen. Het gemeentelijke ruimtelijk structuurplan en de ruimtelijke uitvoeringsplannen geven inhoudelijke beslissingen over deze ontwikkelingen weer.

1 programma wonen

■ wooninbreidingen

Verspreid in de gemeente zullen er de volgende jaren wooninbreidingsprojecten voorzien worden. Het betreft vaak kleinere projecten met een beperkt aantal woonentiteiten (130-tal woonentiteiten in totaal).

De belangrijkste projecten op vlak van inbreiding zijn op korte termijn:

- de reconversie van site Dujardin ten zuidwesten van de kern van Kortemark - RUP Zuiderpark (75-tal woonentiteiten)
- RUP Amersvelde te Handzame/Zarren - clustering van wonen en bedrijvigheid
- RUP Staatsschool in centrum van Kortemark - 20-tal bijkomende woonentiteiten op site voormalige staatsschool en buitenschoolse kinderopvang
- herzieningen op BPA Koordhoekstraat te Zarren - wonen (30-tal woonentiteiten) en gemeenschapsvoorziening

Op langere termijn wordt er gewerkt aan een masterplan te Zarren om de ontwikkelingsmogelijkheden rond wonen in deze kern af te wegen.

■ woonuitbreidingen

In het gemeentelijk structuurplan werden enkele potentiezones naar wonen aangeduid. De zones werden alle voorzien als aansluiting op de bestaande bebouwing van de kern van Kortemark. Er werd daarenboven gezocht naar locaties die een afwerking vormen van de groeirichting van het dorp.

Volgende twee potentiezones werden aangeduid:

- uitbreiding van de Tuinwijk aan de Lichterveldestraat (5 ha)
- site Staatsbaan-oost (1 ha)

2 programma bedrijvigheid

■ solitaire bedrijvigheid

De gemeente wordt gekenmerkt door een groot aantal solitaire bedrijven die verspreid liggen over het grondgebied. Sommige bedrijven zijn kleinschalig, andere zijn in de loop van de jaren tot grootschalige bedrijven uitgegroeid met veel transportbewegingen.

De bedrijvigheid van de gemeente speelt een grote rol op vlak van verkeer en mobiliteit in de gemeente.

■ bestaande bedrijvenzones

De Voshoek, gelegen ten zuiden van de kern van Kortemark met een rechtstreekse ontsluiting op de N35, is een lokale bedrijvenzone. Deze zone is volledig ontwikkeld.

Op de site Demeulenaere, gelegen ten westen van de kern van Werken, bevindt zich een cluster van 14 kleinere lokale bedrijven. **De bestemming wordt bekrachtigd door het RUP De Vlasschaerd.**

■ uitbreiding bedrijvigheid

Voor de firma Braem - gelegen ten noorden van de kern van Handzame - wordt een provinciaal RUP voorbereid. Braem nv is een verdeler van vrachtwagenonderdelen met eigen herstelplaats en verkoopdienst van voertuigen.

Dit plan omvat een uitbreiding van het bedrijf in oostelijke richting om de interne bedrijfsvoering en organisatie van de gebouwen te optimaliseren.

Het plan bevindt zich in de fase van openbaar onderzoek.

In het voorgaande PRUP Braem uit 2007 werd opgelegd dat de ontsluiting van vrachtverkeer moet voorzien worden in noordelijke richting zodat de kern van Handzame wordt vermeden. Hiervoor heeft de firma in de afgelopen jaren een nieuwe weg aangelegd die aantakt op de Wittehuisstraat /Edewallestraat.

De gemeente streeft ernaar de toekomstige ontwikkelingen naar bedrijvigheid te bundelen in de lens tussen het spoor en N35. In deze zone bevindt zich op vandaag reeds bedrijvigheid. De ontsluiting van deze bedrijvigheid is optimaal door de aanwezigheid van de N35 in de nabijheid.

Op korte termijn zullen er een aantal ontwikkelingen voorzien worden ten noorden van de N35:

- reconversie Dujardinsite (lokale zone en kleinhandel) - **in uitvoering**
- lokale zone ten noorden van Voshoek (**bedrijvigheid en containerpark**) - **in uitvoering**
- site Wienerberger (gemeentelijke technisch depot en ambachtelijke zone)

De ontsluitingen op de N35 moeten beperkt blijven om de doorgaande verkeersstromen op deze as niet te hinderen. Dit kan gebeuren door het bundelen van activiteiten met één beveiligde toegang op de N35.

Ter hoogte van de Voshoek werd het bestaande kruispunt beveiligd met verkeersgeleiders. Ten noorden van de Voshoek zal een uitbreiding van bedrijvenzone en het containerpark voorzien worden.

Op het kruispunt N35 x Lichterveldestraat/Gitsstraat werd recentelijk verkeerslichten voorzien, aangezien de school uit Kortemark-Elle en de gemeente dit kruispunt als gevaarlijk hebben aangeduid voor overstekende fietsers.

Ten zuiden van het station **werd een nieuwe parking aangelegd die via een éénrichtingslus wordt ontsloten.**

Op langere termijn kunnen nog bijkomende ontwikkelingen voorzien worden:

- reconversie kleiputten Silvamo
- beperkte uitbreiding Voshoek ifv omleidingsweg

Deze bijkomende ontwikkelingen werden opgenomen in het gemeentelijk structuurplan. Het provinciebestuur West-Vlaanderen is bevoegd voor de bestemming van deze zone. Het bestuur zal in de loop van de volgende jaren verder onderzoek verrichten rond deze site.

Bij de reconversie van Silvamo naar regionale bedrijvenzone moet specifieke aandacht gaan naar de ontsluiting van de zone. Er wordt gedacht aan een verbeterde ontsluiting op de N35 ter hoogte van de site Dujardin. Daarnaast kan er een tweede ontsluiting van deze regionale zone voorzien worden via de Hoogledestraat. Om het woonlint langsheen de Hoogledestraat te vrijwaren van zwaar verkeer, wordt er geopteerd voor een omleidingsweg die loopt doorheen de bestaande bedrijvenzone Voshoek. Het kruispunt met de N35 ten noorden van de Voshoek zal dan nog meer verkeer te verwerken krijgen en bijkomende aanpassingen aan dit kruispunt zullen op langere termijn gewenst zijn (eventueel kruispunt met verkeerslichten gecoördineerd met de aanwezige verkeerslichten aan kruispunt met Hoogledestraat).

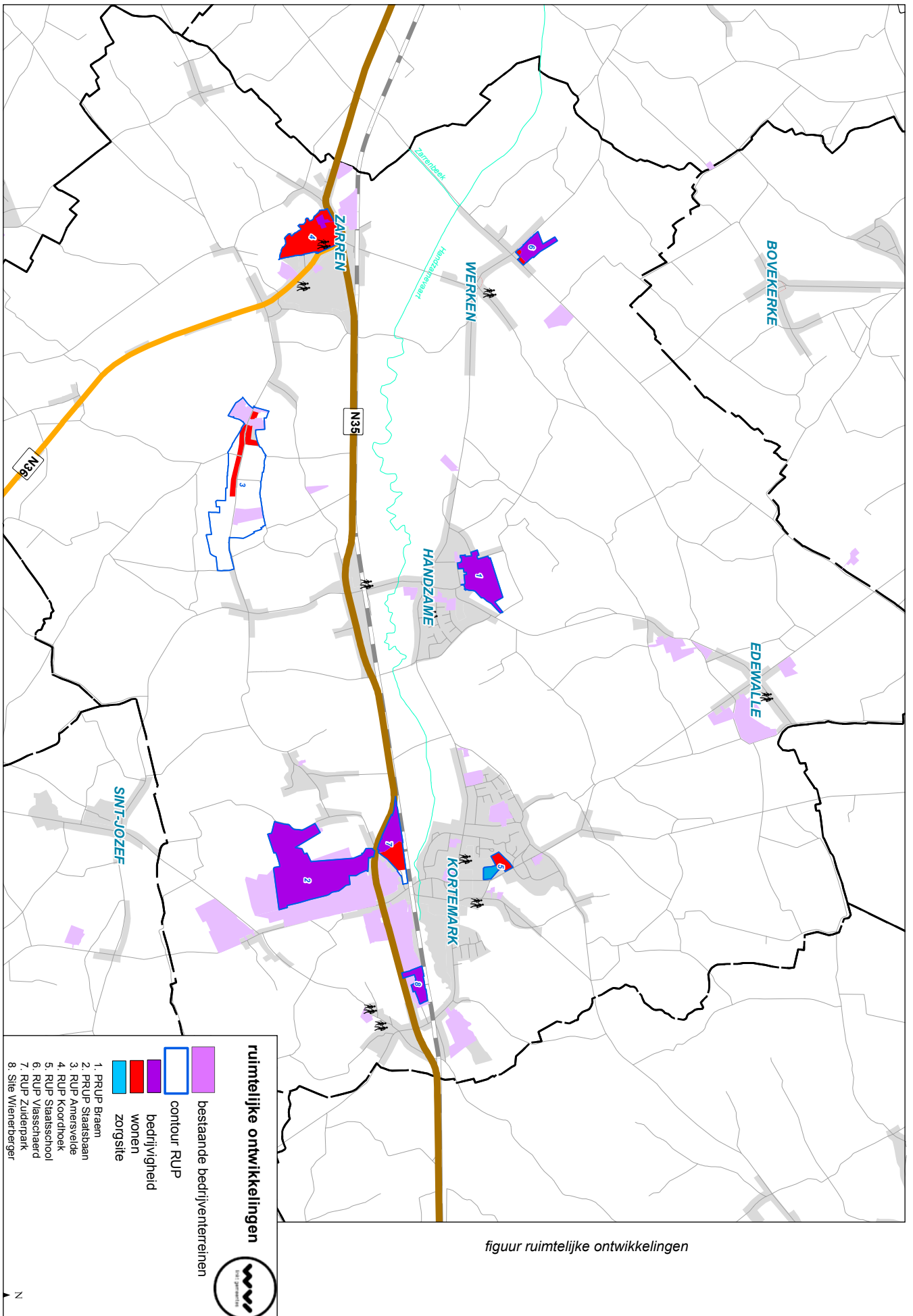
Een streefbeeldstudie voor de N35 is wenselijk om de situatie rond mobiliteit en ontsluitingen nader te bekijken. De streefbeeldstudie zal opgesteld worden vanaf de aansluiting met de N32 tot aan de aansluiting met de N301 te Esen.

3 andere verkeersgenererende activiteiten

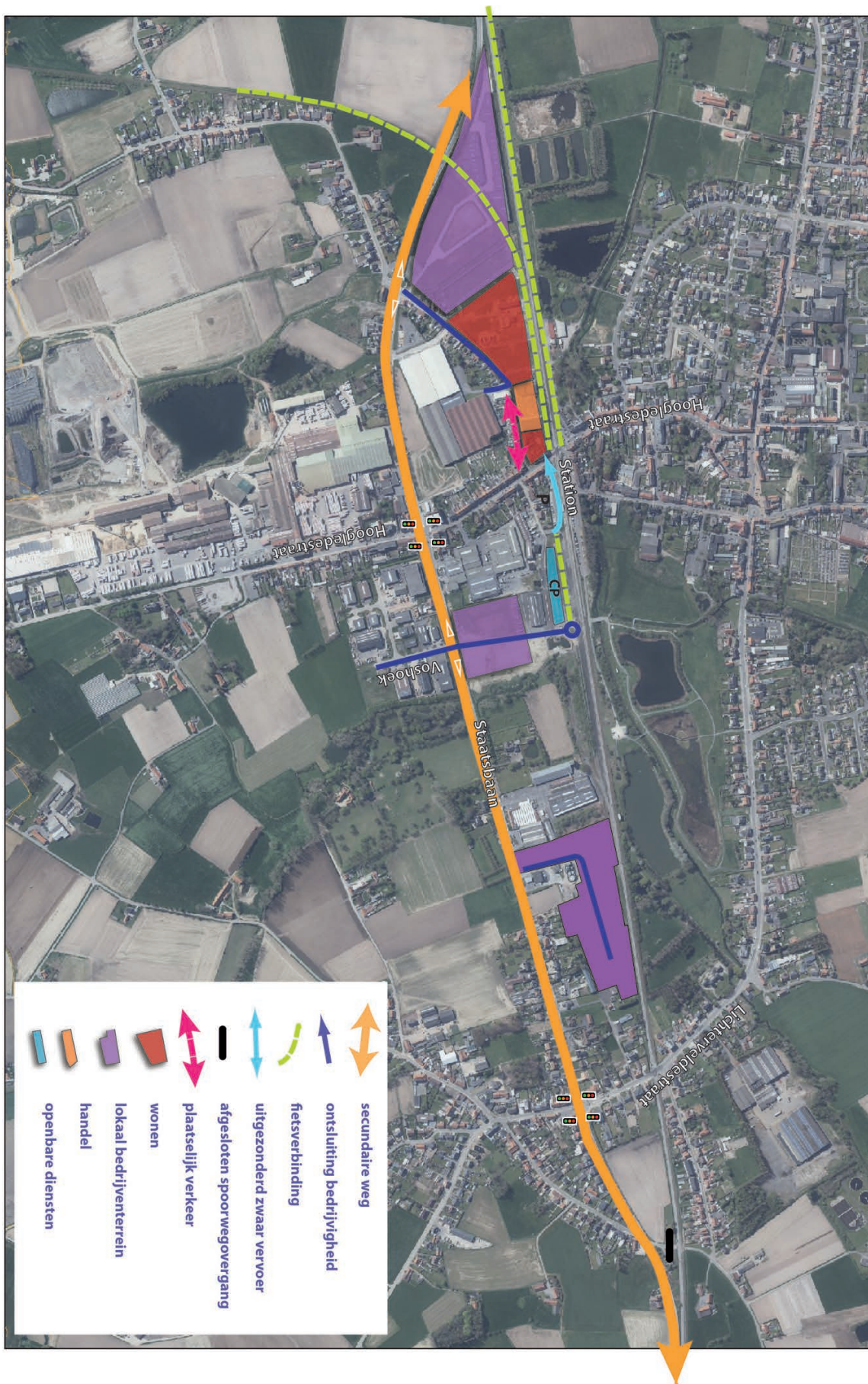
Alle kernen van Kortemark beschikken over een lagere school. In het centrum van Kortemark zijn er twee lagere scholen en een secundaire school aanwezig.

Deze secundaire afdeling trekt veel kinderen aan uit voornamelijk de buurgemeenten. Door de aanwezigheid van het station in het centrum worden ook kinderen van verder afgelegen gemeenten aangetrokken.

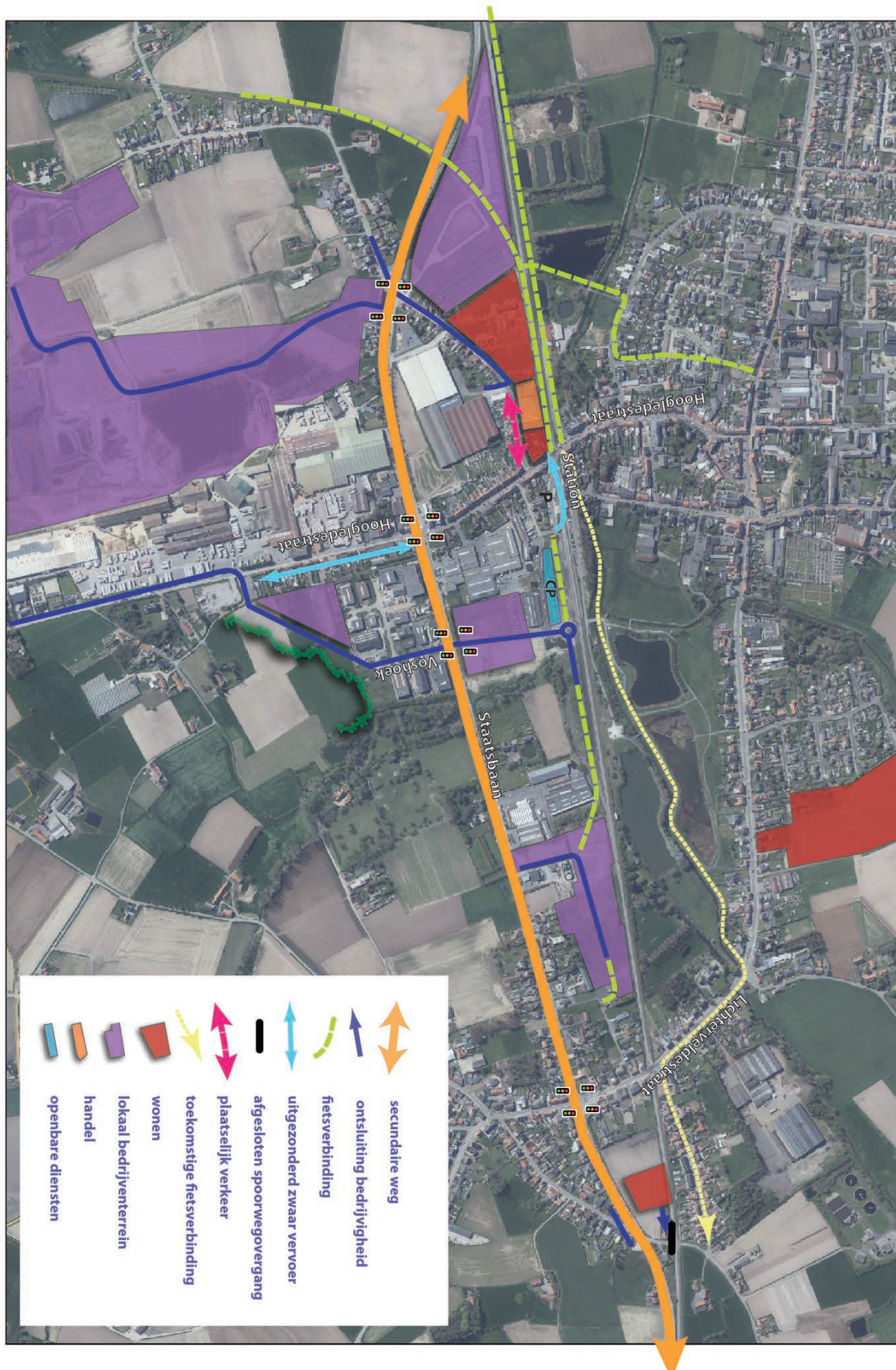
In de figuren op volgende pagina's wordt eerst een overzicht gegeven van de ruimtelijke ontwikkelingen op grondgebied van Kortemark. Achtereenvolgens wordt een eerste aanzet voorgesteld van de toekomstige ontwikkelingen op korte en lange termijn in de lens tussen spoor en N35. Ook werd een voorstel gedaan naar de mogelijke ontsluiting en kruispuntoplossingen.



figuur ruimtelijke ontwikkelingen



figuur ontwikkelingen in lens en ontsluitingen op korte termijn



figuur ontwikkelingen in lens en ontsluitingen op lange termijn

WERKDOMEIN B | VERKEERSNETWERKEN

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

1 gemotoriseerd verkeer

■ visie

Eén van de belangrijkste doelstellingen uit het mobiliteitsplan is het verhogen van de verkeersleefbaarheid van de kernen.

Het weren van doorgaand zwaar verkeer uit de kernen staat daarbij centraal.

Verschillende centrumstraten van Kortemark-kern kennen op vandaag een hoge parkeerdruk. Het scheiden van kort- en langparkeerders is een uitdaging voor de kern.

Naast verkeersleefbaarheid speelt uiteraard ook de veiligheid op de wegen een belangrijke rol. Dit resulteert in een aangepast snelheidsbeleid.

■ wegcategorisering

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

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

Het PRS heeft een selectie gemaakt van secundaire wegen.

Bij de secundaire as van categorie I primeert het verbinden van stedelijke gebieden en stedelijke gebieden met hoofddorpen. Het verzamelen en toegang geven zijn bijkomende functies.

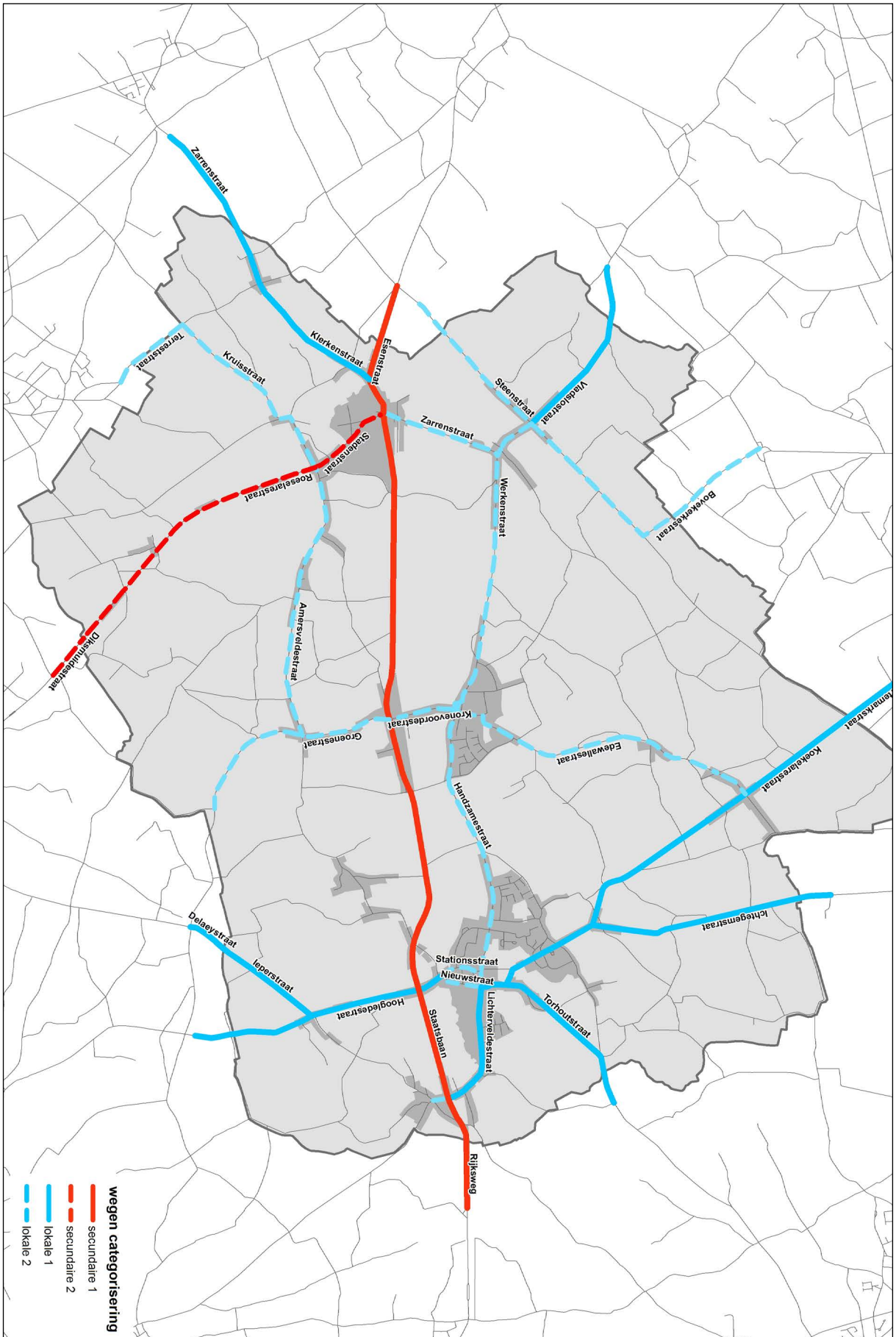
Bij de wegen van categorie II primeert de verzamel-functie op bovenlokaal niveau.

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

De gemeente zal de overige wegen verder opdelen in lokale selecties. Bij lokale wegen van categorie I primeert het verbinden op lokaal niveau. Verzamelen van verkeer en toegang geven zijn bijkomende functies. Bij een lokale weg van categorie II daarentegen primeert het verzamelen van het verkeer. De overige wegen fungeren in hoofdzaak op vlak van toegang geven.

Voor Kortemark werden volgende selecties gedaan:

hogere selectie	
	geen
secundaire selectie	
secundaire weg type I	N35
secundaire weg type II	N36
secundaire weg type III	geen
lokale selectie	
lokale weg type I	Ichtegemstr, Koekelarestr, Torhoutstr, Lichterveldestr, Hoogledestr, Ieperstr, Vladlostr, Klerkenstr
lokale weg type II	Gitsstr (van N35 tot Ieperstr), Stationstr, Nieuwstr, Handzamestr, Edewallestr, Kronevoordestr, Groenestr, Werkenstr, Zarrenstr, Amersveldestr, Kruisstr, Steenstr, Bovekerkestr
lokale weg type III	overige wegen



figuur wegencategorisering

■ inrichtingsprincipes

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

Voor de primaire en secundaire wegen zijn de hogere overheden belast met de inrichting van de wegen. In het RSV en PRS werd een aanzet gedaan tot inrichting van deze wegen.

De inrichting van de lokale wegen behoren tot de bevoegdheid van de gemeentes.

Er moet een duidelijk onderscheid zijn tussen de secundaire wegen I en de lokale wegen I (beide met een belangrijke verbindingfunctie maar op een verschillend schaalniveau). Het vastleggen van de inrichtingsprincipes is gebaseerd op de nota van Vlaamse overheid rond categorisering lokale wegen¹.

Volgende globale inrichtingsprincipes worden vooropgesteld:

lokale wegen type I

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- binnen bebouwde kom aanliggende fietspaden of gemengd verkeer ivf intensiteiten en omgevingskenmerken
- buiten de bebouwde kom streven naar de aanleg van vrijliggende fietspaden
- belangrijke kruispunten dienen afdoende beveiligd te worden
- rijbaan voldoende breed zodat 2 bussen kunnen kruisen (in geval 2 rijrichtingen)

lokale wegen type II

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- rijbaan voldoende breed zodat 2 bussen kunnen kruisen (in geval 2 rijrichtingen)
- fietsinfrastructuur aanbrengen op verbindingen met een hoog fietspotentieel en/of indien geen alternatieve fietsroute voorhanden is

lokale wegen type III

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- fietsinfrastructuur aanbrengen op verbindingen met een hoog fietspotentieel
- verdere specificering naar aanleiding van studie functietoekeningsplan voor landbouwwegen in de Westhoek

■ routes zwaar vervoer

Op vlak van zwaar vervoer werd een aangepaste visie uitgewerkt.

In eerste instantie zal werk gemaakt worden van het weren van doorgaand zwaar vervoer in de regio. Op langere termijn zal de visie verfijnd worden op niveau deelgemeentes na grondige evaluatie.

De gemeente Kortemark heeft de verschillende buurgemeentes gecontacteerd om samen het doorgaand zwaar vervoer te weren. Het zwaar vervoer moet zoveel als mogelijk gebruik maken van het hogere wegennet, met name de omliggende primaire en secundaire assen.

Op basis van deze primaire en secundaire assen werden in de omgeving van Kortemark twee zones van tonnagebeperving afgebakend. Voor de zone ten zuiden van de de N35 werden deze assen als afbakening gehanteerd. Voor de zone ten noorden van de N35 werd het gebied afgebakend op basis van het hogere wegennet uitgezonderd ter hoogte van de kern Bovekerke. Voor de kern Bovekerke werd de zone afgebakend door een gedeelte van de Steenstraat - vanaf aansluiting met de N35 tot aan de Werkenstraat | Bovekerkestraat.

Voor deze noordelijke zone werd afgeweken van de globale visie, aangezien de gemeentes Koekelare en Diksmuide niet wensten in te stappen in het verhaal van een zonale tonnagebeperving.

Alleen lokaal zwaar verkeer mag deze afgebakende zones binnen - of buitenrijden. Zwaar vervoer dat geen herkomst of bestemming heeft in deze zones, moet rondrijden via de omliggende wegen.

In overleg met de buurgemeentes werd geopteerd voor een tonnagebeperving van 5 ton uitgezonderd plaatselijk verkeer en landbouwvoertuigen in de zone ten zuiden van de N35 en voor 7,5 ton uitgezonderd plaatselijk verkeer en landbouwvoertuigen in de zone ten noorden van de N35.

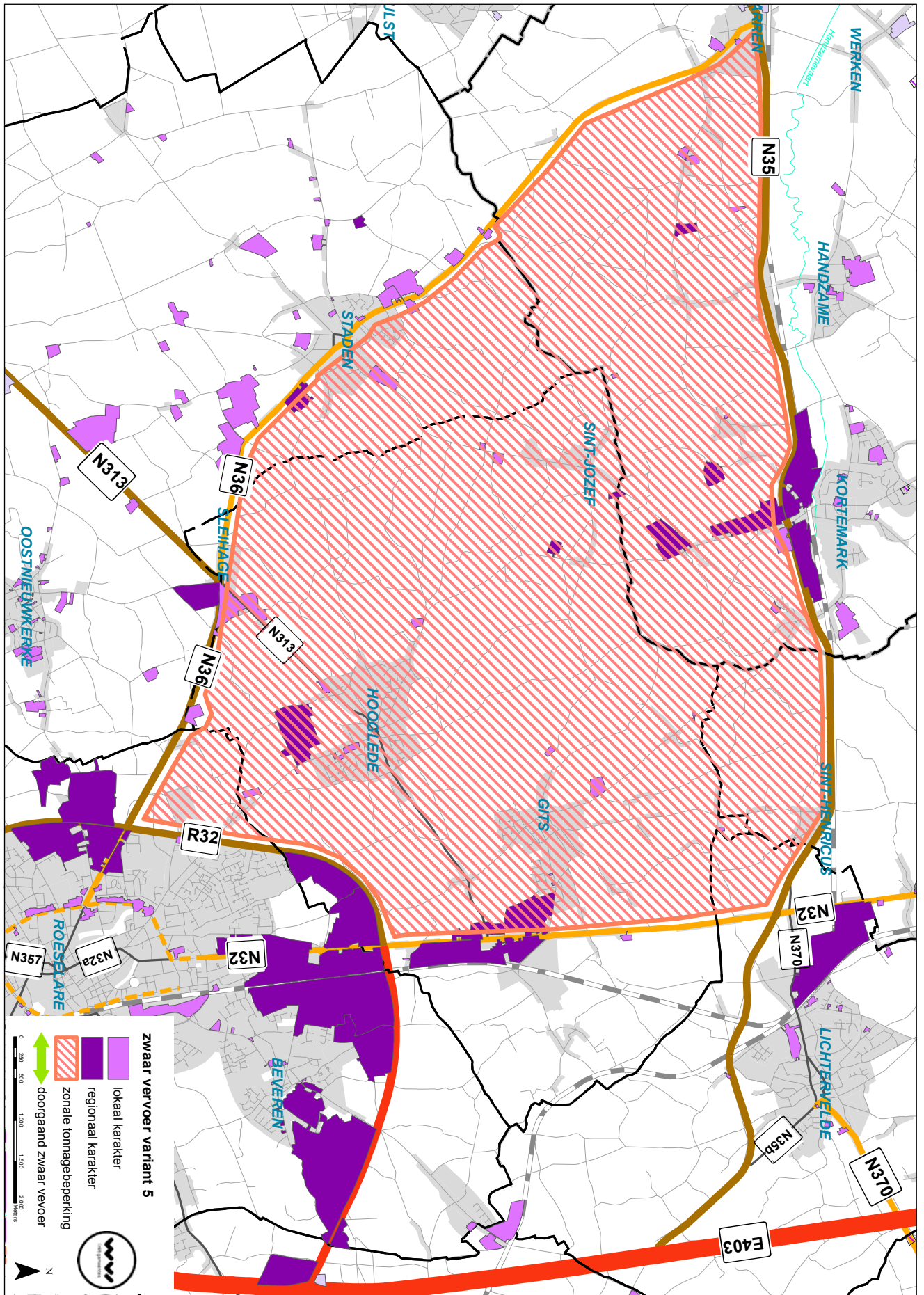
Naast deze zonale tonnagebeperving werd op grondgebied Kortemark nog geopteerd om lokale tonnagebeperving door te voeren in volgende straten:

- Krekebekestraat
- Watermolenstraat
- Beekstraat
- Middenstraat
- Wilgenlaan

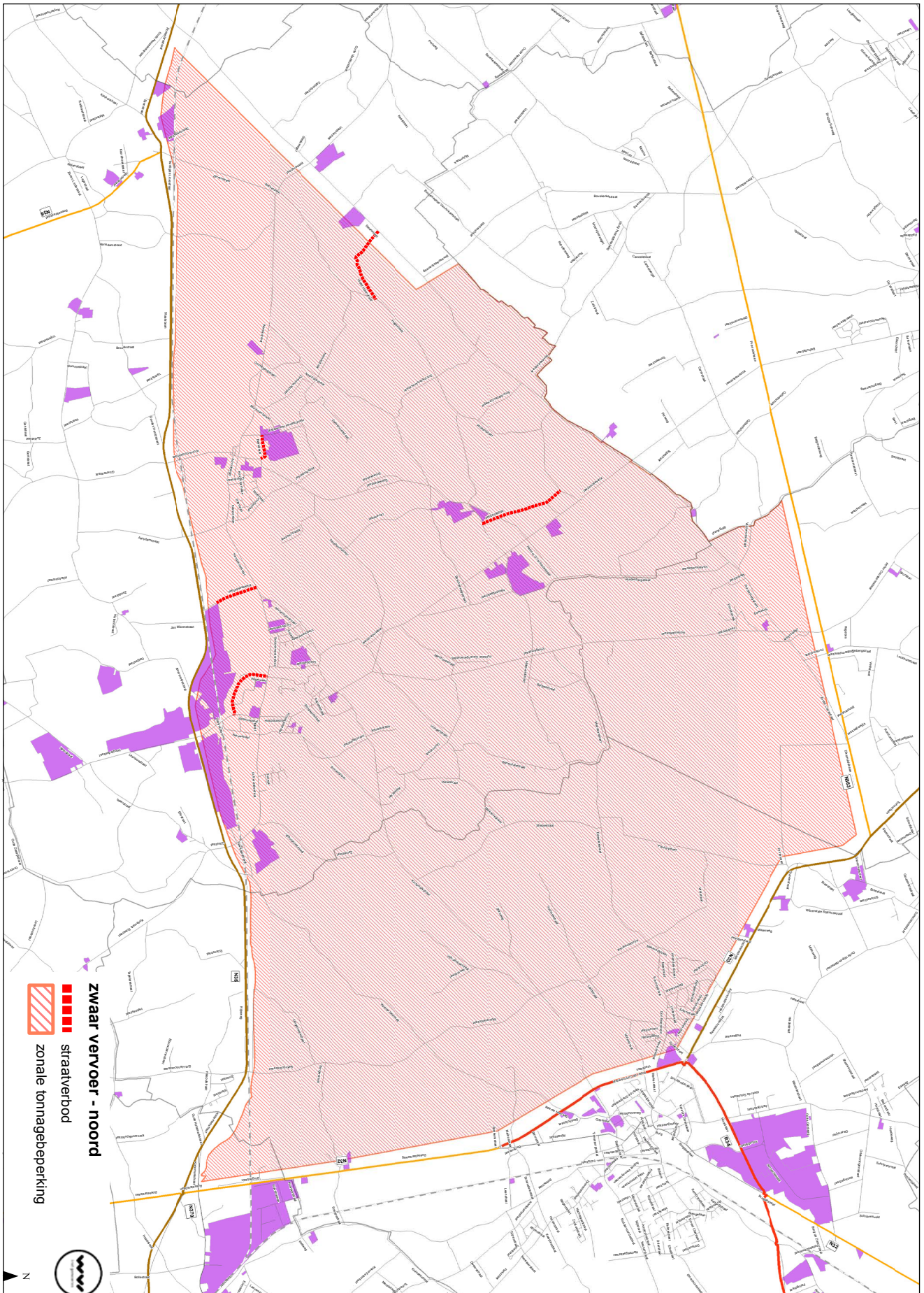
In deze straten zal een tonnagebeperving van 3,5 ton uitgezonderd plaatselijk verkeer en landbouwvoertuigen worden opgelegd.

De uitvoering van deze tonnagebeperving werd voorzien in het voorjaar van 2017. In overleg met de politiezones werd een handhavingsbeleid opgesteld.

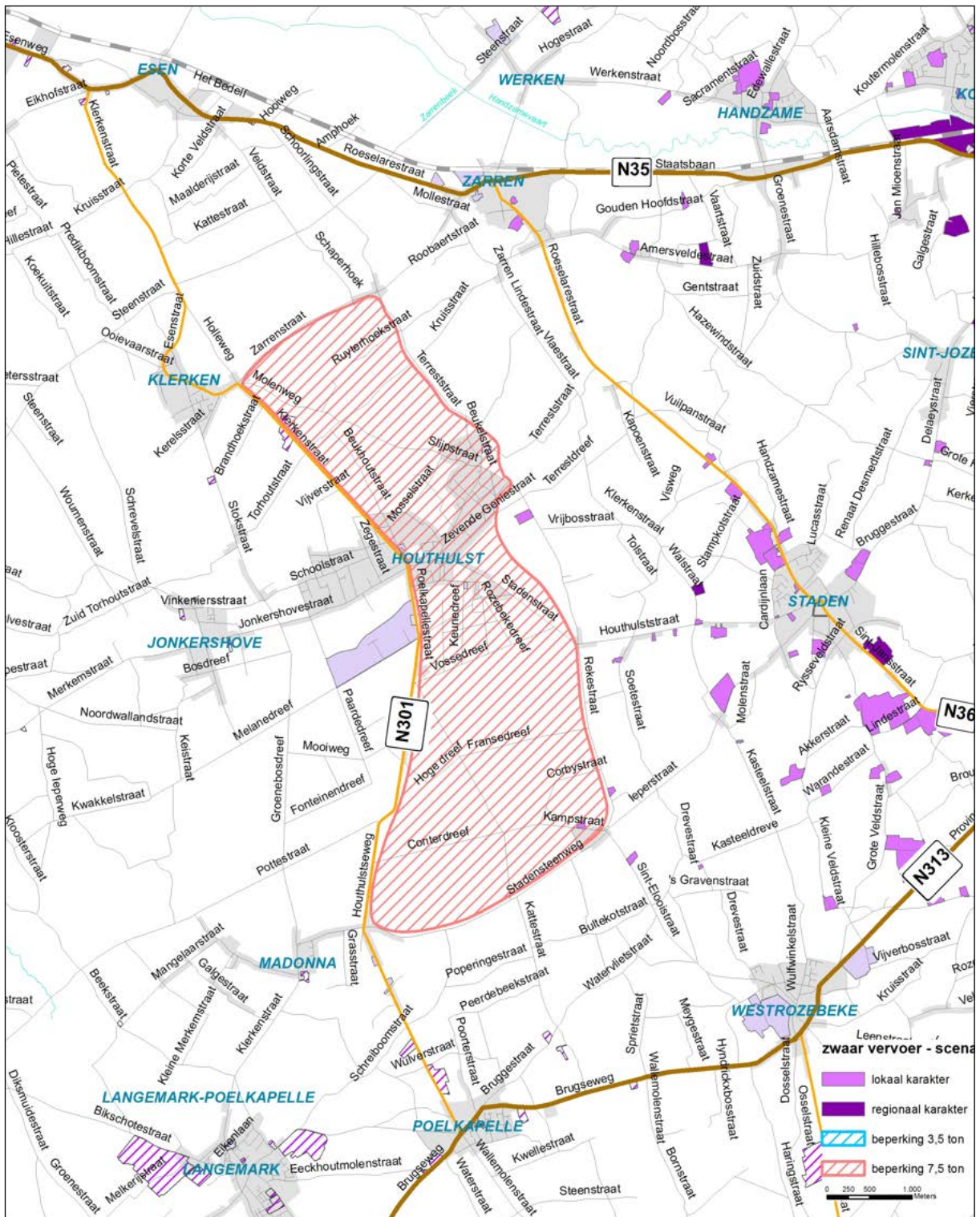
¹ categorisering lokale wegen, AWV, Valère Donné, mei 2004



figuur zwaar vervoer - zuidelijke zone



figuur zwaar vervoer - noordelijke zone



figuur zwaar vervoer - westelijke zone

In overleg met de gemeentes Houthulst, Langemark-Poelkapelle en Staden zal in de zone tussen de N36 - N35 - N301 geopteerd worden voor een eerdere beperkte zone rondom de woonkern van Houthulst. Deze zone zal op langere termijn bewegwijzerd worden. Voor deze zone zal geopteerd worden voor een beperking van 5 ton.

■ parkeerbeleid

In kader van de herziening van het mobiliteitsplan uit 2009 werd een parkeeronderzoek uitgevoerd in de centrumstraten van Kortemark-kern.

Aan de hand van een blauwe zone zal ingespeeld worden op het parkeergedrag in het centrum.

De gemeente heeft finaal niet geopteerd om een globale en afgebakende blauwe zone in te voeren.

Er werd geopteerd om per handelszaak van Groot-Kortemark en op aanvraag enkele parkeerplekken te voorzien van een beperkte parkeertijd.

Op de markt en aan het gemeentehuis van Kortemark-kern werden meerdere parkeerplekken voorzien van beperkte parkeertijd.

In de visienota rond de stationsomgeving² werd ervoor gepleit om het station van Kortemark uit te bouwen met twee voorkanten. Voorheen was alleen de noordelijke kant toegankelijk. Daarnaast werd voorgesteld om het station meer om te vormen tot een multimodaal knooppunt. De gemeente volgt deze visie-elementen. Aan de zuidzijde van het station werd een parkeer-ruimte voorzien worden voor pendelaars. Er werd een ruimte voor 60-tal auto's voorzien en een fietsenstalling.

De parkeerdruk in de Handzamestraat en omgeving is op vandaag zeer hoog door het langparkeren van de leerkrachten uit het MMI.

Met de scholen in Handzamestraat worden gesprekken gevoerd om alternatieve parkeermogelijkheden te zoeken in de nabije omgeving van de scholen.

Recentelijk werden een tweetal parkeerplekken tegenover de Kiss and Ride parking gesupprimeerd.

De parkeerproblemen in Handzame-kern zijn beperkter van aard dan deze in Kortemark-kern. Alleen in de Kronevoordestraat is de parkeerdruk tijdens werkdagen hoog. In deze straat werden enkele parkeerplekken voorbehouden worden voor kortparkeerders.

Het containerpark gelegen langsheen de spoorweg zal op korte termijn verdwijnen en de vrije ruimte zal kunnen ingezet worden als parkeerruimte voor de school en de omgeving.

Deze toekomstige parkeerruimte zal gelegen zijn langsheen de toekomstige fietssnelweg F35 en vormt een ideale startplaats voor recreatieve/functionele fietsverplaatsingen.

² eindrapport stationsomgeving Kortemark en site Dujardin, Vectris februari 2009

■ snelheidsbeleid

visie

Het verbeteren van de verkeersveiligheid kan bekomen worden door het beheersen van de snelheid, het afschermen van fietsers op de verbindende assen buiten de bebouwde kommen, het beveiligen van gevaarlijke punten en het behoud van goede zichtbaarheid, ed.

De visie rond gedifferentieerd snelheidsbeleid werd verlaten.

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

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

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

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

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

Het invoeren van aangepaste snelheidsregimes is één stap in de richting van een verkeersveilige gemeente. De snelheidsregimes moeten ook “leesbaar” zijn op de wegen voor de weggebruikers. Bij toekomstige infrastructuurwerken aan wegen zal daarom rekening moeten gehouden worden met deze snelheidsregimes en zullen (verkeersveilige en -remmende) maatregelen genomen worden om de vooropgestelde regimes af te dwingen op terrein.

- te Kortemark-kern

In de Lichterveldestraat zal de bebouwde kom uitgebreid worden tot aan de N35 wegens de aanwezige bebouwingsstructuur.

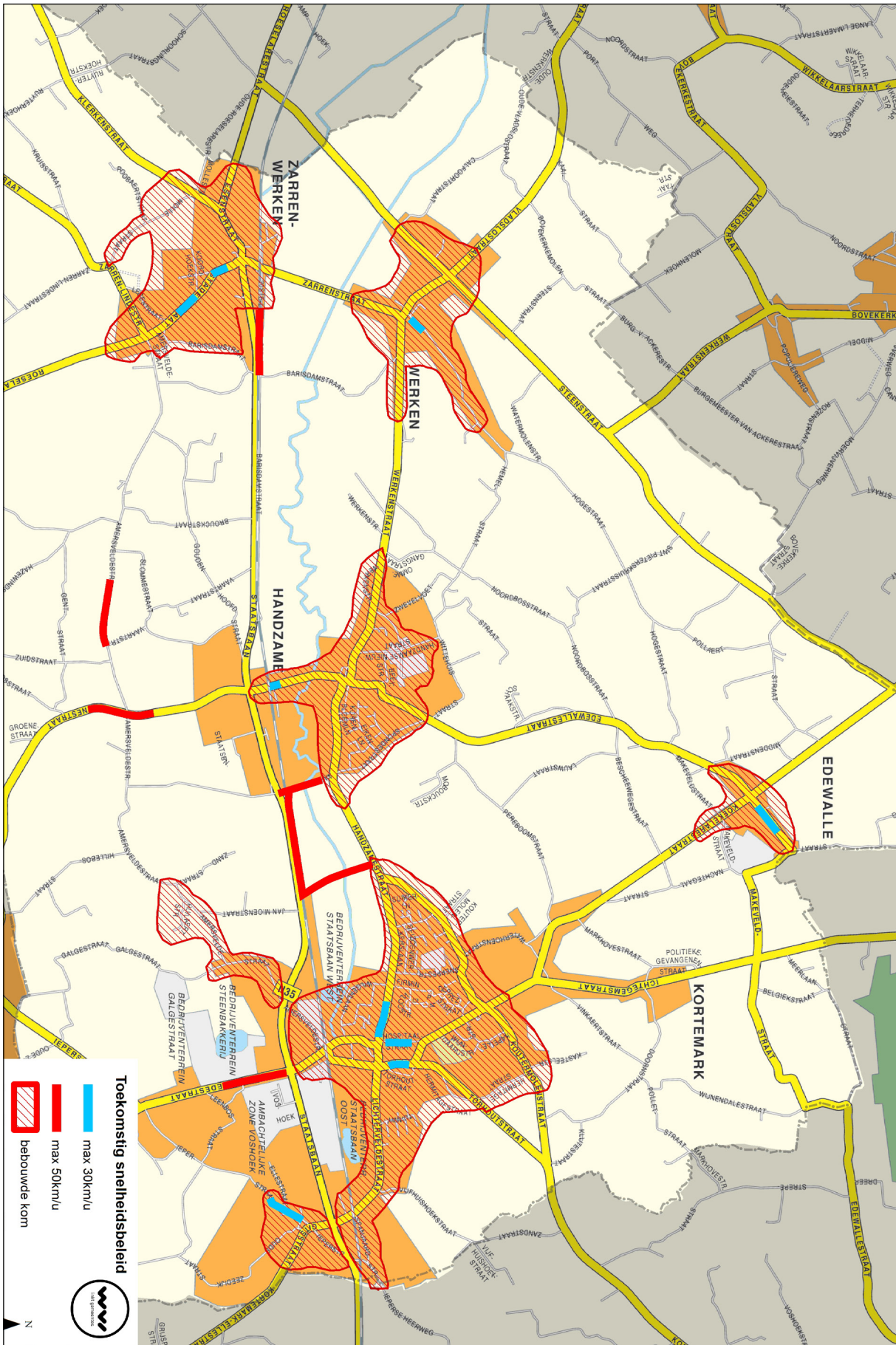
Het gehucht Huilaert ten zuiden van de kern werd bijkomend als bebouwde kom afgebakend.

- te Zarren

In de Amersveldestraat werd afgestapt van het snelheidsregime van 90 km/u. De snelheid werd verlaagd naar 70 km/u en ter hoogte van de sportvelden werd 50 km/u ingesteld. In de Mollestraat werd ten voordele van de sportvelden ook een regime van 50 km/u voorgesteld.

Tussen Werken en Handzame valt de bebouwde kom samen met de bestaande poorteffecten die de kernen afbakenen. Tussen de poort van Handzame en van Werken werd 70 km/u ingesteld.

In de 20^{ste}-Liniestraat en Barisdamstraat - wegsegment parallel aan en ten noorden van de N35 - werd 50 km/u ingesteld ter hoogte van de bebouwing aangezien de hoofdroute voor fietsverkeer langsheen deze wegen loopt. Een traktorsluis weert autoverkeer op deze as.



figuur snelheidsbeleid

2 fietsverkeer

■ visie

Het gebruik van de fiets moet verhoogd worden in de gemeente Kortemark. Voor de korte verplaatsingen wordt nog te vaak de auto gebruikt.

Uit de werknemersenquête uit Kortemark-centrum uit 2009 blijkt dat een groot deel van de werknemers met de auto naar het werk komt (tot 75% in de winter).

Het fietsgebruik moet aangemoedigd worden bij het woon-werk, woon-school als bij het woon-winkelverkeer.

■ netwerk

De provincie West-Vlaanderen heeft het bovenlokale fietsroutenetwerk uitgetekend. Er werden fietssnelwegen en bovenlokale functionele routes geselecteerd. Fietssnelwegen zijn van belang voor het afleggen van lange afstanden. Het zijn als het ware de autosnelwegen voor fietsverkeer.

Daarnaast werden trajecten geselecteerd die de fietsrelaties op bovenlokaal niveau moeten verbeteren.

Op gemeentelijk vlak werd dit netwerk aangevuld met enkele belangrijke lokale fietsverbindingen. Er werd in hoofdzaak aandacht besteed aan de (ontbrekende) fietsrelaties met deel- en buurgemeentes. Ter ontsluiting van het station werden nog bijkomende fietsrelaties ingetekend waarbij gestreefd wordt naar de uitbouw van een fietsknooppunt aan het station.

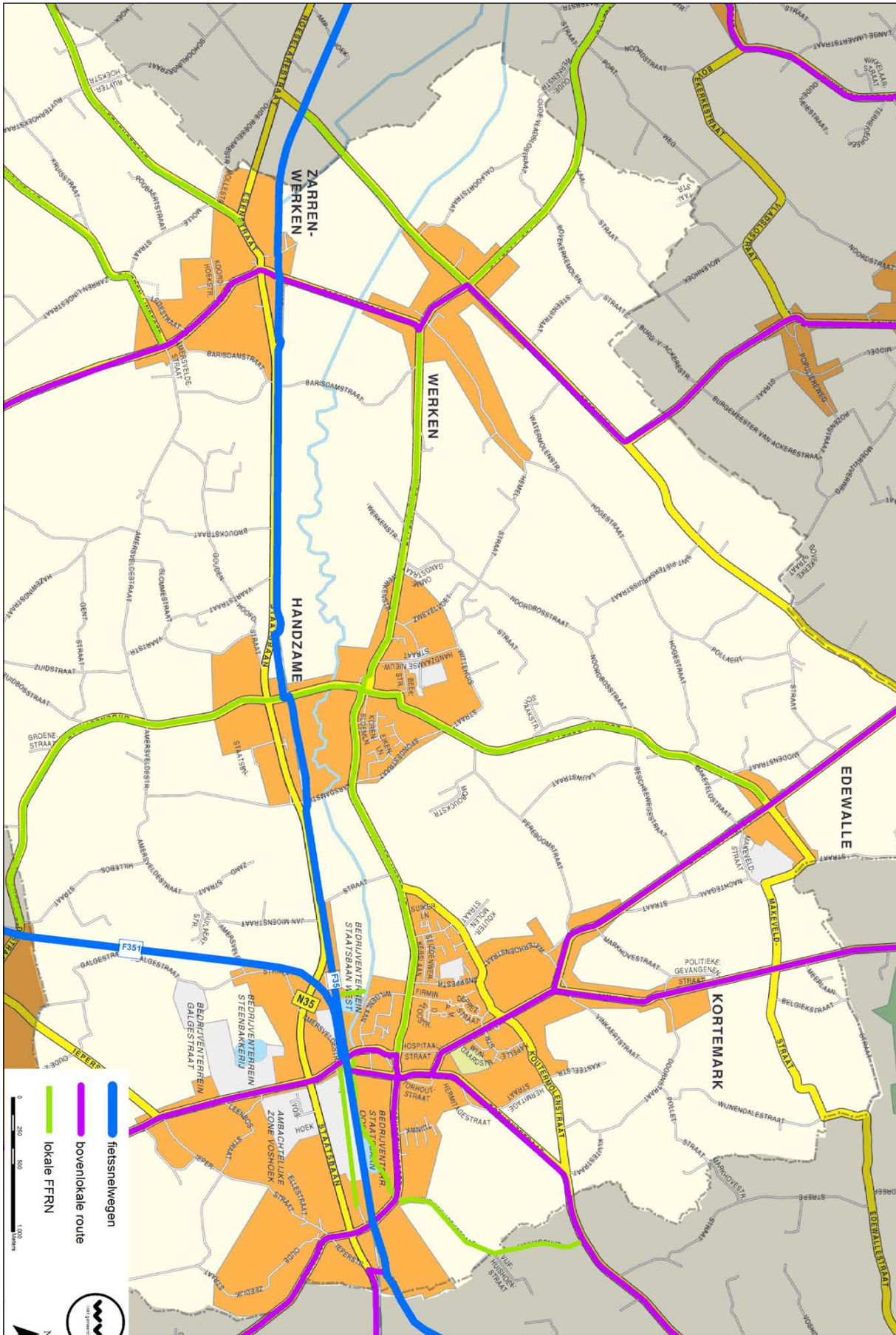
Voor de inrichting van de fietsinfrastructuur langsheen de geselecteerde wegen geldt het Vademecum Fietsvoorzieningen van de Vlaamse Overheid als standaard.

De straat Steenstraat maakt niet alleen onderdeel uit van het bovenlokaal fietsroutenetwerk, maar werd ook aangeduid als routes voor zwaar vervoer binnen de gemeente. In overleg met Koekelare kan de fietsinfrastructuur langsheen Steenstraat - Bovekerkestraat verbeterd worden.

Bij een toekomstige herinrichting van deze straten moet rekening gehouden met deze beide functies.

Volgende selecties werden opgenomen:

fietssnelwegen	
F35 - route parallel aan spoorweg	vanaf Ieperse Heirweg - Spanjaardstraat - Kortemark-kern - rich Diksmuide
F351 - route op spoorwegzate	vanaf Kortemark-kern rich Ieper
route Kortemark - Lichtervelde - Torhout	route moet nog verder uitgewerkt worden
bovenlokale routes	
relatie Kortemark-Torhout	Torhoutstraat
relatie Kortemark-Gits	Markt, Lichterveldestr, Gitsstr
relatie Kortemark-Hooglede	Hoogledestraat
relatie Kortemark-Koekelare	Stationstr, Koekelarestraat
relatie Kortemark-Ichtegem	Ichtegemstraat
relatie Zarren - Staden	N36
relatie Zarren-Werken- Koekelare	Zarrenstr, Werkenstr, Steenstr, Bovekerkestr
lokale routes	
relatie Zarren - Houthulst	Zarrenlindestraat- Kruisstraat - Terreststraat
relatie Zarren - Klerken	Klerkenstraat
relatie Edewalle - Handzame tot F351	Edewallestraat -Groenestraat
relatie Kortemark - Handzame - Werken	Handzamestraat - Werkenstraat
relatie Werken - Vladslo	Vladslostraat
station - Lichterveldestr	route parallel aan spoorlijn
station - Torhoutstraat	route langs de Spanjaardbeek - Vijfhuishoekstr
relatie Werken -Diksmuide tot F35	Steenstraat (vanaf Vladslostraat tot F35)



figuur fietsroutenetwerk

3 voetgangersverkeer

■ 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.

■ doortocht

De herinrichting als doortocht bestaat erin de doorsnijding van een bebouwde kom door een verkeersweg in te passen in zijn ruimtelijke context.

De inrichting van de doortocht zal afhankelijk zijn van de categorisering van de bestaande weg.

De werkzaamheden aan de doortocht van de N36 en N35 door Zarren zijn **afgerond**.

■ schoolomgeving

De gemeente is samen met alle lagere scholen ingestapt in het project van Duurzaam naar school³. Dit project heeft plaatsgevonden gedurende twee schooljaren. Via het project werden scholen aangezet om sensibilisatie- en educatie-acties te ondernemen om meer kinderen met de fiets of te voet naar school te laten komen.

In kader van dit project werden voor alle lagere scholen schoolbereikbaarheidskaarten en schoolvervoersplannen opgesteld. Deze plannen geven de problemen aan op schoolroutes en in de schoolomgevingen. Na de stopzetting van het project Duurzaam naar school heeft de gemeente het overleg met de scholen verdergezet.

Er zal geïnvesteerd worden in octopuspalen bij de schooltoegangen en Victorverkeersmannetjes om de schooltoegangen meer zichtbaar en herkenbaar te maken.

De scholen vragen accentverlichting van de zebrapaden aan de schoolingangen.

De schoolomgevingen De Kreke te Kortemark-centrum en 't Hogeschooltje te Werken vereisen een veiligere herinrichting.

In Werken werden aanpassingen aangebracht. Voor de school De Kreke zullen aanpassingen gebeuren samen met de werken aan de brouwerijsite.

De school uit Kortemark-Elle vraagt een veiligere fietsoversteek om de Staatsbaan te kruisen (kruispunt N35 met Gitsstraat).

Dit laatste kruispunt werd eind 2016 uitgerust met verkeerslichten.

■ trage wegen

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

De provincie West-Vlaanderen heeft de oorspronkelijke Atlas der buurtwegen uit 1843-45 ingescand. Het Regionaal Landschap IJzer en Polder heeft samen met een groep vrijwilligers de buurtwegen uit deze atlas op het terrein gecontroleerd en geïnventariseerd.

Deze inventaris geeft een duidelijk beeld van welke buurtwegels nog aanwezig zijn op terrein en welke in de loop van de jaren verdwenen zijn.

De gemeente heeft een 9-tal actiepunten vastgelegd die prioritair zullen aangepakt worden. Deze actiepunten werden vastgelegd op basis van recreatieve ontsluitingen en uitbreiding van recreatieve netten. Ook werd nagegaan of er wegels in aanmerking komen die gebruikt kunnen worden voor woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer en als verkeersveilig alternatief voor verkeersaders. De inventaris en actiepunten werden toegelicht op "dag van de trage weg" te Kortemark van 24 oktober 2009. De negen punten werden tijdens deze infodag nog aangevuld met extra aandachtspunten.

Het gemeentebestuur heeft de intentie minstens 1 buurtwegel per jaar opnieuw open te stellen en te starten met het actiepunt met hoogste prioriteit.

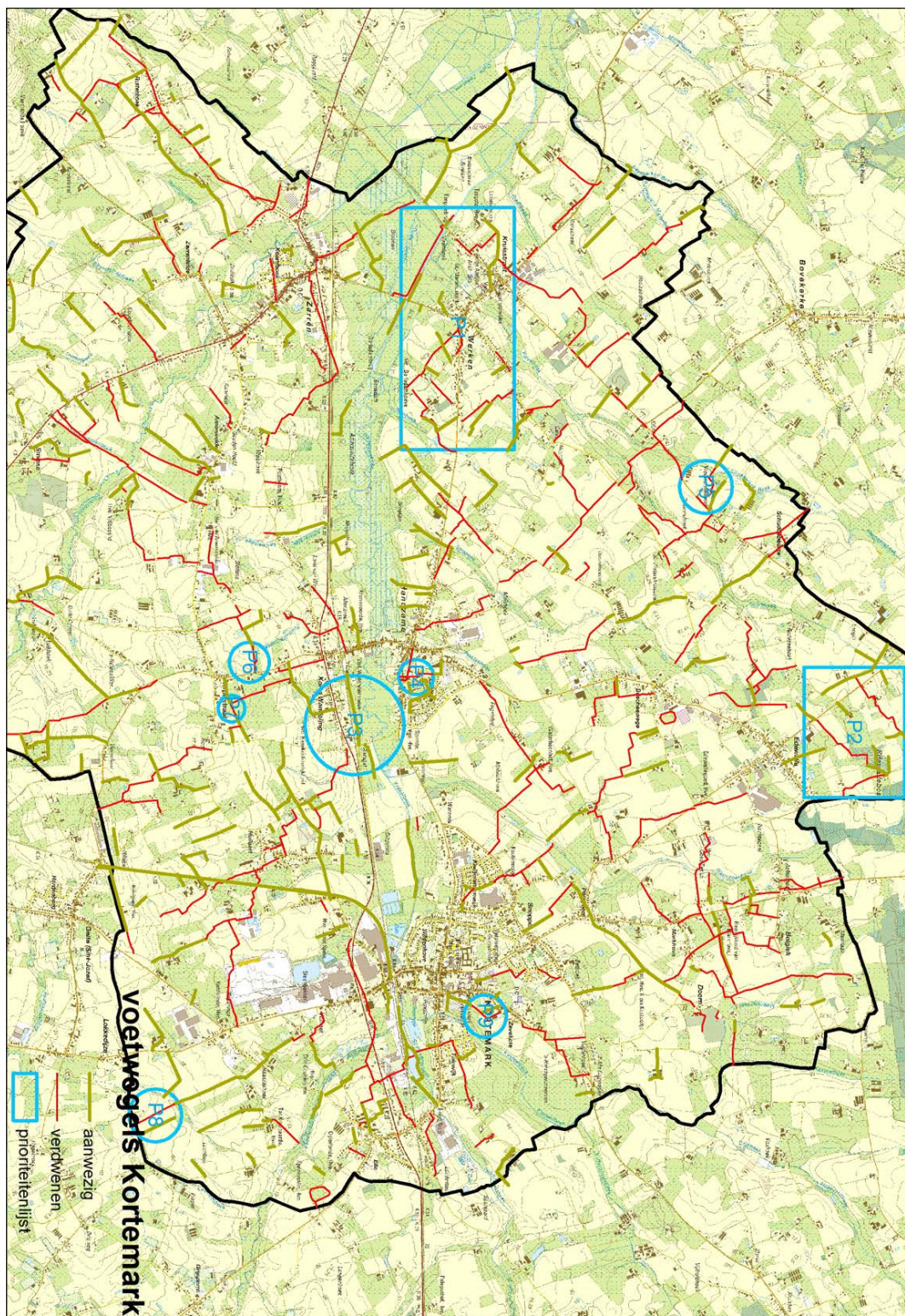
Volgende actiepunten werden geselecteerd:

- uitbouw van wandelroute te Werken door een drietal ontbrekende schakels te openen (P1⁴)
- ontsluiting van speelbos te Edewalle door een viertal wegels te openen (P2)
- openstellen Zarrenwegel te Zarren (P3) als onderdeel van hoofdroute van fietsroutenetwerk
- ontsluiting Elflijnenwijk te Handzame door openstellen van enkele ontbrekende schakels (P4)
- openstellen van Vrouwenhillewal aan de noordelijke grens met Bovekerke (P5)
- openstellen van twee wegels in omgeving van Kruisstraat te Handzame (P6 en P7)
- openstellen van Haaszakhoek in het zuiden van Kortemark (P8)
- openstellen van trage wegel in centrum van Kortemark (P9) als alternatieve route voor woon-schoolverkeer richting school De Kreke
- bijkomende missing links die werden aangehaald op de infodag en op termijn eveneens zullen opgenomen worden:
 - Elflijnenwijk te Handzame: de verbinding van de Spondestraat naar de Edewallestraat.
 - Handzame: het doortrekken van de Mobouckstraat naar de Mobouckwegel

³ subsidieproject dep. Onderwijs van Vlaamse Overheid rond sensibilisatie en educatie

⁴ Px staat voor actiepunt met prioriteitswaarde x

- Kortemark: verbinding Kasteelstraat-Vinkaertstraat
- Kortemark: verbinding van Hermitagestraat met Torhoutwegel en Tuinwijk
- Huilaert - De Geite: verbinding van spoorwegbedding met Galgestraat
- Zarren: verbinding Molleweg via Koordhoek naar Molenweg (voetbalveld Zarren)
- Edewalle: verbinding Middenstr met Pollaertstr



figuur buurtwegen met vastgelegde prioriteitenlijst

4 openbaar vervoer

■ visie

Er dient gestreefd te worden naar een zo optimaal mogelijk netwerk in functie van de bediening van de kernen en een snel en comfortabel vervoer tussen de gemeenten.

Binnen het woon-werkverkeer kan het gebruik van het openbaar vervoer nog sterk in aandeel stijgen.

Promotie van het openbaar vervoer naar scholieren en werknemers is belangrijk om het gebruik te doen toenemen.

■ van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

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

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

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

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

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

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

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

voor de lokale gemeenten/steden (oprichten vervoersregioraden).

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

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

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

Voor de regio Westhoek werd de vervoersregioraad samengesteld. Een technische werkgroep heeft een overzicht gemaakt van het bestaande vervoeraanbod en een knelpuntenanalyse opgesteld.

■ huidig aanbod openbaar vervoer

Kortemark beschikt over een treinstation. De spoorlijn 73 De Panne - Landen/Gent passeert te Kortemark. Er stopt één trein per uur per rijrichting in het station. De aansluiting van bus op trein is goed.

Volgende buslijnen doen de gemeente Kortemark aan:

- buslijn 30 verbindt Roeselare over Houthulst met Diksmuide
- buslijn 31 verbindt Roeselare over Hooglede met Diksmuide
- buslijn 32 geeft verbinding tussen Lichtervelde en Diksmuide
- buslijn 40 geeft verbinding tussen Torhout en Ieper over Kortemark
- buslijn 51 verbindt Oostende met Torhout over Gistel en Eernegem

De buslijnen 30 en 31 zijn functionele lijnen afgestemd op schoolverkeer met een beperkt aantal ritten per dag. Op grondgebied Kortemark passeren ze in hoofdzaak doorheen Zarren.

De buslijn 32 heeft een betere frequentie en passeert een 8-tal keren per rijrichting per dag door Kortemark. De buslijn doorkruist de gemeente van oost naar west.

De buslijn 40 biedt minstens 1 rit per uur per rijrichting aan. Op schooldagen zijn er extra bussen voor en na de schooltijden. De bus rijdt via het station van Kortemark en bedient enkel de oostelijke kant van de gemeente.

De buslijn 51 geeft aansluiting met het MMI te Kortemark-centrum en geeft een aanbod op schooldagen vanuit /naar Ichtegem en Koekelare.

hoek te realiseren. Vermoedelijk zal het project kunnen opstarten vanaf 2018.

Daarnaast passeren er nog twee belbussen door de gemeente

- belbus Diksmuide - Kortemark
- belbus Kortemark - Koekelare - Ichtegem - Torhout

Beide belbusgebieden bedekken het volledige grondgebied van de gemeente Kortemark.

De belbus Diksmuide - Kortemark ontsluit naast grondgebied Kortemark ook nog Esen en verbindt het station van Diksmuide.

De andere belbus rijdt via Koekelare-centrum, Ichtegem-centrum en ontsluit de zuidkant van Torhout tot aan het station van Torhout.

De meeste buslijnen bieden een goed aanbod voor de schoolgaande jeugd. Daarnaast beschikt de gemeente over twee reguliere lijnen en belbussen die de gemeente ontsluiten.

■ verbetering aanbod en accommodatie

De gemeente vraagt een betere aansluiting naar Roeselare en specifiek een betere verbinding naar de ziekenhuizen van Roeselare.

De Lijn zal bekijken welke mogelijkheden er zijn en nagaan of er voldoende potentieel aanwezig is om deze relatie uit te bouwen.

Om het openbaar vervoer te promoten is het noodzakelijk dat de halteaccommodatie veilig en comfortabel is.

Bij haltes met veel reizigers (hoofdhalttes) is het aangewezen een fietsenstalling te voorzien.

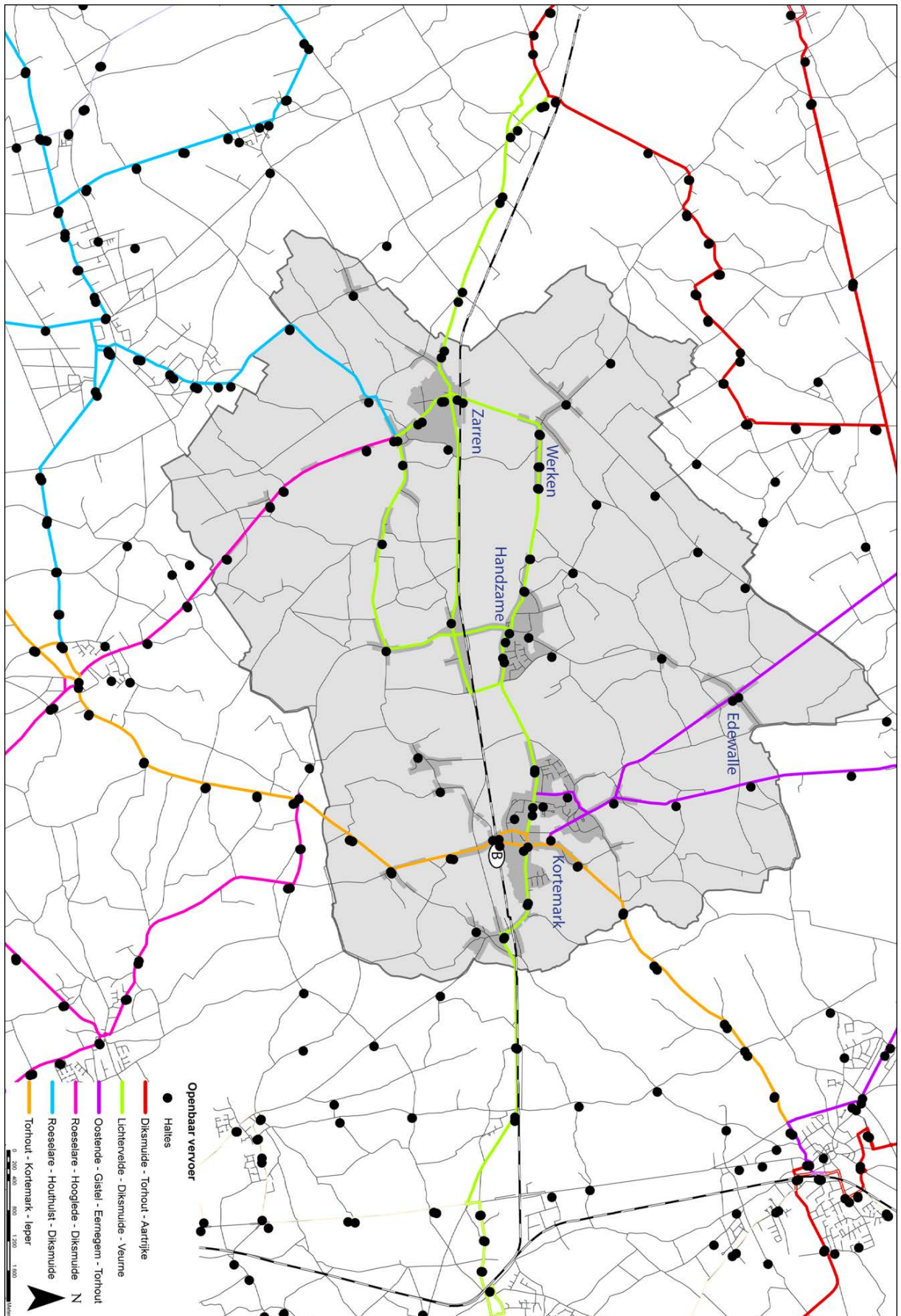
■ station als multimodaal hub

Het station van Kortemark werd enkele jaren geleden verder uitgebreid met twee voorkanten. Aan de zuidzijde werd een bijkomende parkeerruimte voorzien voor pendelaars. De NMBS heeft een parkeerruimte voorzien van een 60-tal wagens. Er werd ook een (overdekte) stalling voor fietsers aangebracht. De parking werd via een éénrichtingslus ontsloten. Kortom het station wordt stilaan opgewaardeerd als multimodaal knooppunt.

In kader van de studie rond dorps hubs in landelijke regio's uit 2016 werd Kortemark nader geanalyseerd als regionale dorps hub. Naast mobiliteit zal tevens de sociale en dienstverlenende dimensie verder uitgediept worden in deze omgeving.

Het station wordt omgevormd tot een multifunctionele hub.

Er zal geprobeerd worden Europese subsidies - via Interreg Va Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen - binnen te halen om deze hub en andere hubs in de West-



figuur aanbod openbaar vervoer

WERKDOMEIN C | FLANKERENDE MAATREGELEN

De flankerende maatregelen dienen het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

1 communicatie

Om het beleidsplan te laten slagen is een goed communicatiebeleid naar verschillende doelgroepen onontbeerlijk. Er zal communicatie gevoerd worden met volgende groepen:

- communicatie met buurgemeentes rond wegencategorisering en rond routes zwaar vervoer
- overleg met bedrijven rond routes zwaar vervoer
- informatie naar bewoners rond blauwe zone in centrum van Kortemark en Handzame
- **overleg met de scholen rond verkeersveiligheid**

2 sensibilisatie en educatie

Reeds enkele jaren voert de gemeente samen met de lagere scholen een actief sensibilisatiebeleid om de kinderen meer met fiets en te voet naar school te laten komen. Volgende acties werden/worden genomen:

- naar de scholen toe: promotie van het openbaar vervoer
- stimulansen voor te voet of met fiets naar school komen
- uitbouw van voet- en fietspoolen
- verkeerseducatie in scholen: verkeerstrainingen in reële verkeer met aandacht voor confrontatie met vrachtverkeer
- jaarlijkse preventieve fietscontroles op scholen (politiezone)
- straatacties naar verkeersveiligheid
- acties ter promotie van gebruik van fiets
- **fietscharter voor een sterk fietsbeleid**
- **Testkaravaan komt naar Kortemark (sept' 2017)**

3 informatie en promotie

- campagnes ter stimulering van fietsgebruik
- promotie van openbaar vervoer (bv. bij de scholen, in toeristische folders, bij bedrijven)

4 tarifiering 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 (min 25-jarigen)
- tijdens het week-end gratis gebruik van de belbussen

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 tonnagebeperingen

6 signalisatie en bewegwijzering

- afwikkeling zwaar verkeer
- **tonnagebeperingen via de zones en straatverboden**
- afbakening blauwe zone in centrum Kortemark
- 5-tal kortparkeerplaatsen in de Kronevoordestraat te Handzame
- bewegwijzering naar parkings voor langparkeerders in centrum van Kortemark

ACTIEPLAN

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

De actiepunten zijn opgesplitst naar werkdomein met name:

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

Daarbij is een financiële raming opgenomen van het actieprogramma. De raming die in de tabel opgesteld werd, is echter enkel indicatief bedoeld en moet voor bepaalde concrete projecten bijgesteld worden tijdens de ontwerpfase ervan. In sommige gevallen is het onmogelijk gebleken de acties te ramen. Voor deze acties werd de raming op 0,0 euro gezet in de actietabel. Uiteraard zijn deze acties niet gratis en zullen ze geraamd worden bij de verdere en concretere uitwerking van de acties.

Per actie wordt een tijdshorizon vastgelegd die als volgt wordt bepaald:

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

Bij de evaluatie en herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het actieplan operationeler gemaakt. Dat wil zeggen dat het actieprogramma A-B-C uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C ook kan herschikt worden volgens andere invalshoeken. Op die manier bekomt men programmatabellen die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en functionaliteit.

Deze tabellen werden niet toegevoegd aan de beleidsnota.

De toegevoegde actietabel werd volledig geactualiseerd aan de huidige toestand.

VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

Het voorstel rond organisatie en evaluatie van het beleidsplan Kortemark is gebaseerd op de omzendbrief van MOW rond evaluatie en bijsturing van de gemeentelijke mobiliteitsplannen⁵.

1 organisatie

Het **schepencollege** 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 uitgebreid worden met vertegenwoordigers van andere organisaties indien de opportuniteit zich voordoet.

2 evaluatie

Minstens om de 5 jaar na 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 van politiezone
- recente ongevallenGIS
- recente snelheidsmetingen
- beperkte parkeertellingen
- informatie rond controles op blauwe zone
- **zonale tonnagebeperking en handhaving**

⁵ omzendbrief MOW van 13 maart 2009

HOGERE EN GEMEENTELIJKE BELEIDSPLANNEN

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

De voorstellen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werden opgenomen.

De gewenste ruimtelijke structuur rond bedrijvigheid uit GRS werd als basis gebruikt. Binnen het mobiliteitsplan werd de problematiek verder onderzocht en de routes zwaar vervoer meer gedetailleerd uitgetekend.

Actieprogramma ABC

werkdomein ruimtelijk beleid

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget		Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					(excl. BTW)	Subsidie				
A1	project Dujardneste RUP Zuiderpark	ruimtelijk beleid - ontwikkeling wonen en bedrijvigheid	Kortemark - lens spoor en N35	ontsluiting en verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente	privé	KT
A2	PRUP Staatsbaan	ruimtelijk beleid - ontwikkeling bedrijvigheid	ten zuiden van Kortemark	ontsluiting en verkeersveiligheid			laag	privé	gemeente, AWW	LT
A3	PRUP Braem	ruimtelijk beleid - ontwikkeling bedrijvigheid	kern Handzame	bereikbaarheid			hoog	bedrijf		KT
A4	projectsite Wlenerberger	ruimtelijk beleid - bedrijvigheid	Kortemark - lens spoor en N36	ontsluiting en verkeersveiligheid			laag	gemeente	WVI	MLT
A5	RUP Amersvelde	ruimtelijk beleid - bedrijvigheid	Handzame - Zarren	verkeersleefbaarheid			laag	gemeente		MLT
A6	zorgsite en RUP Staatsschool	ruimtelijk beleid - wonen	kern Kortemark	ontsluiting en verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente	WZC	KT
A7	herzieningen BPA Koordehoekstraat	ruimtelijk beleid - wonen	kern Zarren	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		KT
A8	masterplan wonen	ruimtelijk beleid - wonen	kern Zarren	verkeersleefbaarheid			laag	gemeente		LT
A9	Staatsbaan-oost	ruimtelijk beleid - wonen (potentierzone)	kern Kortemark	verkeersleefbaarheid			laag	gemeente		MLT
A10	uitbreiding Tuinwijk	ruimtelijk beleid - wonen (potentierzone)	kern Kortemark	verkeersleefbaarheid			laag	gemeente		LT
A11	uitbreiding Voshhoek	ruimtelijk beleid - uitbreiding bedrijvigheid	kern Kortemark	ontsluiting en verkeersveiligheid			laag	gemeente		LT

werkdomein ruimtelijk beleid

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					(excl. BTW)						
A12	streefbeeld N35	ruimtelijk beleid	wegsegment tussen N32 en N301	ontsluiting en verkeersveiligheid	€	40.000		hoog	AWV	gemeentes, provincie	MLT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					(excl. BTW)						
B1	weien doorgaand zwaar vervoer - zones ten noorden en zuiden van N35	zwaar vervoer	Kortemark en buurgemeentes	verkeersleefbaarheid				hoog	gemeente	buurgemeentes	KT
B2	weien doorgaand zwaar vervoer - zone ten westen van N36	zwaar vervoer	Kortemark en buurgemeentes	verkeersleefbaarheid				hoog	gemeente Houhulst	buurgemeentes	MLT
B3	ontleidingsweg via Voshhoek	zwaar vervoer	ten zuiden van Kortemark	bereikbaarheid en verkeersveiligheid				laag	gemeente		LT
B4	parkeer ruimte op (voormalige) site containerpark	parkeerbeleid	ten zuiden van Handzame	bereikbaarheid en verkeersveiligheid				hoog	gemeente		KT
B5	aanpassingen snelheid	snelheidsbeleid	Lichterveldestraat	verkeersleefbaarheid				hoog	gemeente		KT
B6	aanpassingen snelheid	snelheidsbeleid	20ste-Linestraat	verkeersleefbaarheid				hoog	gemeente		KT
B7	fietsroute naar Hooglede	bovenlokaal fietsrouthenetwerk	Wegsegment Hoogledestraat (2,5 km)	Verkeersveiligheid	750.000 €		fietsfonds	laag	gemeente	provincie, buurgemeente	LT
B8	fietsroute naar Ichtegem	bovenlokaal fietsrouthenetwerk	Wegsegment Ichtegemstraat (3,5 km)	Verkeersveiligheid	1.050.000 €		fietsfonds	laag	gemeente	provincie, buurgemeente	MLT
B9	fietsroute naar Koekelare	bovenlokaal fietsrouthenetwerk	Wegsegment Koekelarestraat (3,5 km)	Verkeersveiligheid	1.050.000 €		fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, buurgemeente	KT

werkdomein verkeersnetwerken

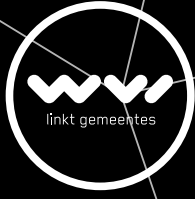
Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofdoelstelling	Budget		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					(excl. BTW)						
B10	fietsroute naar Koekelare via Zarren/Werken	bovenlokaal fietsrouthenetwerk	Wegsegment Steenstraat, Bovekerkestraat (2,5 km)	Verkeersveiligheid	750.000 €		fietsfonds	laag	gemeente	provincie, buurgemeente	MLT
B11	fietsroute Werken tot F35	lokaal fietsrouthenetwerk	Wegsegment Steenstraat (1,8 km)	Verkeersveiligheid	540.000 €		fietsfonds	laag	gemeente	provincie, buurgemeente	MLT
B12	fietsroute naar Torhout	bovenlokaal fietsrouthenetwerk	Wegsegment Torhoutstraat (1,5 km)	Verkeersveiligheid	450.000 €		fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, buurgemeente	KT
B13	fietsnelweg parallel aan N35 richting Diksmuide	bovenlokaal fietsrouthenetwerk	parallelle as aan spoorweg (6,5 km)	Verkeersveiligheid	1.770.000 €		fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, buurgemeente	KT
B14	fietsnelweg richting Lichtervelde en Torhout	bovenlokaal fietsrouthenetwerk	parallelle as aan spoorweg	Verkeersveiligheid			fietsfonds	laag	provincie	buurgemeentes	LT
B15	proefproject basiseikbaarheid	openbaar vervoer en combimobiliteit	Washoek	bereikbaarheid			MOW	hoog	MOW	Westhoek-gemeentes	KT
B16	stationsomgeving	openbaar vervoer	stationsplein te Kortemark	multimodale hub	450.000 €		Europese subsidie	hoog	gemeente	privé	KT

werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofdoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C1	verkeerseducatie scholen	flankerend	gebiedsdekkend	vervoersmanagement			hoog	gemeente		continu
C2	sensibilisering rond parkeren en blauwe zone	flankerend	gebiedsdekkend	vervoersmanagement			hoog	gemeente		continu
C3	informatieverstrekking rond verkeer en OV	flankerend	gebiedsdekkend	sensibilisatie			hoog	gemeente	De Lijn	continu

werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofdoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C4	promotie fietsgebruik	flankerend	gebiedsdekkend	sensibilisatie			hoog	gemeente		continu
C5	De Testkaravaan komt naar Kortemark	flankerend	gebiedsdekkend	sensibilisatie			hoog	provincie	gemeentes	sept' 2017
C6	controle blauwe zone	flankerend	centrum	handhaving			hoog	gemeente	politiezone	continu
C7	controle foutparkeren	flankerend	centrum	handhaving			hoog	politiezone	gemeente	continu
C8	controles tonnagebeperking	flankerend	gebiedsdekkend	handhaving			hoog	politiezones	gemeentes	continu
C9	snelheidsmetingen, snelheidscontroles, e.a.	flankerend	gebiedsdekkend	handhaving			hoog	politiezone	gemeente	continu



BIJLAGEN

SAMENSTELLING GBC

vaste leden

Naam	Dienst
Ronny Vierstraete	schepen mobiliteit - voorzitter GBC
Stephan Terryn	bestuurssecretaris Kortemark - secretaris GBC
Frederik Potvliege	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - mobiliteitsbegeleider
Sven Hoverbeke	VVM De Lijn
Rik Loyson	Districtschef AWW

variabele leden

Naam	Dienst
Koen Vanneste	Provinciebestuur
Annemie Wynands	LNE

adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie
Toon Vancoillie	burgemeester
Bram Van Acker	diensthooft openbare werken Kortemark
Jan De Wit	directeur VBS Handzame
Lieve Bolle	directrice VBS Werken
Marc Verhelst	directeur GBS Zarren
Marc Vandewalle	directeur VBS Elle
Marian Lowie	MMI basisschool
Gerrit Defreyne	voorzitter OAR
Rosa Mouton	CD&V-fractie
Tim Deweerdt	SPA-fractie
Noël Bryon	onafhankelijk raadslid
Rita Tryvaert	Eerlijk & Bezorgd-fractie

Naam	Dienst / organisatie
Geert Vercruysse	NVA-fractie
Jan Stoens	Open VLD-fractie
Johan Geeraert	politiezone
Margo Swerts	WVI (opdrachthouder mobiliteitsplan)

LVC (lokale verkeerscommissie) op 14/03/2017 om 18.00 uur in de raadszaal van het gemeentehuis.

Verslag

Aanwezig :

Vierstraete	Ronny	5de Schepen, voorzitter
Terryn	Stephan	stafmedewerker
Van Acker	Bram	diensthofd openbare werken
Vancoillie	Toon	Burgemeester
Logghe	Patrice	Politie Polder
Laleman	Dirk	Directeur (aanwezig voor punt 1)
Verhelst	Marc	Directeur
Warreyn	Sandra	Directrice
Defreyne	Gerrit	voorzitter OAR
Tyvaert	Rita	raadslid
Vercruysse	Geert	raadslid
Moutton	Rosa	raadslid
Lanoote	Leo	dorpsraad Zarren
Vercooren	Stefaan	schepen onderwijs
Swerts	Margo	deskundige WVI

Verontschuldigd

De Wit	Jan	Directeur
Lowie	Marian	Directrice

De schepen van onderwijs schetst de situatie inzake de verkeersveiligheid nabij alle schoolomgevingen in de gemeente.

In detail kan volgend overzicht worden weergegeven mbt tot de ondernomen acties van de laatste jaren in de omgeving van de scholen (bron : afdeling wonen en omgeving) :

* Ter hoogte van de gemeentelijke basisschool De Linde, vestiging: Stadenstraat 57:

- 2 beugels verplaatst aan het zebrapad
- plaatsen van een octopuspaal

*Ter hoogte van de gemeentelijke basisschool De Linde, vestiging; Stadenstraat 14:

- plaatsen van een octopuspaal

* Ter hoogte van de gemeentelijke basisschool De Kreke, Torhoutstraat 38:

- plaatsen van zebrapadverlichting (Infrac)
- plaatsen van katafootpaaltjes om parkeren op voetpad te verhinderen

- plaatsen van 2 beugels bij de uitgang
- plaatsen van een octopuspaal

* Ter hoogte van de vrije basisschool MMI, Handzamestraat 14:

- plaatsen van beugels op voetpad om parkeren te verhinderen
- plaatsen van verkeersbord E9 met onderbord maandag, dinsdag en donderdag van 15u30 tot 16u30... voor schoolbus
- plaatsen van een octopuspaal

* Ter hoogte van de vrije basisschool Elle, Ieperstraat 47:

- de bestaande parkeervakken werden opnieuw geschilderd ter hoogte van de kleuterschool
- er werden 2 verkeersborden F49 geplaatst aan het zebrapad
- zebrapadverlichting voorzien
- plaatsen van een octopuspaal

* Ter hoogte van de vrije basisschool Edewalle, Hogestraat 15:

- er werden 2 omegaprofielen geplaatst,
- de busstrook wordt +/- 2 meter verplaatst,
- plaatsen van een octopuspaal

* Ter hoogte van de vrije basisschool Handzame, Kronevoordestraat:

- plaatsen van verkeersbord E9 met onderbord maandag, dinsdag en donderdag van 15u30 tot 16u30... voor schoolbus en frituur Shelly's
- plaatsen van een octopuspaal

* Ter hoogte van de vrije basisschool Werken, Hogestraat 15:

- plaatsen van een octopuspaal
- door de openbare werken werd de ganse schoolomgeving opnieuw ingericht met de rioleringswerken in Werken (oa aanleg van fietssuggestiestroken en verkeersdrempel)

1. Schoolomgeving Handzamestraat .

- i. Voorstel (na overleg met de directie) om tegenover de kiss & ride zone een aantal parkeerplaatsen op te geven.

Dit voorstel kwam er na overleg met de directie op 12/1/2017, waarbij de directie geen voorstander is van een fietsstraat of schoolstraat, maar wel een optie ziet om een 3-tal parkeerplaatsen op te geven tegenover de kiss & ride zone.

De directrice kon niet aanwezig zijn maar liet volgen emailbericht na:

“

Het project loopt nu een volle week.

Ik moet vaststellen dat de auto's, camionetten, vrachtwagens nu duidelijk een uitwijkplaats gekregen hebben. Het verkeer kan nu veel vlotter doorrijden. Voor mezelf is het nu ook veel veiliger. De auto's moeten nu niet meer uitwijken op het verhoogde deel van het zebrapad, waar ik altijd sta. De kinderen kunnen nu ook op een veiliger manier de oversteek maken.

Misschien nog een opmerking. In de winter kan je moeilijk het zebrapad zien liggen. Is het mogelijk om een speciaal lamp te krijgen zodat het zebrapad volledig verlicht wordt. (type lamp zoals aan de gemeenteschool).

Ons doel is de veiligheid en de zichtbaarheid van de leerlingen en de opzichters te verhogen.

“

Voor de schoolomgeving van de Torhoutstraat wordt nog meegegeven dat er kan gewerkt worden met fietssuggestiestroken.

Inzake zwaar vervoer (gelet op de nakende uitvoering van de gemeenteraadsbeslissing ism de buurgemeenten) wordt meegegeven dat tellingen wel nodig zullen zijn, maar ook een telling van het zwaar vervoer voorafgaand aan de invoering teneinde een afdoende vergelijking uit te werken.

Volgens relaas aangebracht ter zitting door de politie blijkt dat het politieel toezicht aan de schoolomgevingen te Kortemark (in vergelijking met bv Diksmuide) een afdoende frequentie kent.

2. Lichterveldestraat .
 - i. Uitbreiden van de huidige zone bebouwde kom (50 km/u): uitbreiden met zone max. 50 km/u tot aan de N35 inclusief de zijstraten rechts (volledig) en links (Spanjaardstraat tot laatste woning).

Dit voorliggend voorstel wordt gunstig geadviseerd.

3. Verkeersproblematiek Amersveldestraat (tussen Hoogledestraat en N35)
 - i. Scenario's : tonnagebeperking, uitgezonderd plaatselijk verkeer, eenrichting versus tweerichting, parkeerfaciliteiten...

Mevr. Swerts (WVI) schetst de voorliggende drie scenario's.

1. Amersveldestraat = straat met plaatselijk verkeer en zwaar vervoer ontsluiten via kruispunt met N35
2. Gedeeltelijke eenrichting vanaf N35 naar Hoogledestraat, vanaf de tweede toegang Bonduelle (voor fietsers blijft dubbele richting)
3. Bijkomende parkeerruimte in de nabije omgeving (grond Bonduelle met overeenkomst tussen funerarium en Bonduelle)

De lokale verkeerscommissie adviseert als volgt : het scenario 3 wordt weerhouden, evenwel met een aanvullende optie waarbij eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd vanaf Hoogledestraat naar het funerarium.

Dit scenario kan aangehouden worden tot (her)aanleg kruispunt met de N35.

4. Kruispunt Ichtegemstraat/Koekelarestreet – Vinckaertstraat.
 - i. (volgens medegedeelde kaart)

Het voorliggend voorstel wordt gunstig geadviseerd, evenwel wordt geen fietsstraat in de Vinckaertstraat ingevoerd, maar wel worden richtingsborden voor de fietser aangebracht.

5. Mobiliteitsplan – actualisatie na screening – (WVI mevr. Swerts)
Het voorliggend ontwerp wordt door de mobiliteitsexpert van de WVI grondig toegelicht. De lokale verkeerscommissie adviseert gunstig. Dit ontwerp wordt aan de gemeentelijke begeleidingscommissie voorgelegd.

6. Kruispunt Stationsstraat/10^e Linie Regimentstraat: Voorrang verlenen aan de Stationsstraat - betere aanduiding via "voorrang verlenen en zo nodig stoppen – Verkeersbord B1 (de huidige voorrang van rechts wordt dus vervangen)



7. Kruispunt Stationsstraat / Wilgenlaan: Voorrang verlenen aan de Wilgenlaan – betere aanduiding via "voorrang verlenen en zo nodig stoppen – Verkeersbord B1 (de huidige voorrang van rechts wordt dus vervangen)



8. Algemene visie op conflict tussen voertuigen en de zwakke weggebruiker (fietser – voetganger)

VISIE = veiligheid zwakke weggebruiker primeert ALTIJD.

Bv. Handzamestraat, kruispunten met volgende zijstraten:

- F. Deprezstraat
- Sneppestraat
- Oudstrijderslaan
- Koutermolenstraat



Zijstraten : verplicht bord B5 STOP + ACCENTUERING OP DE RIJBAAN (voorbeeld : fietspad ter hoogte van het kruispunt in "rode" asfalt).

De aanwezige leden kiezen om 7 september 2017 om 18 uur te fixeren als volgende vergaderdatum.

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN KORTEMARK

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 12/05/2017

Verlaggever: Margo Swerts

Verlag versie 15/05/2017

Onderwerp: beleidsplan MOBILITEITSPAN

Aard van de GBC-beslissing¹

Eindbeslissing bij consensus

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Verontschuldigd (VO) Afwezig (N)
Vierstraete Ronny	Schepen mobiliteit	vierstraete.ronny@skynet.be	A
Terryn Stephan	gemeentebestuur	stephan.terryn@kortemark.be	VO
Potvliege Frederik	MOW - BMV	frederik.potvliege@mow.vlaanderen.be	A
Lauwers Daniël	MOW - AWW	Daniel.lauwers@mow.vlaanderen.be	VO
Loyson Rik	MOW - AWW	rik.loyson@mow.vlaanderen.be	A
Hoverbeke Sven	VVM De Lijn	sven.hoverbeke@delijn.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Koen Vanneste	Provinciebestuur	050/40.33.36 Koen.vanneste@west- vlaanderen.be	A
Annemie Wynands	LNE	02/553 14 93 annemie.wynands@lne.vlaanderen.be	N

¹ Verwijder wat niet past.

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N) Verontschuldigd (VO)
Swerts Margo	WVI	m.swerts@wvi.be	A
Vandewalle Marc	Directeur VBS Elle	Vbs.elle@kortemark.be	N
Lowie Marian	MMI basisschool	info@mmibasisschool.be	A
Defreyne Gerrit	Voorzitter OAR	Gerrit.defreyne@skynet.be	N
Laleman Dirk	MMI SO directeur	Dirk.laleman@mmikortemark.be	A
Capelle Chantal	School De Tweesprong	Jan.dewit@sint-rembert.be	A
Verhelst Marc	GBS Zarren	Directie.delinde@kortemark.be	A
Mouton Rosa	CD & V -fractie	Dehulster.moutton@skynet.be	N
Vandenbussche Jan	LVC	Jan.inneke@skynet.be	A
Van Acker Bram	gemeentebestuur	Bram.vanacker@kortemark.be	A
Vancoillie Toon	burgemeester	Toon.vancoillie@kortemark.be	A
Logghe Patrice	Hoofdinspecteur politiezone	Patrice.logghe@police.belgium.eu	A
Plasschaert Patrick	NMBS stations	Patrick.plasschaert@b-rail.be	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
/	/

Vaststelling van het quorum²

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

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

Verslag van de vergadering

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

- **Ruimtelijke ontwikkelingen**

In kader van de ontwikkelingen van de regionale zone (RUP Staatsbaan) heeft de gemeente overleg gepleegd met AWV. Er werden tellingen uitgevoerd op kruispunt N35 met Amersveldestraat /Galgestraat. Deze tellingen zullen moeten aangevuld worden met de verwachte verkeersgeneratie vanuit Zuiderpark en regionale zone. AWV vermoedt dat verkeerslichten de beste optie zullen zijn om kruispunt in te richten. Er zal binnenkort een nieuw overleg georganiseerd worden.

- **fietsroutenetwerk**

De Vrijbosroute werd foutief aangeduid op plan en dit zal gewijzigd worden.

De fietsrelatie Kortemark – Lichtervelde – Torhout werd nog niet opgenomen binnen het fietsroutenetwerk. Er zijn verschillende tracé's mogelijk, zoals via Sint-Henricus. Er is overleg nodig tussen de verschillende gemeentes en provincie.

In het plan voor de lokale fietsroutes werd voorgesteld om de Steenstraat uit te rusten met fietsvoorzieningen tot aan de F35 of fietssnelweg parallel aan de N35. De Steenstraat werd momenteel geselecteerd als een route voor zwaar vervoer en heeft geen fietsinfrastructuur.

Voor de fietssnelweg F35 werd een bouwvergunning ingediend. Er werd echter een negatief advies ingediend aangezien het fietspad passeert via een vogelrichtlijngengebied ter hoogte van Handzame. De gemeente heeft een dossier opgesteld omtrent dit advies.

- **openbaar vervoer**

In het stationsgebouw zullen een drietal instellingen onder dak vinden om diverse taken (zoals fietsherstel) uit te voeren en het station meer te bemannen.

De Lijn haalt aan dat er nog opmerkingen kunnen geformuleerd worden over het voorstel van kernnet binnen proefproject basisbereikbaarheid. De gemeente Kortemark heeft deze ook nog niet geformuleerd. Het DB (dagelijks bestuur) van Westhoek komt op 2 juni samen om een regionale visie te formuleren.

- **herinrichting wegen**

Tijdens de GBC werden de geplande wegenwerken overlopen. Ter hoogte van elke schoolomgeving zullen fietssuggestiestroken voorzien worden.

De gemeente heeft een herinrichtingsvoorstel uitgewerkt voor de stationsomgeving. De visie van de fietsstraat wordt verlaten. Er zal een dubbelrichtingsfietspad voorzien worden parallel aan het spoor. De bushalte wordt verplaatst naar de Nieuwstraat. Reizigers zullen kunnen wachten op de bus in het stationsgebouw.

Dit voorstel wordt best nog een keer besproken met De Lijn.

- **Zwaar vervoer**

De zonale tonnagebeperkingen van Kortemark zijn ondertussen afgebakend. De zonale afbakening ter hoogte van de kern van Houthulst is eerder een wensbeeld. Het college van Langemark-Poelkapelle heeft een voorwaardelijk gunstig advies geformuleerd op dit voorstel.

Op de gewestwegen werden de aanduidingsborden nog niet aangepast. Dit werd doorgegeven en zal in de loop van mei aangepast worden. Op 2 juni is een eerste gezamenlijke controle met de politiezones gepland.

Via de zonale tonnagebeperking zal een halt geroepen worden aan het doorgaand zwaar vervoer. Het lokaal zwaar vervoer kan nog steeds door deze zones rijden. Via de omgevingsvergunningen kunnen maatregelen opgelegd worden naar mobiliteit, zoals in kader van omgevingsvergunning voor Braem.

- **Parkeerbeleid**

De blauwe zone werd niet ingevoerd zoals voorzien op het plan uit het beleidsplan. Er werd geopteerd om per handelszaak van Groot- Kortemark enkele plaatsen aan te duiden met blauwe zone. Op de markt en aan gemeentehuis van Kortemark-kern werden meerdere plaatsen in blauwe zone opgenomen.

Deze voorstellen worden op regelmatige basis aangepast en voorgelegd aan de gemeenteraad.

Dit is een werkend systeem. De gemeente wenst deze manier te behouden en is niet van plan een blauwe zone voor de volledige kern van Kortemark af te bakenen. Dit zou nadelig zijn voor de bewoners en er zou moeten overgegaan worden tot het invoeren van bewonerskaarten.

- **Flankerend beleid**

De provincie haalt aan dat de Testkaravaan kan vermeld worden. Deze zal twee keer gedurende twee weken neerstrijken te Kortemark en bewoners kunnen enkele fietsen (zoals vouwfietsen, elektrische fietsen en bakfietsen) gratis uittesten.

- **Verdere procedure**

WVI zal het beleidsplan aanpassen aan de opmerkingen van de GBC-leden. Het verslag zal doorgestuurd worden ter goedkeuring aan de leden.

Daarna zal de nota voorgelegd worden aan de gemeenteraad. Het dossier zal niet voorgelegd worden aan de RMC.

Opmerkingen bij dit verslag

Bijlagen³

geen

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