




# MOORSLEDE MOBILITEITSPLAN

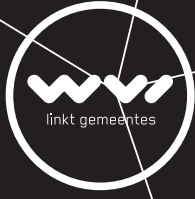
MAART 2023

fase 3 | beleidsplan

definitieve vaststelling GR 30 maart 2023

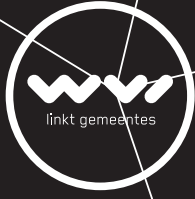
datum	aanpassing   fase
13   01   2022	overleg met gemeentebestuur
17   02   2022	overleg met gemeentebestuur
01   03   2022	overleg met gemeentebestuur
14   03   2022	overleg met schepencollege
24   03   2022	overleg met projectstuurgroep (zie bijlage)
05   04   2022	toelichting werkgroep verkeer
12   05   2022	toelichting gemeenteraadsleden
19   05   2022	voorlopige vaststelling van beleidsplan in gemeenteraad
17   06   2022	informarkt rond beleidsplan voor bevolking
05   07   2022	overleg met gemeentebestuur (evaluatie informmarkt, bespreking suggesties en visie zwaar verkeer )
okt '21 - nov '22	opmaak regionale mobiliteitsvisie door VVR midwest
02   2023	basisprincipes inrichting robuust wegennet: lokale wegen
07   03   2023	overleg met projectstuurgroep (zie bijlage)

		
<b>algemeen directeur</b>	<b>coördinator</b>	<b>expert mobiliteit</b>
Geert Sanders	ruimtelijke planning en mobiliteit David Vandecasteele	Margo Swerts



## INHOUD

<b>informatief deel</b>	<b>1</b>
<b>INLEIDING</b>	<b>2</b>
<b>INHOUD BELEIDSPLAN</b>	<b>2</b>
<b>PARTICIPATIETRAJECT</b>	<b>3</b>
<b>KNELPUNTEN EN KANSEN</b>	<b>3</b>
1 knelpunten .....	3
2 kansen .....	5
<b>DOELSTELLINGEN</b>	<b>7</b>
1 strategische doelstellingen .....	7
2 operationele doelstellingen .....	7
<b>RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN</b>	<b>8</b>
1 plannen andere overheden .....	8
2 gemeentelijke plannen.....	8
<b>richtinggevend deel</b>	<b>9</b>
<b>DUURZAAM BELEIDSSCENARIO</b>	<b>10</b>
<b>WERKDOMEIN A   RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN</b>	<b>10</b>
1 ruimtelijk beleid.....	10
2 strategische projecten.....	14
<b>WERKDOMEIN B   VERKEERSNETWERKEN</b>	<b>16</b>
1 verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen .....	16
2 fietsroutenetwerk .....	19
3 openbaarvervoernetwerk.....	25
4 gemotoriseerd verkeer .....	30
<b>WERKDOMEIN C   FLANKEREND BELEID</b>	<b>49</b>
1 vervoersmanagement.....	49
2 tarifiering.....	49
3 algemene sensibilisatie.....	49
4 handhaving .....	49
5 beleidsondersteuning.....	49
6 monitoring en evaluatie.....	49
<b>ACTIEPLAN</b>	<b>50</b>



INFORMATIEF DEEL

## INLEIDING

Voor u ligt het geactualiseerde mobiliteitsplan van de gemeente Moorslede.

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan van de gemeente Moorslede werd door de gemeenteraad definitief vastgesteld op 20 september 2012.

In overleg met de GBC werd de procedure van de sneltoets doorlopen op 18 maart 2019 met de bedoeling het mobiliteitsplan te evalueren.

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

- ruimtelijke ontwikkelingen te Dadizele
- snelheidsbeleid
- schoolomgevingen
- parkeerbeleid
- fietsroutenetwerk en trage wegen

De sneltoets werd in RMC van 1 april 2019 goedgekeurd.

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

- verkenningsfase
- uitwerkingsfase
- beleidsfase

De verkenningsnota werd besproken en goedgekeurd op de projectstuurgroep van 3 december 2019.

De uitwerkingsnota werd besproken en goedgekeurd op de projectstuurgroepen van 12 november 2020 en 23 juni 2021.

## INHOUD BELEIDSPLAN

De beleidsnota bouwt verder op de visie en maatregelen zoals opgesomd in het oorspronkelijke mobiliteitsplan uit 2012.

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

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

Het richtinggevend deel omvat de toelichting omtrent de verschillende werkdomeinen.

In eerste instantie wordt de beleidsvisie waar de gemeente naar toe wil met mobiliteit en verkeer op haar grondgebied, toegelicht. Achtereenvolgens worden per werkdomein de visie en de maatregelen uitgestippeld.

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

Onder werkdomein C wordt het flankerend beleid uitgewerkt.

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

- De verschillende adviesraden zullen zetelen in de toekomstige werkgroep verkeer. In de gemeenteraad van oktober 2019 werd het reglement rond de werkgroep verkeer recentelijk opgesteld en goedgekeurd.
- De werkgroep verkeer zal geïnformeerd worden omtrent het plan en aansluitend zal haar advies gevraagd worden. Ook de gemeenteraadsleden zullen uitgenodigd worden op dit infomoment.
- De informatieronde zal op twee tijdstippen plaatsvinden, na de uitwerkingsfase (het onderzoeksgeedeelte) en na de beleidsfase.
- Het beleidsplan zal tevens ter inzage gelegd worden van de bewoners van Moorslede.
- Er kunnen infomomenten gehouden worden voor bewoners.

Dit participatietraject werd ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad van april 2020.

*Het ontwerp-beleidsplan werd besproken met de projectstuurgroep op 24 maart 2022.*

*De werkgroep verkeer heeft zich eveneens kunnen uitspreken over het ontwerp-beleidsplan op 5 april 2022.*

*Het ontwerp-beleidsplan werd toegelicht op een thematische gemeenteraad op 12 mei 2022. Het plan werd ter voorlopige vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad van 19 mei 2022.*

*Het plan werd via een infomarkt ook toegelicht aan de bevolking.*

*Alle bemerkingen uit de hogervermelde informatiemomenten werden verwerkt worden in onderhavige nota.*

## KNELPUNTEN EN KANSEN

### 1 knelpunten

#### ■ schoolomgevingen

De schoolomgevingen in centrum van Moorslede kennen een hoge parkeerdruk en grote verkeersdruk bij begin en einde van de schooldag. Uit de verplaatsingsgegevens van de scholen valt op te maken dat de kinderen voornamelijk met de auto tot aan de schoolpoort gebracht worden. Dit vormt een vicieuze cirkel waardoor de drukte aan de schoolpoort grotendeels wordt verhoogd door de ouders zelf.

In de uitwerkingsnota werd in hoofdzaak onderzoek uitgevoerd naar deze 2 scholen in het centrum van Moorslede. Ook bij de andere scholen in de gemeente kunnen parkeer- en verkeerproblemen optreden.

#### ■ fietsverkeer

De gemeente beschikt over veel ruime en brede invalswegen richting haar dorpskernen centra. Langs heen sommige van deze wegen werd in het verleden een beperkte fietsinfrastructuur voorzien. Deze fietsinfrastructuur voldoet vaak niet meer aan de huidige vereisten, vaak te smal en niet afgescheiden van de rijbaan.

Nieuwe infrastructuurprojecten vereisen vaak veel dure onteigeningen en hebben regelmatig een lange doorlooptijd. 8 tot 9 jaar is geen uitzondering.

Voor de gemeente Moorslede heeft VSV ism Fietzersbond een fietsrapport opgesteld<sup>1</sup> voor 2021. De gemeente scoort 6 op 10 voor beleving, infrastructuur en communicatie rond fietsbeleid. De grootste probleempunten (< 5/10) situeren zich op vlak van veilige schoolomgevingen, schoolroutes en onduidelijkheid rond meldpunt voor klachten en vragen rond fietsinfrastructuur. Positieve punten (> 6/10) zijn de aange-name/mooie omgeving, bij heraanleg wordt fietsinfrastructuur meegenomen, gevaarlijke situaties worden ernstig genomen en er zijn veilige stallingsplaatsen voor fietsers.

#### ■ vrachtverkeer

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

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

Deze route heeft ook als gevolg dat zwaar verkeer doorheen de kern van Moorslede blijft rijden.

<sup>1</sup> Fietsrapport wordt opgesteld bij > 50 ingevulde enquêtes

Ter hoogte van de Waterdam zijn er een transportbedrijf en een voederbedrijf gevestigd. Voor de ontsluiting van deze bedrijven zal door één van de kernen moeten gereden worden. Momenteel is er een route voorzien doorheen de kern van Dadizele.

Bewoners merken op dat er nog veel vrachtverkeer door de kern van Moorslede rijdt. De éénrichtingslus wordt slecht opgevolgd. Er wordt tevens door de verschillende vrachtverboden door de centrumstraten gereden.

De bedrijvzone Millesteen kent een uitbreiding en zal dus meer verkeer genereren. De ontsluiting van de site moet grondig bekeken worden.

#### ■ **parkeerdrukke**

Na de dorpskernvernieuwing werd er een blauwe zone ingevoerd in enkele straten van de kern van Moorslede. De blauwe zone rond de kerk wordt goed opgevolgd. Er zijn vooral klachten rond parkeren in de Stationsstraat. De klachten zijn voornamelijk afkomstig van bewoners uit deze straat. Er wordt geklaagd over het parkeren van leerkrachten in de straat en er wordt gevraagd naar het invoeren van een blauwe zone.

Sinds enkele maanden werd gedurende een proefperiode kortparkeren (15') ingevoerd ter hoogte van de handelszaken in Moorslede.

In de kern van Dadizele werd geen blauwe zone ingevoerd. Uit parkeeronderzoek blijkt dat er wel parkeerdruk is ter hoogte van de Plaats en de Basiliek.

#### ■ **snelheden**

De gemeente krijgt regelmatig klachten van burgers rond overdreven snelheden op de lokale wegen (zoals Gentsestraat, Roeselaarsestraat, Procureurstraat), zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

Ook in de schoolomgevingen worden de zone 30 niet altijd gerespecteerd.

De snelheidsmetingen bevestigen dat er overdreven snel wordt gereden op verschillende assen.

Het huidig snelheidsbeleid is te gedifferentieerd. Op sommige wegsegmenten worden de verschillende snelheidslimieten opgelegd met korte tussenafstanden, wat vaak zeer verwarrend overkomt voor de automobilisten.

#### ■ **openbaar vervoer**

Er is geen treinstation in de gemeente aanwezig. Bewoners zijn aangewezen op de stations Roeselare of Menen. Deze liggen op relatief ruime afstand van de centra.

Er zijn goede busverbindingen richting Roeselare, Menen en Ieper met diverse ritten per dag. Er is een beperkt aanbod van de belbus op grondgebied van Moorslede.

De drie kernen van de gemeente Moorslede scoren laag op de mobiscore, een Vlaamse mobiliteitstool bij zoektocht naar woning. Dit is grotendeels te wijten aan het huidig aanbod aan openbaar vervoer.



## 2 kansen

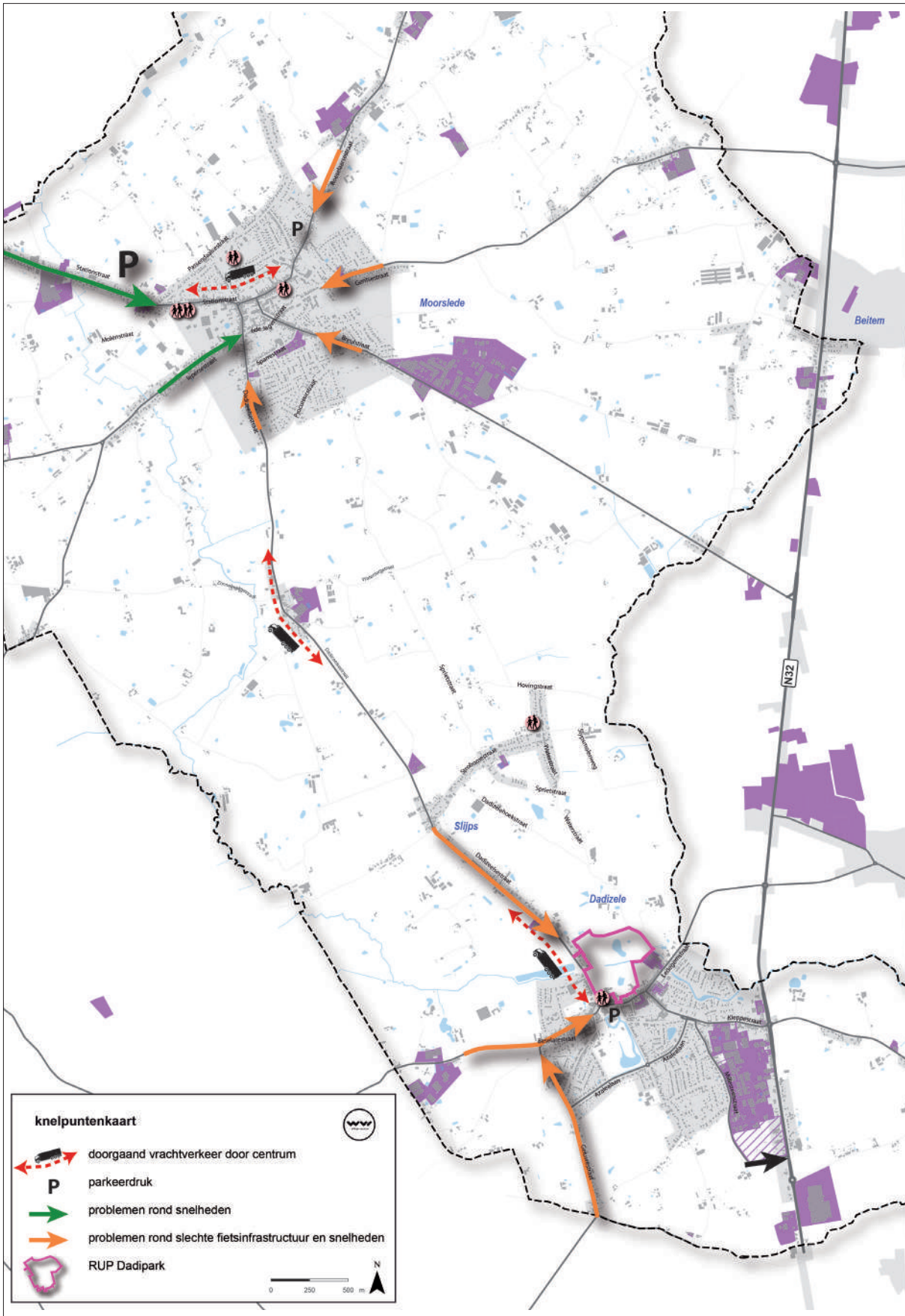
Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bieden mogelijkheden om de ontsluiting te analyseren en aanpassingen naar duurzame mobiliteit uit te voeren.

De ontwikkelingen in Dadizele behoren tot de mogelijkheden om ruimtelijke ordening en mobiliteit beter te integreren. Ook de opmaak van uitvoeringsplannen bieden kansen om aandacht te schenken aan ontsluiting en mobiliteit. Slimme schakels voor de zachte weggebruikers verdienen de nodige aandacht.

Het fietsfonds en relanceplannen van Vlaamse overheid bieden de mogelijkheden om fietspaden op het BFF grondig aan te pakken.

De gemeenten werken samen met MOW en provincie West-Vlaanderen aan een regionaal mobiliteitsplan. Dit plan biedt de mogelijkheden intergemeentelijke problematieken te benoemen en aan te pakken. Het lokale mobiliteitsplan zal zich moeten richten naar de visie uit dit plan.

Het toekomstige OV-plan biedt mogelijkheden om de kernen beter te ontsluiten naar omliggende gemeenten en steden.



knelpuntenkaart

## 1 strategische doelstellingen

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

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

De Vlaamse Overheid stelt rond haar mobiliteitsbeleid vijf basisdoelstellingen voorop:

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

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

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

De mobiliteitsplanning van de provincie West-Vlaanderen spitst zich toe op vlak van het stimuleren van duurzame verplaatsingen, met focus op het aanleggen van veilige, conforme fietsinfrastructuur..

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 werden de gemeenten gegroepeerd in vervoerregio's. De gemeente Moorslede bevindt zich in de regio Midwest. Samen met de andere 17 gemeenten van deze regio en MOW wordt een regionaal mobiliteitsplan uitgewerkt.

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

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

## 2 operationele doelstellingen

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

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

### ■ schoolomgevingen en - routes

De schoolomgevingen en de routes naar de scholen moeten verkeersveiliger gemaakt worden, zodat meer scholieren op een duurzame wijze naar school (durven) gaan. Het huidig aandeel van de fiets is eerder beperkt in de verplaatsingscijfers. De gemeente wenst meer scholieren op de fiets te krijgen door gepaste maatregelen te nemen.

### ■ fietsverkeer

In Moorslede wordt in slechts 12% van de functionele verplaatsingen de fiets gebruikt als vervoersmiddel. De auto staat op de eerste plaats met 67%. In Vlaanderen is dit respectievelijk 16% en 59%<sup>2</sup>.

Het aandeel van de fietsers heeft nog een duidelijke groeimarge binnen de gemeente en vooral binnen het woon-werk- en woon-schoolverkeer.

De gemeente wenst de volgende jaren sterk in te zetten op de fiets en het gebruik van de fiets te verhogen. Er zullen maatregelen genomen worden ten voordele van de fiets, zowel binnen de kernen als op de landelijke wegen.

Er is nood aan comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de deelgemeenten en de buurgemeenten. De fietsvoorzieningen moeten voldoen aan de voorwaardes van het Fietsvademeem.

De gemeente Moorslede werkt actief aan deze fietsvoorzieningen. Er zijn reeds enkele dossiers opgestart.

Het herinrichten van wegen met kwalitatieve fietsinfrastructuur is echter een proces van langere termijn. Op korte termijn wenst de gemeente lokale fietsroutes of fietslinten te selecteren en te promoten om het fietsgebruik te verhogen.

### ■ snelheidsbeleid

De gemeten snelheden en vooral de ongevallen veroorzaakt door overdreven snelheid zijn hoog.

<sup>2</sup> aandeel dominante vervoersmodi voor woon-werk/woon-schoolverkeer, 2017, bron: Statistiek Vlaanderen

De gemeente wenst sterk in te zetten op het snelheidsbeleid om veiligere kernen en wegen te creëren waar minder ongevallen gebeuren.

Door de invoering van ruime zone 30's in schoolomgevingen, centra en woonwijken, wenst de gemeente de kernen veiliger en verkeersluwer te maken.

Dit zal bewoners tevens stimuleren om meer met de fiets en te voet te gaan.

Op de invalswegen is er overwegend nood aan een versmalling van het brede wegprofiel of snelheidsremmende maatregelen om de gewenste snelheid af te dwingen.

#### ■ parkeerbeleid

Er is nood aan een efficiënt en beheersbaar parkeerbeleid op maat van de dorpen.

In de kern Moorslede werd een blauwe zone ingevoerd na de dorpskernvernieuwing. Deze blauwe zone zal nog verder uitgebreid worden in functie van het gevoerde parkeeronderzoek.

Door de goede handhaving wordt de blauwe zone goed opgevolgd. De handhaving moet verder opgevolgd worden.

Langparkeerders moeten parkeren op de parkings rondom het centrum zodat er op de centumparkings meer ruimte is voor kortparkeren.

#### ■ vrachtverkeer

In de centra van Moorslede en Dadizele werd een éénrichtingslus voor lokaal zwaar verkeer voorzien.

De bedrijvenszone Millesteen zal op termijn uitbreiden. De aansluiting op de N32 moet goed onderzocht worden.

Handhaving moet op regelmatige tijdstippen gebeuren om ervoor te zorgen dat het verkeer in de dorpen beperkt blijft tot lokaal zwaar verkeer. Doorgaand zwaar verkeer moet sterk verminderd worden.

Er werden parkeerruimtes voorzien voor vrachtwagens te stallen.

#### ■ trage wegennet

De gemeente wenst werk te maken van een goed uitgebouwd "traag" netwerk voor zowel functionele als recreatieve verbindingen.

De gemeente heeft in eerste instantie een beleidskader opgesteld dat in gemeenteraadszitting van april 2022 werd goedgekeurd. Dit kader omvat een 8-tal operationele doelstellingen. De basisinventaris trage wegen werd opgesteld. Samen met een nieuwe werkgroep rond trage wegen zullen de andere doelstellingen uitgevoerd worden.

## RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN

### 1 plannen andere overheden

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

Het lokale mobiliteitsplan zal zich ook moeten richten naar de globale visie vanuit het regionale mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest.

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

De meeste buurgemeenten hebben in de afgelopen jaren hun mobiliteitsplan in herziening gesteld:

buurgemeenten	datum en statuut
Wervik	opmaak - sept 2011 - PAC
Wevelgem	herziening - 12/'21 - GR
Roeselare	herziening - 27/6/'17 - GR
Zonnebeke	herziening - 09/'11 - PAC
Menen	herziening - 16/07/'12 - GR
Ledegem	herziening - 10/03/'16 - GR

### 2 gemeentelijke plannen

Het structuurplan van de gemeente is goedgekeurd door bestendige deputatie op 26 april 2007.

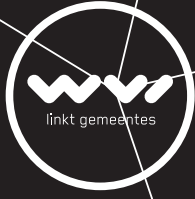
De gemeente heeft in 2019 het ruimtelijk structuurplan gedeeltelijk in herziening gesteld. De partiële herziening werd op 6 mei 2021 goedgekeurd door de deputatie van de Provincie West-Vlaanderen.

Beide beleidsplannen zullen op elkaar afgestemd moeten worden.

Voor het mobiliteitsplan zijn volgende beslispunten mee te nemen:

- Dadipark : 57 woningen en landschapspark
- Uitbreiding ambachtelijke zone t. h. v. Dadizele ifv lokale bedrijvigheid
- Nieuwe initiatieven rond zoeklocatie voetbalsite
- Recreatieve fietsroute langsheen de Heulebeek
- Woonontwikkeling toelaten t. h. v. woonuitbreidingsgebied WO 3 (gebied gelegen tussen Dadizeelsestraat - sparrestraat - Breulstraat - 6de Jagerstraat)

Volgende aandachtspunten moeten meegenomen worden bij de opmaak van het nieuwe beleidsplan Ruimte (GBR): wegcategorisering, fietsroutenetwerk en zwaar verkeer.



RICHTINGGEVEND DEEL

## DUURZAAM BELEIDSSCENARIO

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan daterend uit 2004 werd de beleidsvisie vastgelegd. Bij de herziening van 2012 werd deze visie reeds een eerste maal geactualiseerd.

Er werd geopteerd om het verkeer af te wikkelen via de bestaande weginfrastructuur. Op deze bestaande wegen zal dan wel extra aandacht besteed worden aan de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van alle verkeersdeelnemers. Op die manier wordt gestreefd naar het behoud van de bestaande openbare ruimte.

Het voorkeurscenario gaat uit van volgende krachtlijnen:

- Ontmoediging van het doorgaand verkeer door Moorslede door het creëren van verkeersleefbare en -veilige kernen waar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer afgeremd wordt en de doorstroming van het zware doorgaand verkeer bemoeilijkt wordt;
- Bijzondere aandacht voor de verkeersleefbaarheid in de verschillende kernen maar ook langs de invalswegen;
- Verhoging van het aanbod aan openbaar vervoer in de richting van Roeselare en Ieper;
- Frequente verbinding met het openbaar vervoer tussen de verschillende kernen in Moorslede, nl. tussen Moorslede, Dadizele en Slyps;
- Het fietsgebruik binnen de functionele verplaatsingen (woon-school, woon-werk) sterk trachten te verhogen door fietsvriendelijke maatregelen te nemen in de kernen, schoolomgevingen en op fietsroutes;
- Uitbouw van een samenhangend fietsroutenetwerk met veilige comfortabele fietsvoorzieningen;
- Uitbouw van een functioneel en recreatief traag netwerk;
- Uitwerking van een reeks ondersteunende en flankerende maatregelen.

### ■ aanpassingen ten opzichte van mobiliteitsplan uit 2004 en 2012

De visie bouwt verder op het oorspronkelijke beleidsplan. De focus op de fiets werd aangescherpt, aangezien de gemeente sterk wil inzetten op haar fietsbeleid. De verwijzing naar de doortrekking van de N37 als omleidingsweg werd verlaten wegens niet meer relevant.

## WERKDOMEIN A | RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Onder het werkdomein A wordt een overzicht gegeven van de toekomstige ontwikkelingen op ruimtelijk vlak. Het mobiliteitsplan doet geen bindende uitspraken over toekomstige ontwikkelingen, maar brengt advies uit over mobiliteitsaspecten bij deze ontwikkelingen.

Het gemeentelijk structuurplan en haar gedeeltelijke herziening en de ruimtelijke uitvoeringsplannen geven inhoudelijke beslissingen over deze ontwikkelingen weer.

### 1 ruimtelijk beleid

#### 1.1 gewenste structuur van de gemeente

In het structuurplan wordt de globale doelstellingen als volgt geformuleerd.

Moorslede wil op de eerste plaats een gemeente zijn en blijven waar in goede omstandigheden kan gewoond, gewerkt en geleefd worden. Hierbij is het van belang dat ook de ruimtelijke structuur van de gemeente op alle vlakken deze kwaliteit kan waarborgen en tegelijkertijd een duurzame (ruimtelijke) ontwikkeling mogelijk blijft.

Een duurzame ruimtelijke ontwikkeling vereist een evenwicht tussen de dynamiek van het wonen, werken en de mobiliteit enerzijds en de kwaliteit van natuur, landschap en het milieu anderzijds.

Globale doelstellingen

- optimalisatie van ruimtelijke kwaliteit
- bewaren en versterken van eigenheid van de 2 dealkernen
- vrijwaren van de eigen gemeentelijke dynamiek
- aandacht voor vernieuwend en gemengd wonen
- ruimte voor bestaande en nieuwe bedrijvigheid
- verkeersveilige gemeente met verkeersleefbare kernen
- aandacht voor toeristisch-recreatieve netwerk van activiteiten

#### 1.2 programma wonen

In de gemeente worden de drie kernen Moorslede, Dadizele en Slyps verder versterkt als woonomgeving en waarin voorzieningen worden geconcentreerd.

Binnen het RUP Dadipark is er ruimte voor het realiseren van maximaal 57 nieuwe woongelegenheden.

De Moorsledestraat takt in noordelijke richting aan op de Dadizeelsestraat. Via deze straat wordt de kern van Moorslede bereikt.

De N32 is een secundaire weg type II.

De Moorsledestraat - Dadizeelsestraat en de Plaats - Ledegemstraat zijn lokale wegen type II. Waar de Ledegemstraat overgaat in de Dadizelestraat wordt deze as een lokale weg type I, aangezien deze as het centrum verbindt met het hogere wegennet.

Ook de Waterstraat werd geselecteerd als een lokale weg type II in het oorspronkelijke mobiliteitsplan.

#### effectenbeoordeling

Binnen het RUP Dadipark werden de effecten beoordeeld van de verschillende programma's binnen deze ontwikkeling. De effecten vanuit wonen zijn eerder beperkt.

Het toekomstige woongebied zal ontsloten worden op de Moorsledestraat. In zuidelijke richting kan het centrum van Dadizele bereikt worden. Er zal ook een trage verbinding voorzien worden richting centrum.

De Moorsledestraat takt in noordelijke richting aan op de Dadizeelsestraat. Via deze straat wordt de kern van Moorslede bereikt.

De Moorsledestraat - Dadizelestraat vormt onderdeel uit van het bovenlokale fietsroutenet. De fietsinfrastructuur op deze as is eerder beperkt.

Voor de bewoners zal er een half-ondergrondse parkeergarage voorzien worden onder het bouwblok.

Er zullen ook voldoende fietsparkeerplekken voor de bewoners moeten voorzien worden (circa 2 fietsstallingen per woonentiteit of 114 fietsparkeerplekken).

Bezoekers kunnen gebruik maken van de toekomstige parkeerruimte die zal voorzien worden voor het recreatief programma.

### **1.3 programma bedrijvigheid**

De gemeente heeft twee grote ambachtelijke zones verspreid over de twee kernen:

- kern Moorslede - thv Tuimelarestraat/Breulstraat
- kern Dadizele - thv Millesteenstraat/  
Nijverheidslaam

De eerste zone maakt gebruik van de Breulstraat voor de ontsluiting naar de N32.

Ook de zone die aansluit bij de kern Dadizele maakt gebruik van de N32 voor haar ontsluiting.

Door de gunstige ligging van beide zones werden in het verleden de uitbreiding van ambachtelijke zones voorzien ter hoogte van de beide bedrijvzones.

Sinds maart 2021 is er een gemeentelijk RUP in opmaak voor de uitbreiding van de bedrijvzone Millesteen. Het nieuwe plangebied heeft een oppervlakte van 6ha 70 a en bevindt zich in het zuidelijk gedeelte van de bestaande bedrijvzone Millesteen.

De uitbreiding kadert in het ruimere proces rond zoekzones voor bijkomende bedrijventerreinen op grondgebied van provincie West-Vlaanderen. Binnen de regio was er tekort aan bedrijvigheid vastgesteld. De Vlaamse Regering had beslist dat West-Vlaanderen een beroep kon doen op het reservepakket van bedrijventerreinen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De ontsluiting van de bestaande en toekomstige uitbreiding van de bedrijvzone moet goed onderzocht worden. Ook de interne ontsluiting moet goed geanalyseerd worden. De aansluiting op de N32 moet in overleg met AWV bekeken worden.

Naast deze twee grotere zones beschikt de gemeente nog over verschillende bedrijven die eerder verspreid gevestigd zijn op haar grondgebied. Deze bedrijven werden nader onderzocht en werden opgedeeld in categorieën naar ontwikkelingsmogelijkheden binnen verschillende RUP's.

Ten zuidoosten van de kern Dadizele treffen we nog het tuinbedrijf Floralux aan. Het bedrijf gelegen langs de N32, trekt zeer veel bezoekers aan vanuit Frankrijk. Dit leidt geregeld tot lange wachtrijen op de N32.

Voor het bedrijf werd een P RUP opgesteld waarin er maatregelen werden voorgesteld om de file-problemen op te lossen.

In de Stationsstraat bevinden zich nog enkele bedrijven met vrachtverkeer, zoals bedrijf Milcobel en kaasfabriek Fromunion en Vandenbroecke metalen - gelegen op de gemeentegrens met Zonnebeke.

Deze bedrijven ontsluiten best richting N303.

De toelevering aan Milcobel en Fromunion gebeurt vanuit alle rijrichtingen door aanvoer van lokale landbouwers met melk.

Transportbedrijf Essers aan de Waterdam is gesitueerd langs de Dadizeelsestraat tussen de kernen Moorslede en Dadizele. Voor de ontsluiting van het bedrijf moet één van beide kernen doorkruist worden.

#### ■ maatregelen

- interne ontsluiting en aansluiting van Millesteenstraat op N32 analyseren
- KMO-zone Waterdam - bestemming te onderzoeken bij opmaak nieuw beleidsplan ruimte

#### 1.4 andere verkeersgenererende activiteiten

Dadipark - in het noorden van de deelgemeente Dadizele - was voorheen een park dat veel bezoekers trok per jaar. Sinds 2002 is het park echter gesloten. Het park sluit nauw aan bij het dorp Dadizele en het park moet een verlengstuk van Dadizele blijven. De bestaande handelszaken en horeca-zaken in de kern mogen geen negatieve hinder ondervinden van de ontwikkelingen in Dadipark.

Er zijn in het verleden reeds een aantal nieuwe voorstellen geweest naar inrichting van het park.

De gemeente werkt aan een RUP voor de toekomstige invulling van Dadipark. Dit RUP is gebaseerd op een masterplan.

De ambitie van het masterplan is vorm te geven aan de herbestemming van het voormalige dadipark, waarbij de symbiose van wonen en recreëren leidt tot een aantrekkelijke gebiedsontwikkeling, én waarbij aan de Heulebeek expliciet een plek gegeven wordt.

Hiertoe wordt het Dadipark omgevormd tot een nieuw openbaar park in het centrum van Dadizele dat wordt vormgegeven als één samenhangend geheel met mogelijkheden voor extensieve recreatieve ontspanningsmogelijkheden, plek voor bedevaartgangers en met ruimte voor de Heulebeek. In het nieuwe park worden woningen landschappelijk ingepast en wordt gebruik gemaakt van de nieuwe landschappelijke context zonder te vervallen in traditionele oplossingen. Binnen het masterplan werd onderzocht wat het laadvermogen van het park is in relatie tot de (woning) bouwopgave. Er werd voor de ontwikkeling een koppeling gelegd tussen het aantal te bouwen woningen en de mogelijke opbrengsten die vervolgens geïnvesteerd kunnen worden in het park.

Er zal ruimte zijn voor 3 ontwikkelingsvelden voor een recreatief programma. deze ontwikkelingsvelden zullen ontsloten worden vanaf de Moorsledestraat en de Waterstraat.

Er zal binnen de site ook ruimte zijn voor uitbreiding van de school.

Daarnaast zal er een parkeerruimte voorzien worden die zowel gebruikt zal kunnen worden voor het toekomstig woonproject, de nabijgelegen school, het recreatieve programma en als randparking voor het dorp.

#### effectenbeoordeling

De effecten werden eveneens in het RUP beschreven en hieronder overgenomen.

Voor de verdere parkinvulling wordt gemikt op laag-dynamische functies die sterk in relatie staan met het dorp Dadizele.

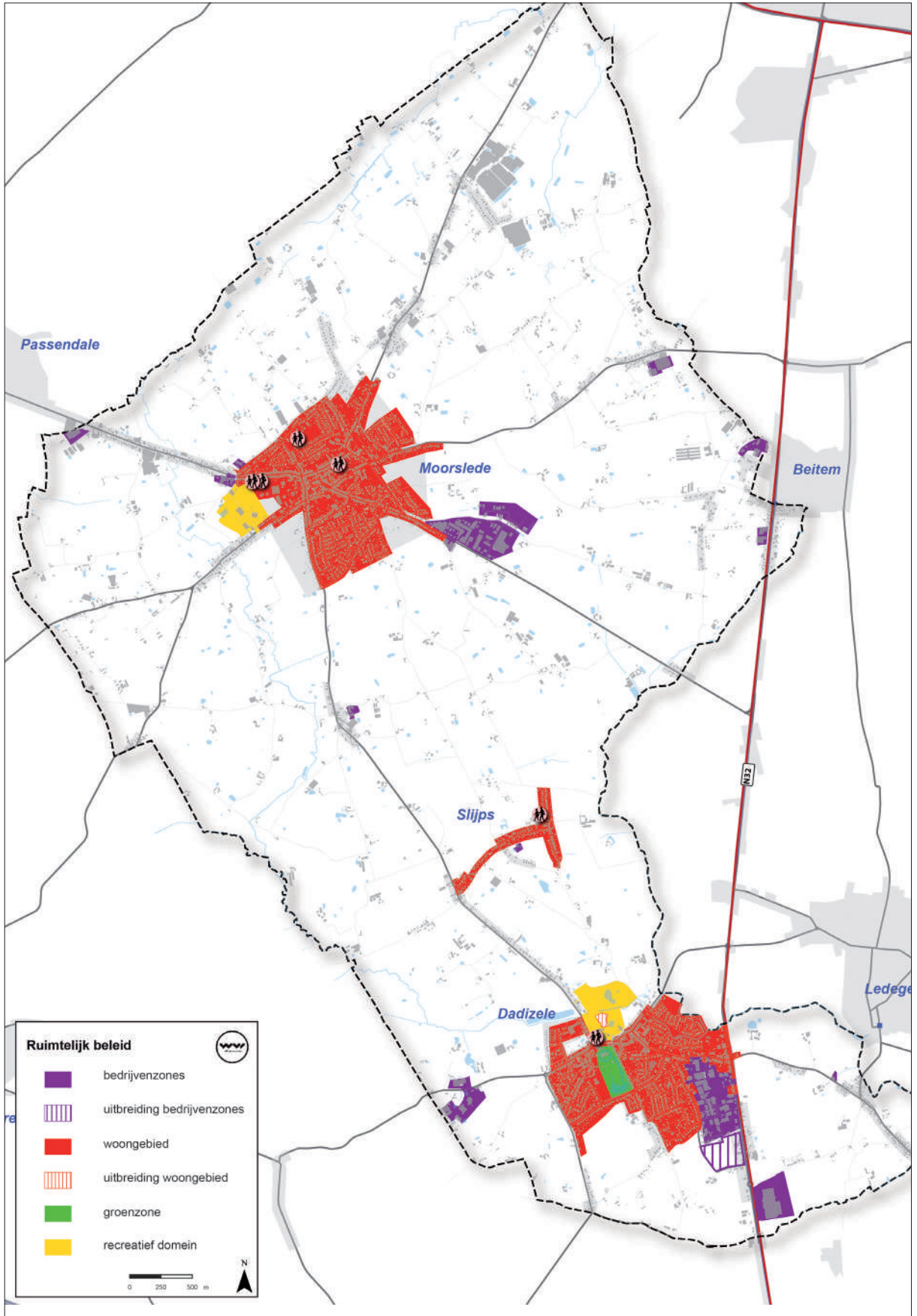
Er zullen drie ontwikkelingsvelden voorzien worden binnen het park van max. 1500 m<sup>2</sup>.

De ontwikkelingsvelden zullen ontsloten worden via de Waterstraat en de Moorsledestraat en dit enkel voor logistiek /dienstingang. Er zal een parkeerruimte voorzien worden langsheen de Moorsledestraat. Ter hoogte van deze parkeerruimte is er nog ruimte beschikbaar voor een functie, zoals een bierbrouwerij of een passende culturele maatschappelijke voorziening [circa 300 m<sup>2</sup> bvo gebouw]. Als we uitgaan van maximaal 75 auto's die gespreid gedurende 2 uren het park met zijn functies bezoeken, zal dit een stijging van de capaciteitsbenutting met zich meebrengen van circa 6% op het onderliggende wegennet.

#### 1.5 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De visie rond wonen, bedrijvigheid en recreatie is in overeenstemming met het oorspronkelijke plan.





ruimtelijk beleid

## 2 strategische projecten

### 2.1 bereikbaarheid en vervoerregio

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid is ingrijpend hertekend. Op 3 april 2019 werd het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid aangenomen door het Vlaams Parlement.

Als laatste stap werd het decreet op 26 april 2019 bekrachtigd en afgekondigd door de Vlaamse Regering. Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoersmiddelen en financiële middelen.

Om dit allemaal op het terrein mogelijk te maken, krijgen de lokale besturen een grote rol.

De gemeenten worden onderverdeeld in een vervoerregio.

Moorslede behoort tot de vervoerregio Midwest.

Elke vervoerregio heeft een vervoerregioraad die de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert in die vervoerregio. Een vervoerregioraad staat in voor de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan.

In september 2019 werd gestart met de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan.

Ondertussen werd het luik rond het openbaar vervoer voor de volgende jaren uitgetekend en goedgekeurd in de regio. Dit luik zal gedetailleerd aan bod komen onder het aspect openbaar vervoer.

Normaliter ging het nieuwe openbaar vervoersplan in werking treden vanaf begin 2022. Wegens enkele juridische procedures is de timing voor uitrol uitgesteld. Het nieuwe vervoersplan zal vermoedelijk vanaf juli 2023 worden uitgerold.

In de volgende maanden zal werk gemaakt worden van de andere mobiliteitsthema's, zoals wegcategorisering, zwaar verkeer, fietsbeleid, edm.

In wat volgt zullen per thematiek de voornaamste beslissingen uit het regionaal mobiliteitsplan aangehaald worden.

Het nieuwe regionale plan zal vermoedelijk in het voorjaar 2023 goedgekeurd worden. Daarna volgt nog een verdere procedure rond de MER-plicht, vooraleer het regionale plan definitief kan goedgekeurd worden.

Met het nieuwe decreet komt de overlegstructuur van GBC en RMC te vervallen.

Per project/dossier zal een 'projectstuurgroep' moeten samengesteld worden. Deze projectstuurgroep moet minimaal bestaan uit de initiatiefnemer, gemeente,

wegbeheerder en MOW. De stuurgroep kan aangevuld worden met co-financierders, zoals De Lijn en provincie.

De gemeente opteert ervoor de huidige samenstelling van de GBC te behouden als samenstelling voor de projectstuurgroep voor het thema mobiliteitsplan.

Deze projectstuurgroep zal samengesteld zijn uit de gemeentelijke vertegenwoordiging, MOW, De Lijn, provinciebestuur en een vertegenwoordiging van de verschillende politieke fracties uit de gemeente.

### 2.2 kilometerheffing

Sinds 1 april 2016 werd op het Belgische hogere wegennet een tolverplichting ingevoerd voor vrachtwagens van meer dan 3.5 ton MTM.

Deze tolheffing wordt geregistreerd via een on board unit die verplicht moet voorzien zijn in alle vrachtwagens die op ons grondgebied rijden.

De tolheffing is op alle Vlaamse wegen even hoog.

De tolheffing is ingesteld op de autosnelwegen, de primaire wegen en de meeste secundaire wegen type I.

Op grondgebied van Moorslede werden er geen gewestwegen opgenomen in de tolheffing. Ook de N32 werd niet opgenomen in de tolheffing.

De vervoerregio midwest stelt een slimme kilometerheffing voor die eerder sturend werkt en niet volgend zoals op vandaag het geval.

### 2.3 IDR

In 2008 heeft provincie West-Vlaanderen voor de regio Ieper - Diksmuide - Roeselare een studie rond de vrachtproblematiek uitgewerkt. Naast een analyse rond de problematiek werd ook een zonale afbakening gedaan van bedrijvenzones met aanduiding van vrachtroutes. Deze vrachtroutes werden op terrein bewegwijzerd vanaf de N32 / R32 in het oosten en N369 in het westen.

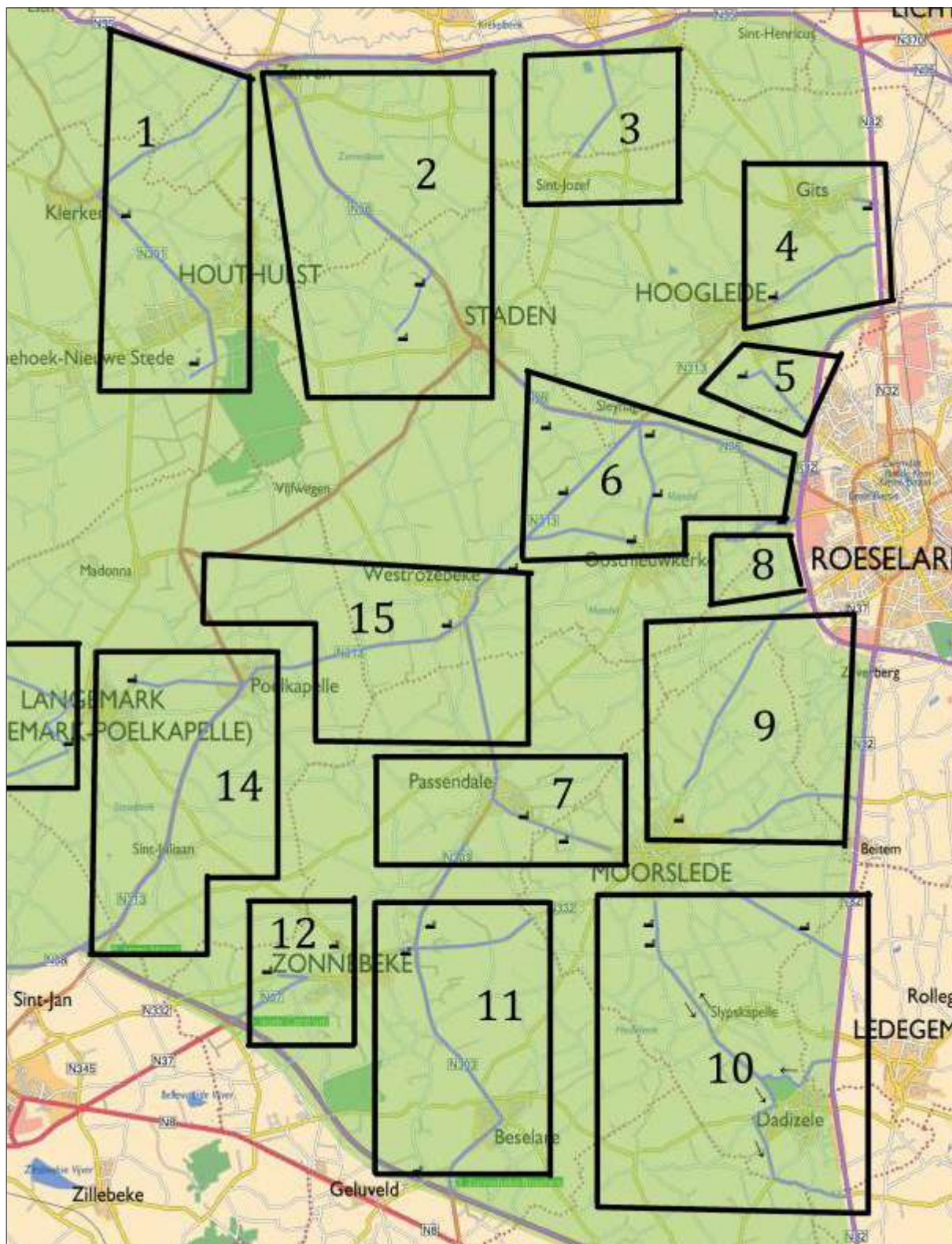
Rond Moorslede werden de zones 7,9,10 en 11 aangeduid zodat het vrachtverkeer via transportroutes naar het hogere wegennet werd geleid.

Door het centrum van Dadizele werd een éénrichtingsroute van vrachtverkeer aangeduid. Deze lus werd voorzien voor de ontsluiting van de bedrijven aan de Waterdam.

Begin 2020 heeft MOW de gemeenten bevestigd rond dit netwerk. De gemeenten staan nog achter de globale principes van het net, maar de uitwerking vereist verfijning. Er zou werd gemaakt worden van een IDR 2.0 binnen de schot van de vervoerregio.

In het regionaal mobiliteitsplan werd het IDR-principe overgenomen. Er werd een hoofd- en regionaal

vrachtroutenetwerk uitgetekend met aanrijroutes tot de bedrijven.



IDR-zones met aanduiding preferentiële vrachtroutes

## **1 verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen**

### **1.1 algemene visie**

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

De globale toestand van de voetpaden moet regelmatig geanalyseerd worden om de toegankelijkheid te verhogen.

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

### **1.2 maatregelen**

#### **■ bebouwde kommen**

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

Moorslede heeft drie belangrijke kernen: Moorslede, Dadizele en Slyps.

Uit zowel tellingen als ongevalcijfers van de politiezone blijkt dat er hoge snelheden worden genoteerd op de toegangsassen richting de kernen.

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

De afbakening van de bebouwde kommen werden herbekeken en meer afgestemd op de huidige bebouwingsgraad.

In de kern **Moorslede** wordt in de Stationsstraat de **bebouwde kom** doorgetrokken tot aan de Passendalebeek. In de Roeselaarsestraat zal de bebouwde kom effectief starten vanaf de rotonde met de Passendaalsestraat.

In de kern **Dadizele** wordt in de Dadizeelsestraat wordt rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen en wordt de bebouwde kom uitgebreid tot aan de Waterstraat.

In de kern **Slyps** wordt de bebouwde kom langsheen de Strobomestraat uitgebreid tot aan de Dadizeelsestraat.

#### **■ zone 30**

In de meeste schoolomgevingen wordt de variabele zone 30 gewijzigd naar een permanente zone 30.

Daarnaast worden de zone 30 in de drie kernen verruimd en ook uitgebreid naar verschillende woonwijken binnen de bebouwde kommen.

In de kern **Moorslede** werd met de dorpskernvernieuwing een ruime zone 30 afgebakend.

Er wordt geopteerd om deze zone 30 in het centrum sterk uit te breiden met verschillende centrumstraten en verschillende schoolomgevingen. In de schoolomgevingen van de Stationsstraat en Roeselaarsestraat zullen fietsstraten worden ingericht, met als gevolg dat ook in deze straten de zone 30 wordt verruimd. De zone 30 in schoolomgeving Stationsstraat zal uitgebreid worden tot aan kruispunt met Passendaalsestraat en in de Roeselarestraat tot aan Nieuwstraat. Kruispunt Pater Lievensstraat met Nieuwstraat wordt aangepast.

Ter hoogte van de schoolomgeving SBSO Ter Sterre zal de zone 30 worden verruimd wegens de nieuwe ontwikkelingen van de school.

In verschillende woonwijken zal ook een zone 30 worden ingesteld.

In de kern van **Dadizele** wordt een fietszone voorzien in verschillende centrumstraten. In een fietszone daalt de snelheid naar 30 km/u.

Ook in verschillende woonwijken wordt de snelheid beperkt tot 30 km/u.

In **Slyps** wordt de zone 30 uitgebreid in de Waterstraat.

Een duidelijke aanduiding van de snelheidsverlaging en op termijn een aangepaste inrichting van sommige straten zal noodzakelijk zijn opdat deze snelheidsbeperking gerespecteerd blijft.

### **1.3 andere aandachtspunten**

#### **■ netwerk trage verbindingen**

De gemeente is gestart met de opmaak van een inventaris rond de trage wegen.

Er wordt in eerste instantie werk gemaakt van een beleidskader rond trage wegen. Dit beleidskader houdt in de opmaak van een globale beleidsvisie, operationele beleidskeuzes en een afwegingskader rond het trage wegennet.

De visie voor de uitbouw van een netwerk van trage wegen voor de gemeente Moorslede bestaat erin een sterk "functioneel-recreatief netwerk" voor fietsers en wandelaars uit te bouwen en te onderhouden. De uitbouw houdt rekening met de haalbaarheid en landbouw-economische aspecten.

Het beleidskader van Moorslede werd in de gemeenteraad van april 2022 goedgekeurd.

Het beleidskader rond de trage wegen heeft heel wat reacties uitgelokt en vooral de participatie werd sterk bekritiseerd.

Op dezelfde gemeenteraad heeft het gemeentebestuur dan ook een nieuwe werkgroep rond trage wegen in het leven geroepen.

Deze werkgroep heeft tot doel het beleidskader te implementeren en adviezen uit te brengen omtrent specifieke trage verbindingen.

Vooraf binnen de woonkernen spelen deze trage verbindingen een belangrijke rol binnen het voetgangersnetwerk. Het trage wegennet is daarnaast ook een belangrijke recreatieve troef voor de gemeente.

#### **■ doorlopende straten**

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

De gemeente vervangt deze verkeersborden op regelmatige tijdstippen.

#### **■ toegankelijkheid infrastructuur voor voetgangers**

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

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

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

De oversteekplaatsen worden best drempelloos uitgevoerd.

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

#### **■ beleid rond zebrapaden**

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

Op interlokale wegen worden buiten de bebouwde kom bij voorkeur geen solitaire voetgangersoversteekplaatsen voorzien, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving (bv. bij bushalte, Hoppin, attractiepool, edm)

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

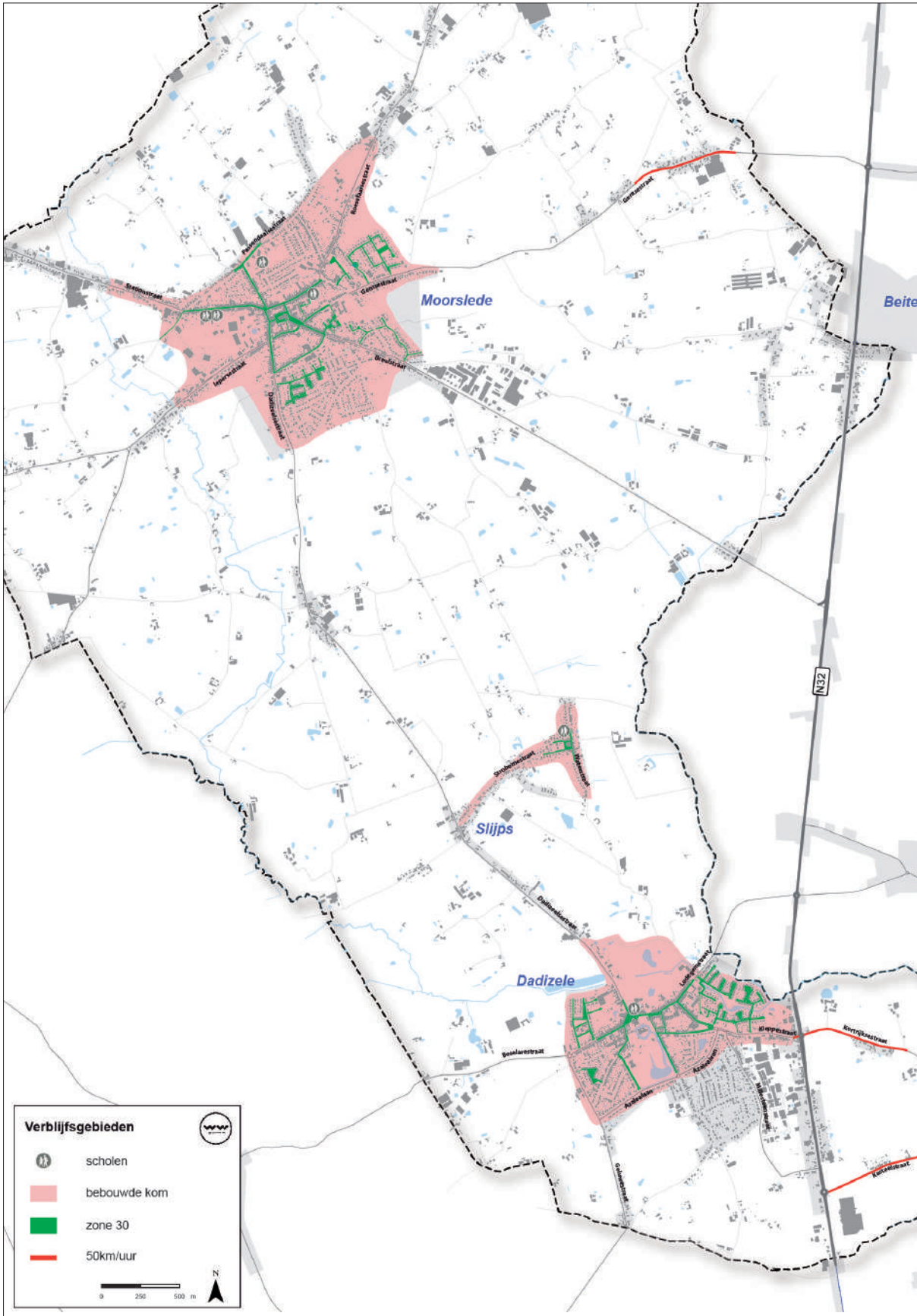
Op lokale wegen worden buiten de bebouwde kom bij voorkeur geen solitaire voetgangersoversteekplaatsen voorzien, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving (bv. bushalte, Hoppin, attractiepool, edm).

Binnen de bebouwde kom, kerngebied of zone 30, worden bij voorkeur geen solitaire voetgangersoversteekplaatsen voorzien worden, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving (bv. bushalte, Hoppin, attractiepool, edm)

Zeker aan de ingang van een kleuter of lagere school mogen zebrapaden voorzien blijven (om redenen van educatieve karakter en het gebundeld en beveiligd oversteken van kinderen).

### **1.4 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan**

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



verblijfsgebieden

## 2 fietsroutenetwerk

### 2.1 algemene visie

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

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

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

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bovenlokale fietsroutes en fietssnelwegen. Deze fietssnelwegen zijn fietsroutes tussen steden, gemeenten en belangrijke attractiepolen bedoeld voor langeafstandsfietsverkeer. Ze bieden de mogelijkheid om snel en veilig functionele verplaatsingen te kunnen doen over langere afstand, maar kunnen ook gebruikt worden door recreatieve fietsers.

De bovenlokale routes hebben een belangrijke functie als verbinding tussen de kernen enerzijds en de attractiepolen anderzijds. Deze BFF routes vormen meestal de meest logische en kortste verbinding tussen twee punten.

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

### 2.2 selecties

Er is momenteel een Masterplan Fiets voor regio Midwest in opmaak dat o.a. een update van het BFF en FSN inhoudt. Deze vernieuwde netwerkkaart zal integraal onderdeel uitmaken van het RMP Midwest. Provincie West-Vlaanderen heeft bilaterale gesprekken gevoerd met de gemeenten om een wensbeeld van fietsroutes op te bouwen.

#### ■ fietssnelweg

De Storroutenroute als voormalige spoorverbinding werd geselecteerd als fietssnelweg tussen Roeselare en Ieper. Deze fietssnelweg werd gecodeerd als F37. De fietssnelweg verbindt Roeselare over Moorslede, Zonnebeke met Ieper. In beide steden sluit de fietssnelweg aan op andere fietssnelwegen.

Voor de gemeente Moorslede is dit de enige fietssnelweg in de nabije omgeving.

Op grondgebied Moorslede is de route voldoende uitgerust. De kruispunten met het onderliggende autowegenet werden gemarkeerd en voor de fietsers op de fietssnelweg ondergeschikt ingericht.

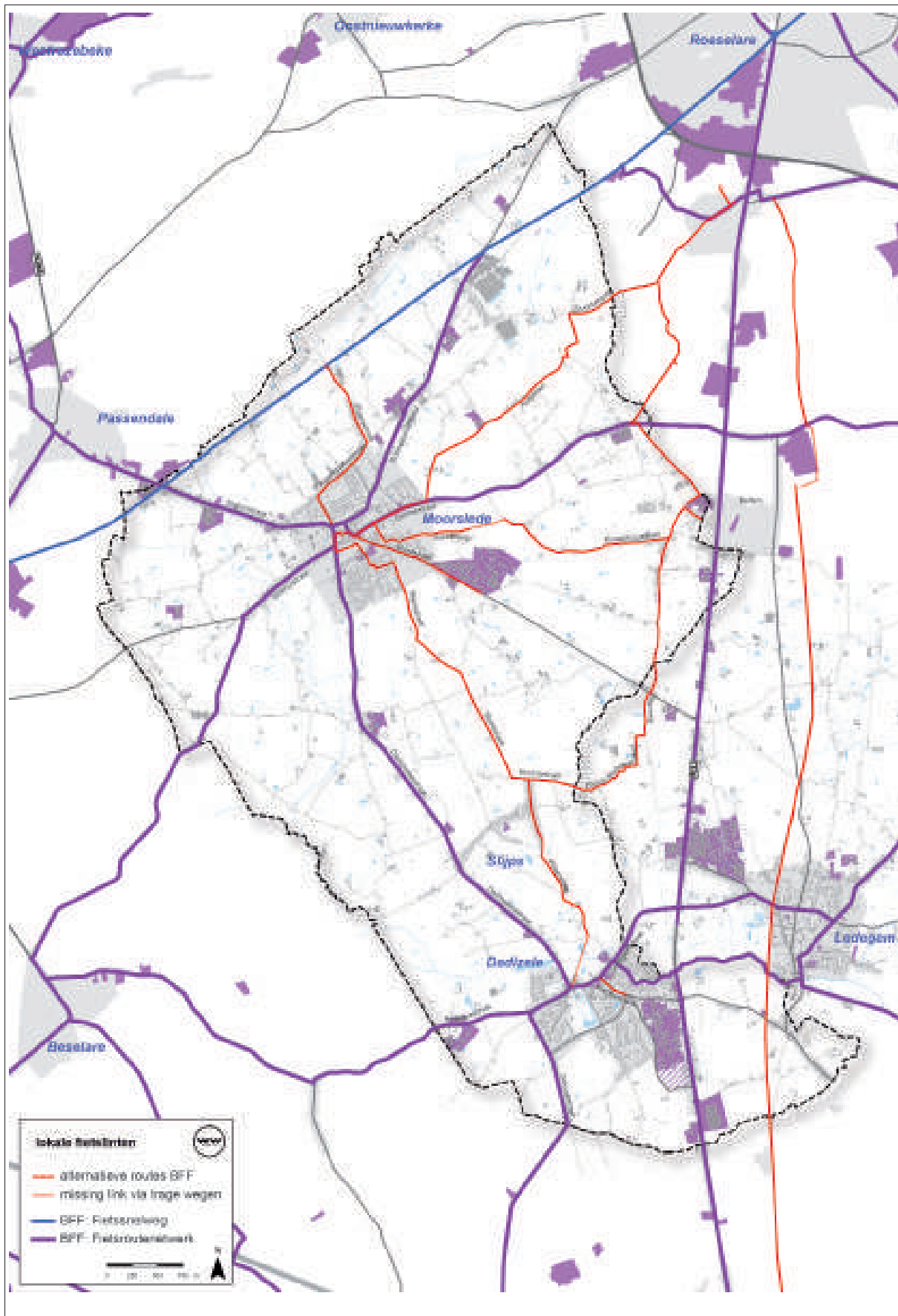
#### ■ bovenlokale fietsroutes

- Moorslede - Roeselare: Roeselaarsestraat - aantakend op Storroutenroute
- Moorslede - Beitem: Gentsestraat aantakend op de N32
- Moorslede - Passendale: Stationsstraat
- Moorslede - Dadizele: Dadizeelsestraat
- Moorslede - Beselare: Iepersestraat - Wervikstraat - Markizaatstraat
- Dadizele - Beselare: Beselarestraat
- Dadizele - Geluwe: Beselarestraat - Geluwestraat
- Dadizele - Ledegem: Ledegemstraat - Dadizelestraat (route 1) en Ledegemstraat - route via Heulebeek richting kerk van Ledegem (route 2)

#### ■ lokale fietsroutes of fietslinten

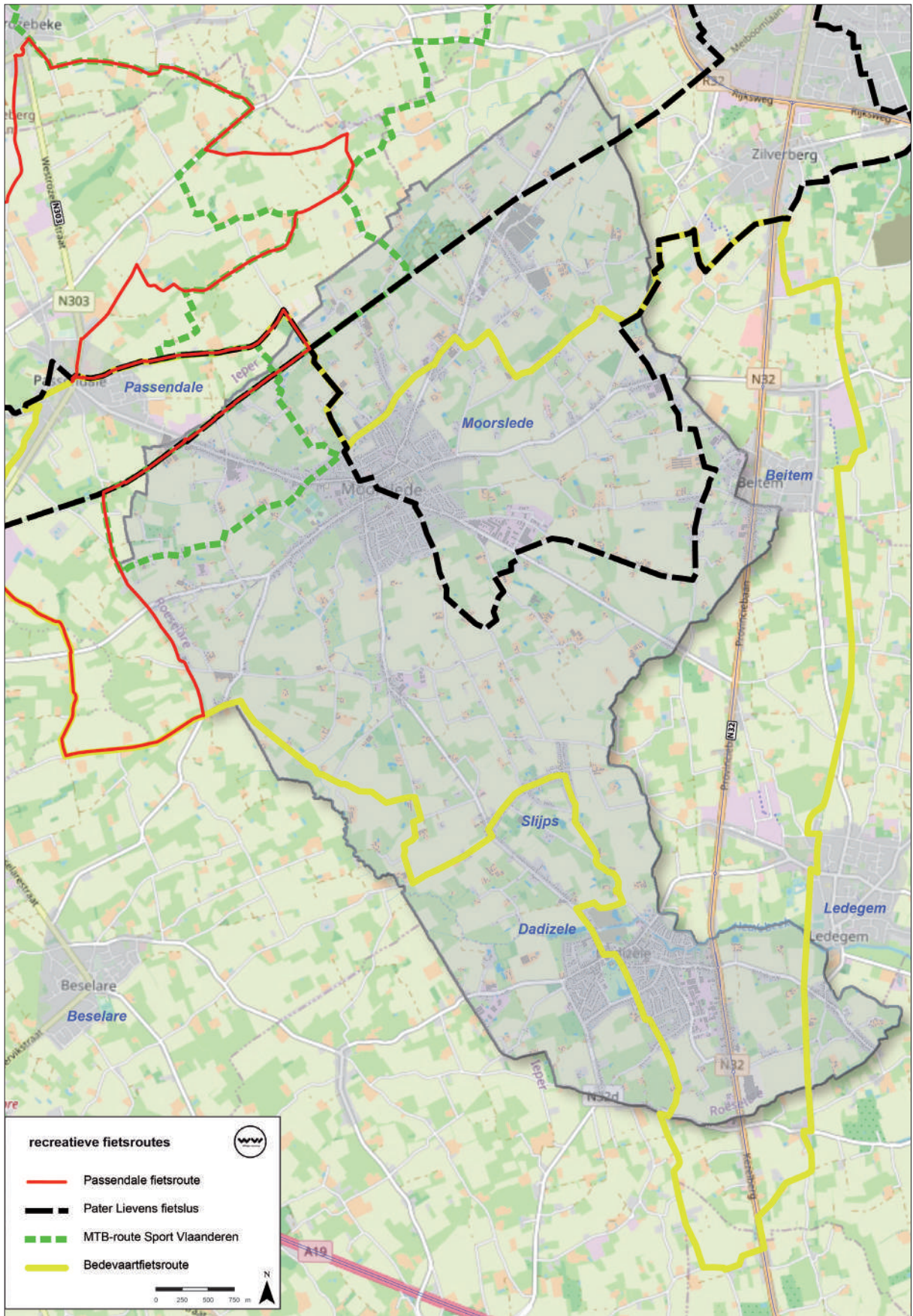
De gemeente Moorslede wenst actief in te zetten op het fietsgebruik en heeft daarom een aantal lokale fietsassen of fietslinten geselecteerd:

- Moorslede - Roeselare: Stadendreef - Passendaalsestraat - Elzerijstraat die aansluit op de Storroutenroute richting Roeselare
- Moorslede - Roeselare: Gentsestraat - Puitstraat - Zilverbergstraat - Knokuilstraat
- Moorslede - Beitem: Hospitaalweg - Rode Kruisstraat - Kouterweg - Knaagrepstraat - Oude Heirweg - Beitemstraat
- Moorslede - Dadizele: Markt - Breulstraat - Slijpstraat - Hovingstraat - Waterstraat - route doorheen Dadipark - Plaats
- Roeselare - Dadizele: De huidige fietsroute loopt via de N32. Een alternatief is gebruik te maken van de Heerweg, Kleine Moorsledestraat, Hovingstraat en via Waterstraat aan te takken op de fietslint Moorslede en Dadizele. Met dit lint wordt eveneens deelgemeente Slyps en Hoppinpunt Slyps ontsloten
- Moorslede - Briekhoek: Breulstraat tot aan Briekhoekstraat.
- ontsluiting Hoppin Voerman: Kleppestraat tot aan Ledegemstraat (fietsstraat)

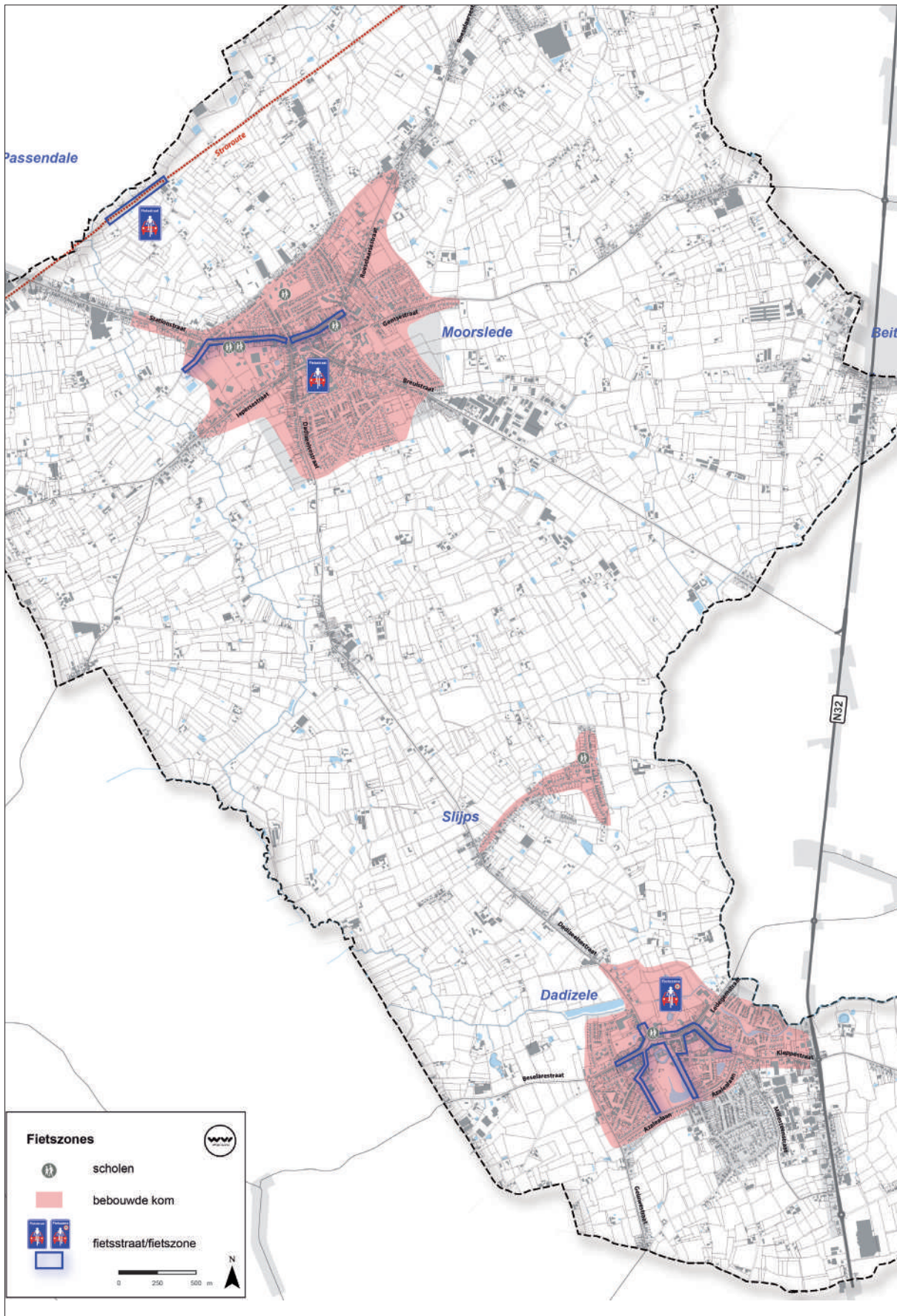


functioneel fietsroutenetwerk, aangevuld met lokale fietslijnen





bestaande recreatieve fietsroutes



voorstel rond fietsstraten en fietszones

### ■ recreatieve routes

Op grondgebied Moorslede zijn er nog enkele recreatieve fietsroutes naast de fietsknooppunten. De meeste van deze routes vallen samen met verharde wegen.

Volgende recreatieve routes passeren door de gemeente:

- Passendale fietsroute
- Pater Lievens fietslus
- Beveaartroute
- MTB-route

## 2.3 maatregelen

### ■ fietssnelweg

Waar de Storoute samenvalt met een gemeenteweg, zal een **fietsstraat** worden ingericht. Dit geldt op de Oude Moorsledestraat vanaf Peemhutstraat tot aan Scherminkelstraat.

Fietssnelwegen hebben in principe voorrang op lokale wegen conform de hiërarchische wegindeling (zie verder onder wegencategorisering). De inrichting van de kruispunten van de fietssnelweg 37 (die tevens de groene as “Storoute” vormt) met het wegennet is een van de aspecten die wordt uitgewerkt door de provincie West-Vlaanderen in een projectnota in rechtstreeks overleg met de betrokken gemeentes. De inrichting zal per kruispunt bekeken worden.

Voor de gemeente Moorslede werden in de PSG van februari 2023 volgende afspraken gemaakt omtrent het herinrichten van de kruispunten op de FSN 37:

- fietsers op deze FSN worden in de voorrang gebracht op volgende kruispunten : Oude Godweg, Peemhutstraat (fietsstraat), Scherminkelstraat en Lindenweg;
- op de overige kruispunten wordt geen voorrang van de FSN op het wegennet voorzien;
- er wordt een aparte aanpak opgesteld voor de herinrichting van de kruising van de FSN 37 met de Roeselaarsestraat en de Stationsstraat.

Rond de inrichting van de kruispunten met fietssnelweg Storoute en onderliggend wegennet heeft de gemeente een overleg gehad met provincie West-Vlaanderen.

De kruispunten blijven ondergeschikt aan het autowegennet. Fietsers op de Storoute hebben geen voorrang op de kruispunten, uitgezonderd ter hoogte van de fietsstraat, Oude Godweg, Lindenweg<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Rond de Lindenweg wordt de beslissing van de stad Roeselare nog afgewacht.

In kader van opmaak Masterplan Fiets voor de regio midwest (eind 2022), heeft de gemeente aangedrongen om de fietsoversteken op de Storoute met Roeselaarsestraat en Stationsstraat bijkomend te beveiligen.

Het gemeentebestuur heeft aan provincie West-Vlaanderen gevraagd een fietstelpaal te installeren op de Storoute om over een permanente monitoring rond het gebruik van deze snelweg te kunnen beschikken.

### ■ aanpassing fietsinfrastructuur BFF

Er is nog veel werk aan de uitrusting van het bovenlokale fietsrouten netwerk op het grondgebied en nabije omgeving. Veel van de geselecteerde assen hebben een beperkte fietsinfrastructuur die niet meer voldoet aan de huidige vereisten. De gemeente wenst zeker werk te maken van de herinrichting van deze wegen met volwaardige fietsinfrastructuur.

De herinrichting neemt echter tijd in beslag, aangezien voor veel van deze wegen veel onteigeningen noodzakelijk zijn.

Voor een aantal wegen zijn de voorbereidende projectstappen reeds opgestart.

Voor de fietsinfrastructuur wordt verwezen naar het Vlaamse fietsvademecum.

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

Volgende wegen hebben nood aan een verbeterde fietsinfrastructuur:

- N32 (AWV werkt aan de verbetering van de fietsinfrastructuur op de N32 zoals de doortochten Beitem en Zilverberg)
- Moorslede - Roeselare: Roeselaarsestraat  
Moorslede - Beitem: Gentsestraat aantakkend op de N32
- Moorslede - Dadizele: Dadizeelsestraat
- Moorslede - Beselare: Iepersestraat - Wervikstraat - Markizaatstraat (In overleg met gemeente Zonnebeke werd een startnota opgesteld)
- Dadizele - Beselare: Beselarestraat
- Dadizele - Geluwe: Beselarestraat - Geluwestraat (opmaak van projectnota voor Geluwestraat )
- Dadizele - Ledegem: Ledegemstraat - Dadizelestraat (dossier opgemaakt)
- Dadizele - Ledegem: parallel aan de Heulebeek (dossier lopend)

### ■ fietslinten

Op de lokale fietsroutes kunnen maatregelen getroffen worden ten voordele van de fiets en het fietscomfort.

Mogelijke maatregelen zijn:

- snelheidsbeperkingen

- snelheidsremmende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer
- bewegwijzering van de routes
- goede inrichting kruispunten ten voordele van de fietsers
- ontvlechten van zwaar verkeer
- weren van sluipverkeer

Bij herinrichting van de wegen zal steeds afgewogen worden of fietsinfrastructuur wenselijk is.

#### ■ **fietszones**

In de schoolomgevingen wenst de gemeente het fietsgebruik sterk te verhogen.

In de straten voor enkele scholen wordt er daarom voor geopteerd om fietsstraten in te voeren.

In het centrum van Dadizele wordt de fietsstraat uitgebreid tot een heuse fietszone die een groot deel van de centrumstraten bevat.

In een fietsstraat of fietszone wordt de fiets als het ware de baas en is de auto eerder te gast. Auto's mogen door de straten blijven rijden, maar moeten hun snelheid matigen (tot 30 km/u) en moeten achter de fietsers blijven rijden.

Fietsstraten werken goed bij een voldoende hoog aantal fietsers, zoals rond de schooltijden.

De fietszones moeten goed aangebracht worden zodat ze duidelijk zijn voor alle weggebruikers die door deze straten/zones rijden.

#### ■ **fietsstallingen/ fietscomfort**

In centrumgebieden en bij belangrijke publiekstrekkende functies dienen voldoende veilige en comfortabele stallingen voorzien te worden.

Op plaatsen waar langdurig gestald wordt zijn overdekte stallingplaatsen aangewezen.

Op grondgebied werden verspreid enkele (niet-overdekte) **fietsenstallingen** voorzien, zoals

- de dorpskernen Moorslede en Dadizele
- 4 link
- GC De Bunder
- sporthal

Er zullen nog bijkomende fietsenstallingen voorzien worden in

- de dorpskern van Slyps (kerk)
- de Ommegang

Er bevindt zich een **oplaadpunt** voor E-bikes ter hoogte van de Basiliek te Dadizele.

Op termijn kan het ook interessant zijn om te investeren in **fietspompen** of **-herstelpalen** op de Hoppinpunten (zie verder).

#### ■ **overstapvoorzieningen | Hoppin -punten**

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

## 2.4 **wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan**

De lokale fietslinten, fietszones en fietscomfort werden toegevoegd aan het bestaande fietsbeleid.

### 3 openbaarvervoernetwerk

#### 3.1 algemene visie

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

De gemeente Moorslede beschikt echter niet over een treinstation.

Voor de kern Moorslede is het station van Roeselare het dichtsbijzijnde op 9 km, station Menen is op 12 km gelegen.

Voor de kern Dadizele is het station van Menen het dichtsbijzijnde op 7 km, station Roeselare is op 13 km gelegen.

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

#### 3.2 van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

De nieuwe Vlaamse Regering stelt haar visie op vlak van mobiliteit in het Vlaams regeerakkoord (2014-2019) sterk bij. 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).

Als doorvertaling van het algemeen kader van basisbereikbaarheid werden een aantal specifieke leidende principes vooropgesteld voor de uitbouw van toekomstige vervoersnet. De leidende principes zijn volgende:

- sterke assen op grote verplaatsingsstromen (kernet en aanvullend net)
- parallel rijden vermijden
- hoogfrequente assen richting stedelijk gebied
- eenduidige reiswegen voor de leesbaarheid op kernnet en aanvullend net
- ontsluiting van regionale attractiepolen, zoals ziekenhuis AZ delta (via kernnet/ aanvullend net) en middelbare scholen (via functionele buslijnen)
- ontsluiting toeristische en lokale attractiepolen (via vervoer op maat)
- ontsluiting tewerkstellingspolen (via vervoer op maat)
- uitbouw van Hoppin-punten waar reizigers kunnen wisselen van vervoersmodi

Het netwerk wordt opgebouwd uit kernlijnen en aanvullende lijnen in en naar gebieden met voldoende vervoerpotentieel en met alternatieve vervoeroplossingen (vervoer op maat) in gebieden waar onvoldoende vraag is voor een verantwoorde exploitatie van lijndiensten.

Samen met de 17 andere gemeenten uit de regio Midwest heeft de gemeente Moorslede het nieuwe vervoersplan begin 2021 goedgekeurd.

Er is nog geen duidelijkheid wanneer het nieuwe openbaarvervoersnet ingevoerd zal worden.

#### 3.3 selecties

##### ■ huidig lijnvoering

Tussen Roeselare en Menen rijden momenteel twee buslijnen, lijnen 53 en 54. De buslijn 55 verbindt Roeselare via de kernen Moorslede, Dadizele en Ledegem tot Menen. De lijn 54 passeert enkel via de kernen Ledegem en delen van Dadizele ('t Hoge en Klephoek). Samen hebben ze meerdere ritten per uur.

Voor de gemeente Moorslede is het aanbod beperkt tot 1 rit per uur per rijrichting die stopt in de kern van Moorslede en Dadizele.

De amplitude vangt aan van 6u tot 20u30 tijdens weekdagen (schooldagen).

Tijdens het weekend en feestdagen is de amplitude korter en het aanbod aan ritten beperkter, op zaterdagen tussen 8u en 20u met 7 ritten per rijrichting en op zon- en feestdagen van 10u tot 18u met 5 ritten per rijrichting.

Door de kern van Moorslede passeert de buslijn 94 die een verbinding legt tussen Roeselare en Ieper over de kernen Moorslede en Zonnebeke.

Deze lijn heeft een frequentie van 1 rit per uur per rijrichting met enkele versterkingsritten tijdens de piekmomenten.

De amplitude vangt aan van 5u30 tot 22u tijdens weekdagen (schooldagen).

Tijdens het weekend en feestdagen is de amplitude korter en het aanbod aan ritten beperkter, op zaterdagen tussen 8u30 en 19u met 6 ritten per rijrichting en op zon- en feestdagen van 10u30 tot 19u met 5 ritten per rijrichting.

De belbussen rijden eerder beperkt over het grondgebied van Moorslede.

De belbus 38 tussen Hooglede en Staden heeft een drietal mogelijke stops in Moorslede, huis Vanneste, Kruisken en Vierkavenhoek.

De belbus 69 tussen Wervik en Ledegem passeert aan de Klephoek en Park Mariënstede van de kern Dadizele.

#### ■ toekomstig OV-net | basisbereikbaarheid

Het nieuwe OV-net zal gefaseerd worden uitgerold vanaf begin 2023.

Begin 2023 werden kleinere aanpassingen uitgevoerd aan het netwerk.

Vanaf juli 2023 zal de eerste fase uitgevoerd worden rond de invoering van het geplande kernnet. Voor de gemeente Moorslede zullen de twee kernnetlijnen en functionele lijnen (zie verder) ingevoerd worden vanaf deze fase. Daarnaast zal de belbus uitgebreid worden op grondgebied Moorslede en extra haltes voorzien worden.

De volgende fasen zullen in de loop van 2024 uitgerold worden. Voor Moorslede zal dit beperkt blijven tot het invoeren van flexvervoer ter vervanging van de belbus.

#### **KN/AN (kernnet en aanvullend net) en functionele ritten**

Op grondgebied Moorslede zullen volgende lijnen voorzien worden:

- lijn 90 die Ieper verbindt over Zonnebeke en Moorslede. Deze lijn zal passeren via de straten Stationsstraat en Roeselarestraat.
- de lijn 54 verbindt Roeselare met Menen en zal halteren aan de Voerman te Dadizele.

De lijn 90 heeft een halfuurfrequentie per rijrichting met een amplitude van 6u tot 20u tijdens schooldagen. Op zondagen is er een uurfrequentie en rijden de bussen tussen 8u en 19u. Op schooluren zijn er nog enkele versterkingsritten.

Tussen Moorslede en Roeselare heeft deze lijn 95 ook een avond- en nachtdienst. Tussen zondag en donderdag zal er 1 rit per uur rijden tussen 20u en 22u30. Op vrijdag en zaterdag wordt de amplitude uitgebreid tot 2u30.

De lijn 54 heeft hoofdzakelijk een uurfrequentie en rijdt tussen 6u en 21u. Tijdens de weekends zullen het aantal ritten afnemen wegens een kortere amplitude. Vanaf Beitem richting Roeselare neemt de frequentie toe. Tussen Ledegem en Roeselare is er nog een avond- en nachtdienst. Deze ritten hebben haltes op de N32.

Op langere termijn zou deze lijn 54 nog kunnen uitgebreid worden tot Dadizele. Bewoners van Dadizele kunnen op die manier gebruik maken van de avond- en nachtdienst.

Daarnaast zijn er nog enkele functionele lijnen

- lijn 901 Beselare - Passendale - Moorslede en Roeselare
- lijn 902 Dadizele - Moorslede - Roeselare
- lijn 541 Menen - Dadizele - Moorslede

De ritten zijn beperkt in aantal en rijden enkel in functie van de schooluren.

#### **vervoer op maat**

Naast deze reguliere ritten en functionele ritten is er nog het vervoer op maat.

Het vervoer op maat bestaat in eerste instantie uit flexoplossingen, aangevuld met deelmobiliteit.

Daarnaast heeft de regio Midwest eveneens beslist om een deel van het budget van vervoer op maat te investeren in versterking en opwaardering van kernnet en aanvullend net, zoals de hogervermelde avond- en nachtbussen.

Het flexvervoer is een vraagafhankelijk systeem van flexibel vervoer. Met het flexvervoer is het de bedoeling de witte vlekken in het vervoerssysteem te ontsluiten. Het toekomstige systeem zal uitgaan van een taxi-systeem waarbij ritten worden aanbesteed (in tegenstelling tot het belbus-systeem waarbij busjes continu ter beschikking staan).

Een reiziger kan een aanvraag indienen om zich te laten vervoeren van een lokaal mobipunt (Hoppin-punt) of een onbediende halte naar een dichtsbijzijnde halte op KN/AN of omgekeerd van een bediende halte KN/AN naar een onbediende halte of Hoppin punt.

Het doelgroepenvervoer vormt het tweede initiatief binnen de flex-oplossingen. Dit is sterk vergelijkbaar met het flex-vervoer, maar specifiek voor doelgroepgebruikers zal het aanbod verruimd worden, met opties van halte tot halte, deur tot deur als kamer tot kamer.

Daarnaast wordt ingezet op deelmobiliteit. In enkele Hoppin-punten uit de regio zullen deelauto's / deelfietsen ingezet worden om de last-mile af te leggen. (Dit werd niet voorzien in de Hoppin-punten op grondgebied Moorslede.)

#### **Hoppin-punten**

Binnen het vervoer op maat wordt sterk ingezet op mobipunten of Hoppin-punten.

Hoppin-punten of mobipunten zijn plekken in een gemeente waar een reiziger vlot kan overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere. Meestal bevinden deze plekken zich ter hoogte van een goede OV-verbinding.

Dergelijke punten kunnen ook voor bewoners plekken zijn om af te spreken om te carpoolen ed.

Het is belangrijk (alternatieve) fietsroutes te laten vertrekken / bewegwijzeren vanaf deze punten.

Het is ook interessant om deze plekken niet alleen uit te rusten met mobiliteitsvoorzieningen, maar ook in te richten als aangename en aantrekkelijke ontmoetingsplekken.

Er wordt best aandacht besteed aan kwalitatieve wachtruimtes, sociale ontmoetingen, dienstverlening, ed.

### **3.4 (lokale) maatregelen**

In wat volgt wordt vooral gefocust op de lokale maatregelen die de gemeente kan nemen tbv het openbaar vervoer op haar grondgebied. De gemeente is sterk afhankelijk van de uitrol van het vervoersplan op regionaal/Vlaams niveau. Vanaf juli 2023 zal het nieuwe vervoerplan vermoedelijk worden uitgerold.

#### **■ uitbouw hoppin-punten**

In Moorslede zullen voornamelijk lokale mobipunten en buurtmobipunten (of Hoppin punten) kunnen uitgebouwd worden. Onderscheid tussen beide situeert zich hoofdzakelijk op vlak van aanbod openbaar vervoer. Lokale mobipunten zullen één of andere vorm van OV aanbieden, gaande van kernnet tot aanvullend net (een cadanslijn). Bij buurtmobipunten zal het OV-aanbod niet aanwezig zijn of beperkt tot functionele netten of vervoer op maat. In deze mobipunten zal de

focus liggen op het aanbieden van vervoer op maat en/of deelmobiliteit naast het voorzien van dienstverlening en een aangename ontmoetingsplek.

Lokale mobipunten worden samen met de vervoerregio aangeduid. Gemeente kan zelf buurtmobipunten aanduiden en inrichten.

Voor Moorslede werden in overleg met de vervoerregio volgende punten als lokaal Hoppin-punt geselecteerd :

- Marktplaats te Moorslede
- Voerman te Dadizele
- Dorpsplein te Slyps (buurtmobipunt)

Daarnaast kan het interessant zijn om nog enkele bijkomende buurtmobipunten (of flexhaltes<sup>2</sup>) uit te werken:

- site Grimmertinge te Moorslede
- parking Dadipark te Dadizele
- industriezone Briekhoek te Moorslede (flexhalte)

De mobipunten kunnen naar gelang de behoefte van de inwoners uitgebreid worden met verschillende faciliteiten:

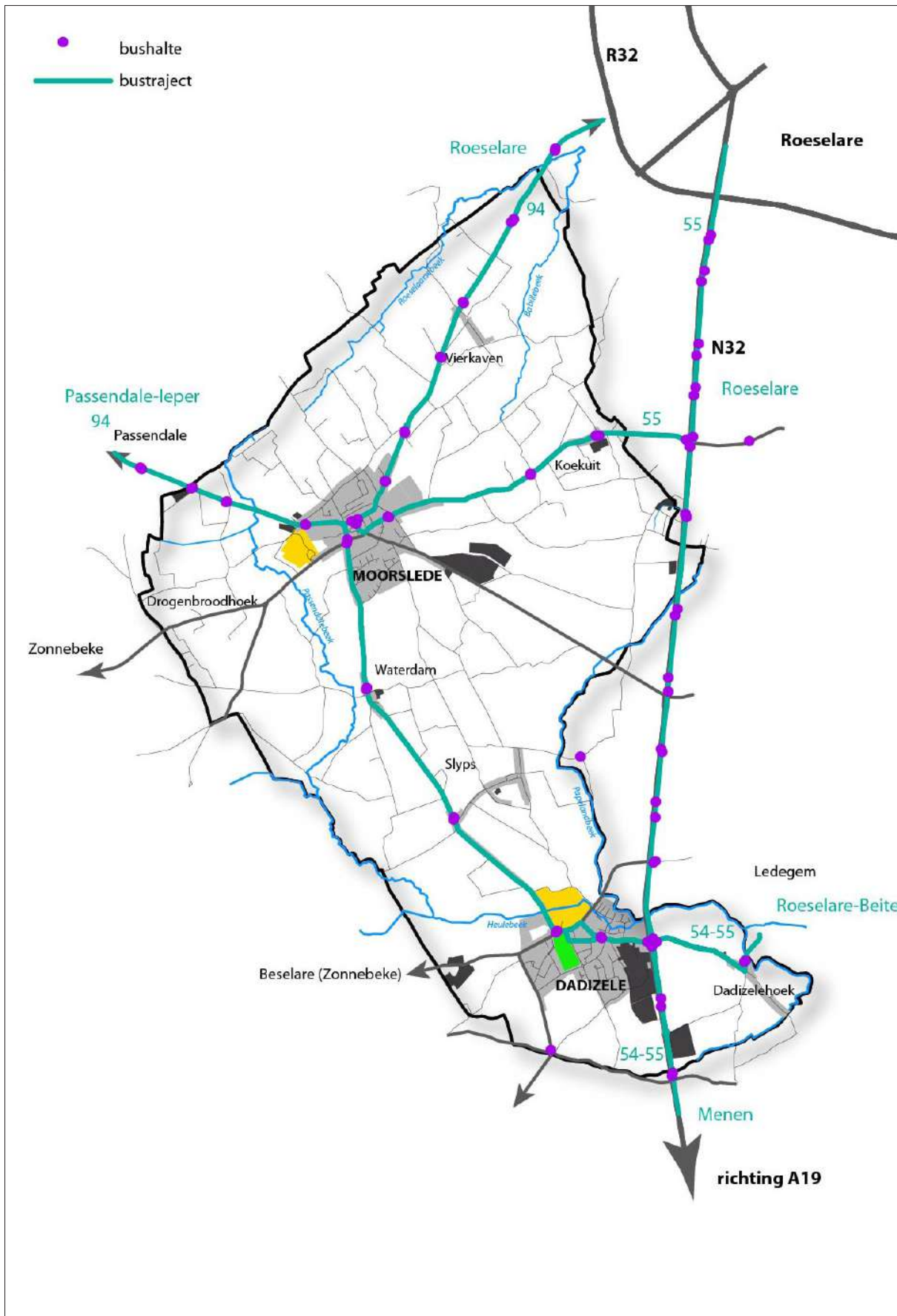
- Hoppin zuilen (zie Vlaanderen - Hoppin)
- toegankelijke bushaltes voor alle doelgroepen
- zone 30 - omgeving (wegens het grote aantal bewegingen van fietsers en voetgangers)
- (overdekte) fietsenstalling, zoals te Dadizele en Slyps
- uniformiteit van fietsrekken aan de handelszaken
- fietscomfort, zoals fietspompen, fietskluisen, fietsherstelplaats, oplaadpunt voor E-bikes
- deelauto en/of parkeerplekken voor deelauto's
- oplaadpunt voor E-wagens of op zijn minst oplaadinfrastructuur
- wachtcomfort voor reizigers, zoals schuilhuisje, afdak, zitbanken, drinkfontein
- bewegwijzering van "lokale" fietsroutes richting de omliggende kernen
- pakjesautomaat

Voor de voorgestelde mobipunten, kan de gemeente subsidies aanvragen, zoals voor realisatie van een overdekte fietsenstallingen, fietskluisen, parkeervoorziening en infrastructuur voor data-uitwisseling. De bushaltes aan Hoppin-punten moeten steeds toegankelijk uitgerust worden.

#### **■ toegankelijke haltes**

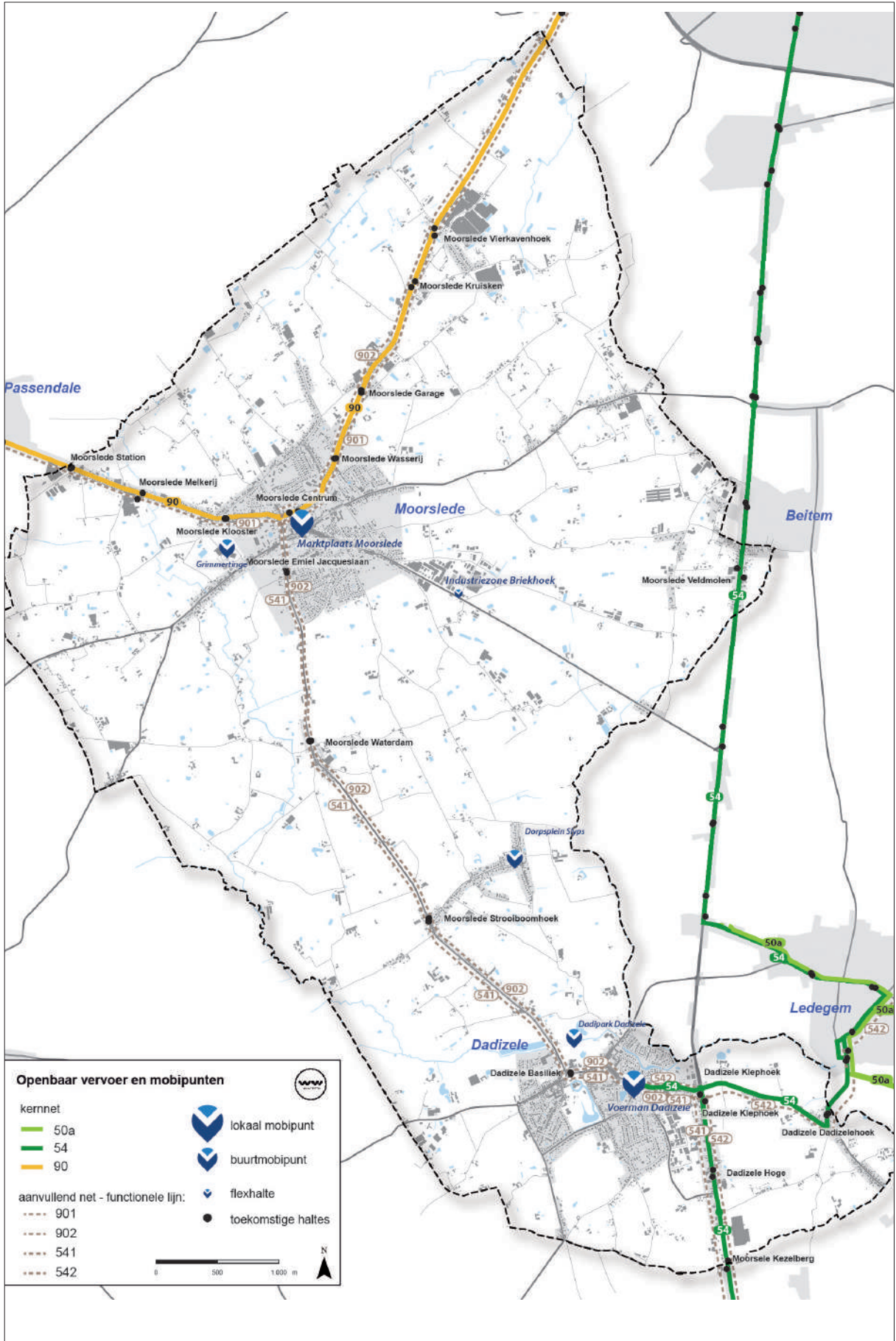
Alle andere bushaltes zullen eveneens toegankelijk moeten uitgerust worden. In een eerste fase wordt best aandacht besteed aan de haltes langsheen de kernnet-lijnen.

<sup>2</sup> Een flexhalte is een halte waar enkel het flexvervoer of vervoer op maat zal halteren.



openbaar vervoernet (huidige toestand)





openbaar vervoernet (toekomstbeeld met Hoppin)

## 4 gemotoriseerd verkeer

### 4.1 wegcategorisering

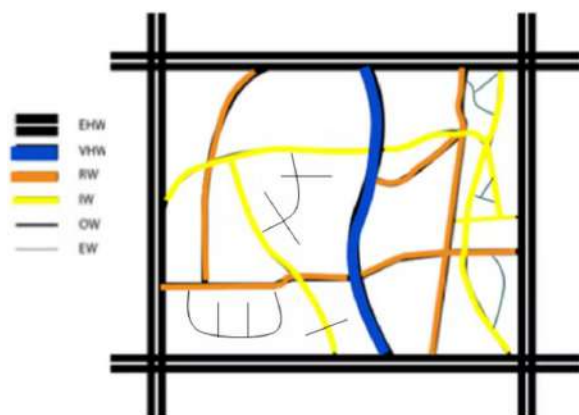
#### ■ algemene visie vanuit Vlaanderen

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.

De wegcategorisering in Vlaanderen werd vastgelegd in het RSV. De wegcategorisering werd in herziening gesteld sinds 2019, enerzijds omdat andere beleidskaders zowel omtrent ruimtelijke ordening als mobiliteit in ontwikkeling zijn en anderzijds omwille van inhoudelijke redenen, zoals beperkingen, zwaktes aan het huidige systeem. De nieuwe wegcategorisering moet ervoor zorgen dat ons wegennet slimmer, multimodaler, maar ook robuuster en veiliger wordt.

De wegcategorisering wordt opgedeeld in 3 netwerkniveaus met elk 2 wegcategorieën:

- hoofdwegennet met Europese en Vlaamse hoofdwegen (EHW, VHW)
- dragend netwerk met regionale en interlokale wegen (RW, IW)
- lokaal netwerk met ontsluitings- en erftoegangswegen (OW en EW)



#### hoofdwegen

Europese en Vlaamse hoofdwegennet vormen samen één grofmazig raster van hoofdwegennet. De regionale wegen vormen samen met EHW en VHW de regionaal rasters.

Volgende wegen in de nabije omgeving van Moorslede zijn geselecteerd:

- E403: EHW
- A19: VHW

#### dragend net van regionale wegen en interlokale wegen

De regionale wegen vormen verbindingen tussen stedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden. Ze zijn drager van regionaal verkeer en vrachtverkeer.

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 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 dragend wegennet vormen samen **interlokale mazen**.

De vervoerregio Midwest heeft eind 2022 een advies overgemaakt aan minister Peeters omtrent de selectie van hoofdwegen en regionale wegen.

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

Volgende wegen in de nabije omgeving van Moorslede zijn geselecteerd:

- RW: R32 en N32
- IW: Iepersestraat - Dadizeelsestraat - Roeselaarsestraat<sup>3</sup>

De interlokale en regionale wegen samen bakenen interlokale mazen af. Binnen deze mazen is het de bedoeling het doorgaand verkeer zoveel mogelijk te weren of toch te beperken in aantal. 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. Maatregelen kunnen zijn: zone 30, fietsstraten, ed maar ook het invoeren van knips zodat doorgaand verkeer geweerd wordt.

#### **lokale wegen**

Lokale wegen bestaan enkel uit ontsluitings- en erf-toegangswegen, zij vormen boomstructuren voor gemotoriseerd verkeer. De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie voor doorgaand verkeer.

**Ontsluitingswegen** ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken binnen een interlokale maas. Deze interlokale maas wordt gevormd door interlokale, regionale wegen en het hoofdwegennet.

We streven ernaar<sup>4</sup> dat deze ontsluitingswegen geen verbinding maken 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 erf-toegangswegen. Er zijn functionele doorstroming op deze assen in functie van lokale verplaatsingen.

Volgende ontsluitingswegen worden geselecteerd: ontsluiting Moorslede kern

- Passendaalsestraat
- Stationsstraat vanaf kerngebied richting Passendale
- Gentsestraat - Moorsleedsesteenweg vanaf kerngebied richting N32
- Kerkhofstraat - Nieuwstraat
- Breulstraat vanaf kerngebied richting N32
- Dadizeelsestraat vanaf kerngebied richting Dadizele
- Iepersestraat richting Zonnebeke<sup>3</sup>
- Roeselaarsestraat (vanaf Nieuwstraat) richting N32<sup>3</sup>

ontsluiting Slyps

- Strobomestraat vanaf kerngebied richting Dadizeelsestraat

ontsluiting Dadizele kern

- Azalealaan
- Kleppestraat vanaf kerngebied richting N32
- Oude Iepersestraat - Ieperstraat richting N32
- Dadizeelsestraat - Moorsledestraat vanaf kerngebied richting Moorslede
- Ledegemstraat vanaf kerngebied richting N32
- Beselarestaat vanaf kerngebied
- Geluwestraat richting N32
- Millesteenstraat richting N32

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

Ze zijn eerder beperkt tot erfontsluitingen, woonstraten, wijkontsluitingen, zone 30-straten, shared space omgevingen, ed.

Alle andere wegen kunnen geselecteerd worden als erf-toegangswegen.

#### ■ **wijzigingen ten opzichte van oorspronkelijke plan**

De wegencategorisering is volledig aangepast aan de nieuwe zienswijze.

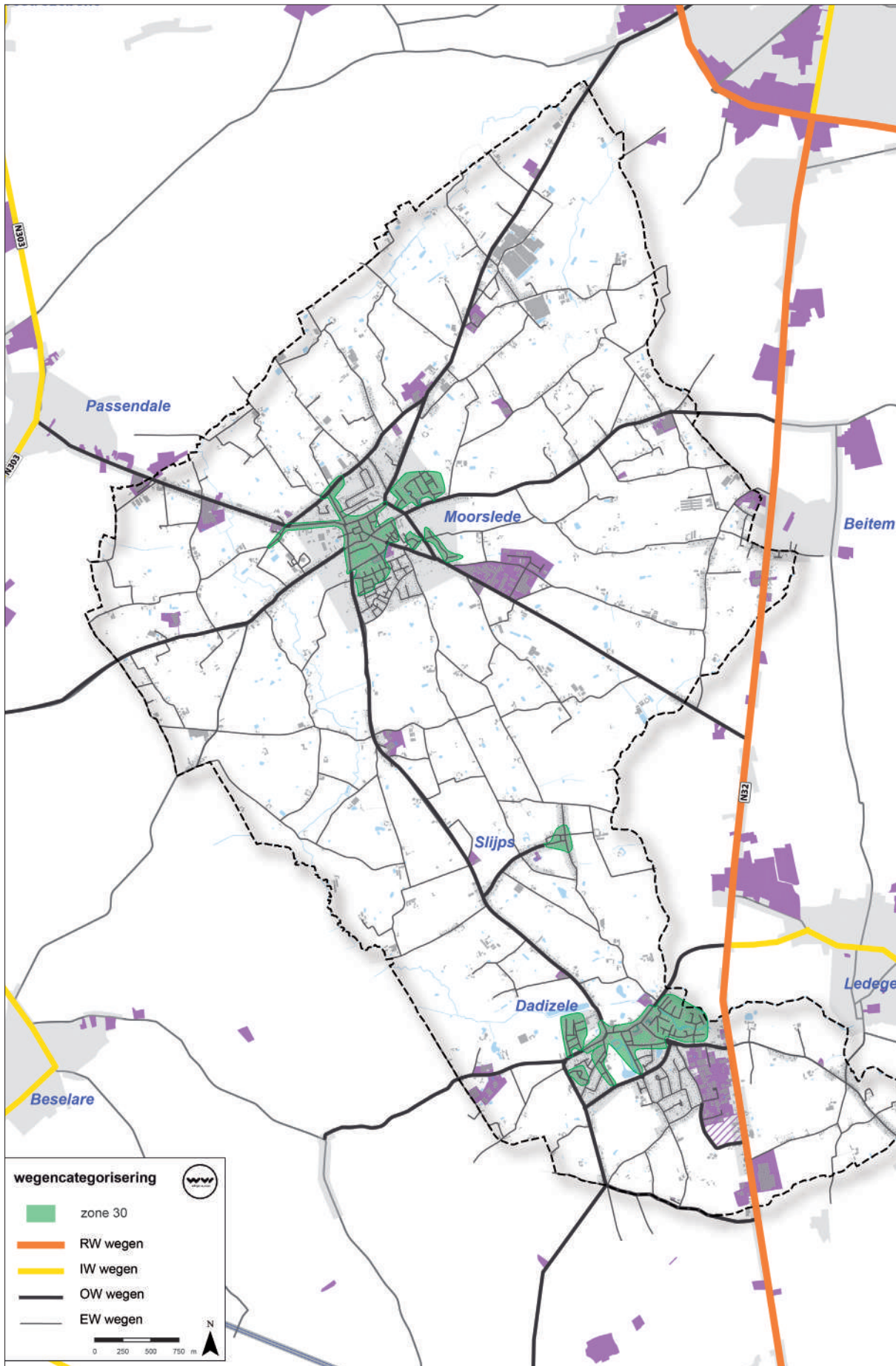
Waar er in het voorgaande mobiliteitsplan sprake was van secundaire wegen en lokale wegen, wordt in dit plan gesproken over regionale wegen, interlokale en lokale wegen.

De ververregio Midwest heeft zich nog niet definitief uitgesproken over de wegencategorisering. Er zijn gesprekken geweest met de gemeenten, maar het voorstel werd nog niet officieel goedgekeurd. Er kunnen nog wijzigingen gebeuren aan de wegencategorisering.

Deze wegencategorisering zal in het Beleidsplan Ruimte moeten gewijzigd worden.

<sup>3</sup> De gemeente zal een motiveringsnota overmaken aan de VVRR Midwest met de vraag deze as te verlagen naar een ontsluitingsweg.

<sup>4</sup> Niet voor alle wegen op grondgebied is dit mogelijk. De gemeente heeft "streven naar" toegevoegd.



wegencategorisering

## 4.2 inrichting van wegen

### ■ algemene visie

De inrichting van de weg moet op termijn in overeenstemming gemaakt worden met de gewenste functie van de wegen. Dit verhoogt de leesbaarheid voor de weggebruikers.

De inrichting van hoofdwegennet, regionale en interlokale wegen worden vastgelegd door de hogere overheden. Vlaanderen heeft in 2021 basisprincipes opgesteld voor inrichting van een robuust wegennet voor de inrichting van zowel het hoofdwegennet als dragend netwerk.

### ■ interlokale wegen

Een **interlokale weg** moet ingericht worden voor alle verkeersdeelnemers en heeft volgende algemene 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<sup>5</sup>
- kruispunten ingericht met voorrangregeling, 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: goed beveiligde oversteek<sup>6</sup>
- kruising met BFF: VRI, rotonde, beveiligde oversteek of voorrangregeling

### ■ lokale wegennet

Op lokaal niveau wordt er een onderscheid gemaakt tussen ontsluitingswegen en erftoegangsassen.

VVSG is in overleg met AWW en gemeenten volop bezig met een conceptnota rond de inrichtingsprincipes. De nota werd eind 2022 goedgeurd door RVB van VVSG. Deze conceptnota vormt een leidraad voor de gemeenten waarop ze zich kunnen baseren om hun wegen in te richten.

Er is nog een officiële goedkeuring nodig vanuit AWW. Vermoedelijk zullen de nieuwe inrichtingsprincipes

in het voorjaar 2023 voorgesteld worden aan de gemeenten.

De gemeente is finaal bevoegd voor de inrichtingsvoorstellen van de lokale wegen.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de zone buiten de bebouwde kom (BUBEKO), binnen de bebouwde kom (BIBEKO) en het kerngebied (of zone 30 -gebied) bij de uitwerking van de inrichtingsvoorstellen.

### **ontsluitingswegen**

Volgende basisinrichtingsprincipes kunnen vooropgesteld worden:

- 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.
- conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden. De wegen worden 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	kerngebied
max. 70 km/u	max. 50 of 30 km/u	max. 30 km/u
geen standaard OV (verlichting)	OV mogelijk	OV mogelijk
geen zebra-paden, tenzij gemotiveerd vanuit omgeving	zebra-paden mogelijk	zebra-paden niet noodzakelijk, tenzij bij schoolomgevingen, attractiepolen,...
erfaansluiting mogelijk	id	id
vrijliggende fietsinfrastructuur <sup>5</sup>	aanliggende FP	gemengd
parkeren op rijbaan vermijden	parkeren op rijweg mogelijk	id
bussen halteren op rijbaan of haltehaven	id	bussen halteren op rijbaan

<sup>5</sup> Deze kunnen alleen verwezenlijkt worden indien er voldoende beschikbare ruimte aanwezig is.

<sup>6</sup> In de conceptnota is er sprake van VRI of ongelijkvloerse kruising. Dit werd niet weerhouden.

### erftoegangswegen

Volgende algemene inrichtingsprincipes kunnen vooropgesteld worden:

- inrichting vanuit het principe van maximale leefkwaliteit, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt
- verkeersveilig ontwerp voor alle verkeersdeelnemers
- kruispunten zijn voorrangsgereeld of voorrang van rechts
- conflicten met tegemoetkomend verkeer zijn mogelijk
- EW zijn leesbaar en zetten aan tot gewenst gedrag
- de inrichting is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

Algemene basiselementen binnen het ontwerp volgens de basisprincipes:

BUBEKO	BIBEKO	kerngebied
max. 50 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 de omgeving	zebrapaden niet noodzakelijk, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving	zebrapaden niet noodzakelijk, tenzij bij schoolomgevingen, ...
erfaansluiting mogelijk	id	id
aanliggende fietsinfrastructuur of gemengd	gemengd	gemengd
parkeren op rijbaan mogelijk	id	id
bussen halteren op rijbaan	bussen halteren op rijbaan	bussen halteren op rijbaan

De gemeente heeft de basiselementen binnen het ontwerp voor erftoegangswegen aangepast aan de lokale situatie.

Langsheen de fietslinten buiten de bebouwde kom en andere wegen zoals Kortrijksestraat en Werviksestraat zullen de basiselementen binnen het ontwerp gevolgd worden. Op de andere wegen buiten de bebouwde kom wenst de gemeente af te wijken van deze basiselementen, aangezien de gemeente het weinig realistisch acht bij de verdere inrichting van deze lokale wegen.

BUBEKO	BUBEKO langs fietslinten	BIBEKO	kerngebied
max. 70 km/u	max. 50 km/u	max. 50 of 30 km/u	max. 30 km/u
geen standaard OV (verlichting)	geen standaard OV (verlichting)	OV mogelijk	OV mogelijk
geen zebrapaden, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving	zebrapaden mogelijk	zebrapaden niet noodzakelijk, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving	zebrapaden niet noodzakelijk, tenzij bij schoolomgevingen, ...
erfaansluiting mogelijk	erfaansluiting mogelijk	id	id
vrijliggende fietsinfrastructuur <sup>5</sup> of geen	aanliggende fietsinfrastructuur of gemengd	gemengd	gemengd
parkeren op rijbaan vermijden	parkeren op rijbaan mogelijk	id	id
bussen halteren op rijbaan of haltehaltes	bussen halteren op rijbaan	bussen halteren op rijbaan	bussen halteren op rijbaan

Bovenstaand worden enkele basiselementen aangegeven rond de inrichting van erftoegangswegen. Bij het verdere ontwerp moet steeds rekening gehouden worden met de kwaliteit van de omgeving.

### ■ maatregelen

#### herinrichting interlokale wegen

Wanneer wegenwerken gepland zijn op deze wegen, zal rekening gehouden worden met voorgestelde inrichtingsprincipes.

De inrichtingsprincipes moeten steeds bekeken worden in functie van de huidige toestand van de weg en ruimtelijke behoeften.

#### herinrichting lokale wegen

Wanneer wegenwerken gepland zijn op deze wegen, zal rekening gehouden worden met voorgestelde inrichtingsprincipes. De inrichtingsprincipes moeten steeds bekeken worden in functie van de huidige toestand van de weg en ruimtelijke behoeften.

Voor andere wegen kunnen tijdelijke compenserende maatregelen voorzien worden, aangezien de sommige inrichtingsprincipes nog niet kunnen uitgevoerd worden.

Binnen de bebouwde kom in de **lepersestraat** bevindt er zich een aanliggend verhoogd dubbelrichtingsfietspad.

Voor de **Roeselaarsestraat** werd geopteerd om een fietsstraat te voorzien ter hoogte van de schoolomgeving.

Buiten de bebouwde kom bevindt zich in de Roeselaarsestraat en Iepersestraat een (verhoogd) aanliggend dubbelrichtingsfietspad (ca 3.5 m breed).

Een betere afscheiding van de fietspaden geniet de voorkeur.

De **Azalealaan** zal op korte termijn heringericht worden. Er zal fietsinfrastructuur voorzien worden langsheen deze as.

Ook de **Kleppestraat** zal heringericht worden met fietsinfrastructuur. Er zal tevens een fietsstraat worden voorzien.

Langsheen de **fietslinten** zal de gemeente bewegwijzering en snelheidsverlaging toepassen.

#### **maatregelen interlokale mazen**

Om het doorgaand verkeer te weren in de interlokale mazen, zal ingezet worden op volgende mogelijke maatregelen:

- zone 30
- fietsstraten en fietslinten
- snelheidsremmende maatregelen

De gemeente Moorslede zal niet dadelijk overgaan tot het knippen van wegen, maar door hogervermelde maatregelen kan het doorgaand verkeer wel sterk ontmoedigd worden.

#### **■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan**

De wegcategorisering en inrichting van wegen werden aangepast.

De ververregio Midwest heeft zich nog niet definitief uitgesproken over de wegcategorisering en inrichting van wegen. Er zijn verschillende gesprekken geweest met de gemeenten, maar het voorstel werd nog niet officieel goedgekeurd. Vermoedelijk zal dit in de loop van het voorjaar van 2023 goedgekeurd worden. Vanuit VVSG zullen in de loop van het voorjaar 2023 nog infosessies voorzien worden omtrent het robuust lokaal wegennet en de inrichtingsprincipes voor lokale wegen.

Er kunnen nog wijzigingen gebeuren aan dit onderdeel van het beleidsplan.

### 4.3 snelheidsbeleid

#### ■ algemene visie

Het doel van een gedifferentieerd snelheidsbeleid is het beheersen van de rijsnelheid van het auto- en vrachtverkeer wat voor een verbetering van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid zal zorgen. Om dit beleid in te voeren zullen maatregelen genomen moeten worden om de gepaste snelheid af te dwingen.

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

Buiten de bebouwde kom wordt een snelheidsbeperking van 70 km/u voorzien.

Het is de bedoeling de invalswegen op die manier in te richten dat het voor de weggebruiker steeds duidelijk is welke snelheid dient aangehouden te worden.

Binnen de bebouwde kom wordt de snelheid beperkt tot 50 km/u.

In de toekomstige beleidsvisies rond mobiliteitsbeleid wordt meer en meer gepleit voor het invoeren van zone 30's in verblijfsgebieden met veel zachte weggebruikers. Centra, schoolomgevingen en woonwijken zijn dé verblijfsgebieden van de gemeente met veel fietsers en voetgangers.

#### ■ maatregelen

##### afbakening bebouwde kommen

De afbakening van de bebouwde kommen werd beschreven onder verblijfsgebieden.

##### zone 30-gebieden | fietszones

De gemeente pleit voor een sterke uitbreiding van de zone 30's in de schoolomgevingen, verblijfsgebieden en verschillende woonwijken.

Deze afbakeningen komen in vorige hoofdstukken aan bod.

##### poorteffecten

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

Om de centra verkeersveiliger te maken werden bij het binnenkomen van de bebouwde kommen poorteffec-

ten aangebracht met als doel de snelheidsbeperking te laten naleven.

Er werden poorteffecten voorzien of andere maatregelen getroffen om de snelheid in de bebouwde kommen laag te houden:

kern Moorslede

- Gentsestraat: flitspaal
- Breulstraat x Kerkhofstraat: asverschuiving
- Iepersestraat: asverschuiving
- Stationsstraat: geschrinkt parkeren

kern Dadizele

- Kleppestraat: rotonde annex middengeleider
- Beselarestreet x Geluwestraat: rotonde

Ter hoogte van elk bord van bebouwde kom wordt er best een uniforme accentuering ingebracht, zodat de gewijzigde verkeerssituatie leesbaarder wordt voor de weggebruiker en dat snelheid verlaagt van 70 naar 50.

##### lokale verlagingen van de snelheid

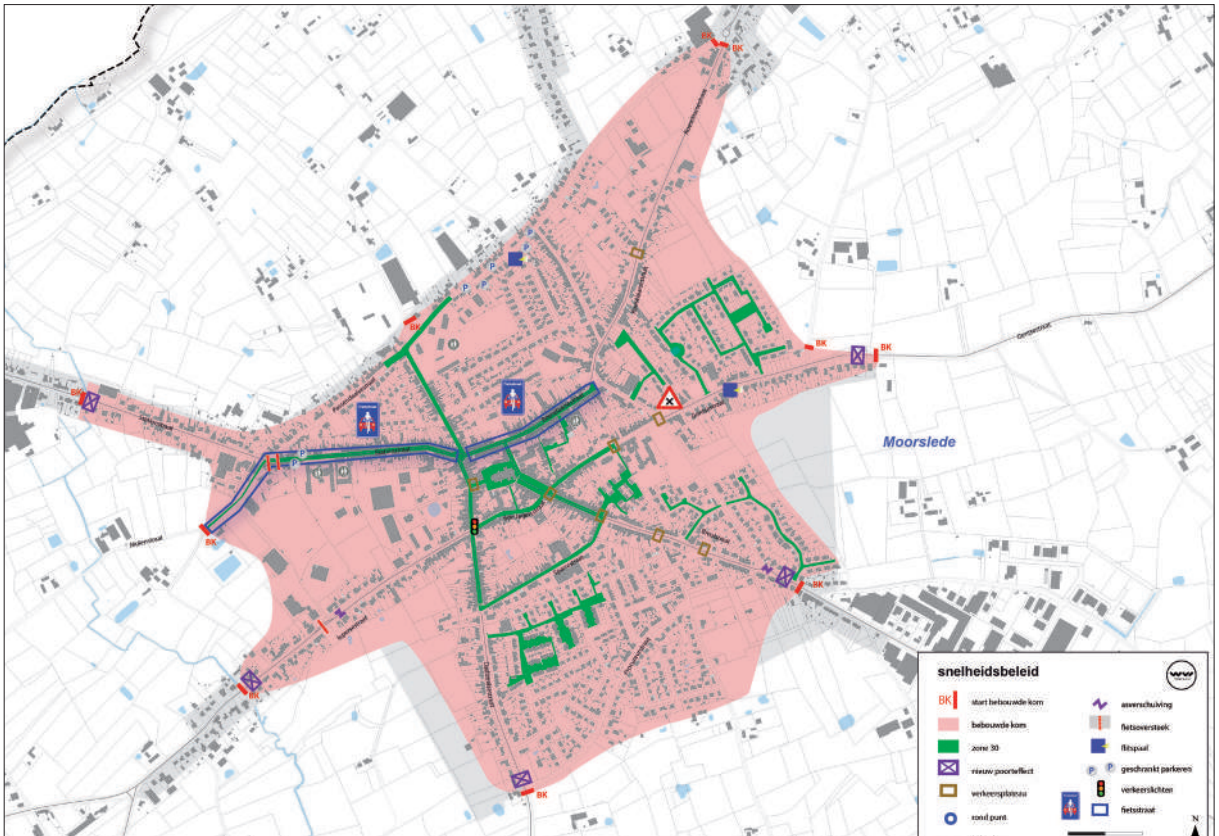
Op volgende straten zal een plaatselijke verlaging van de snelheid ingevoerd worden:

- Kortrijksestraat
- Kasteelstraat
- Gentsestraat - wegsegment Galgestraat - Kasteeldreef

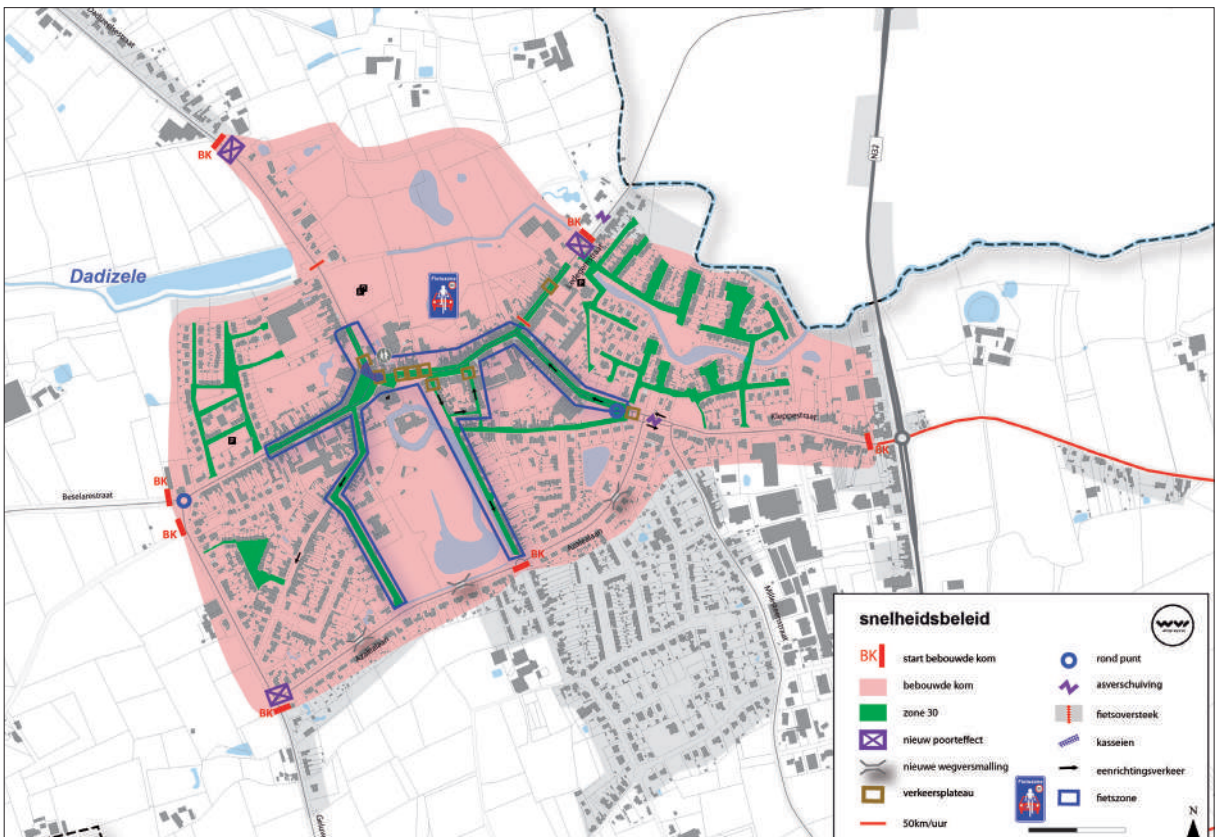
#### ■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De zone 30's zijn een nieuw gegeven.

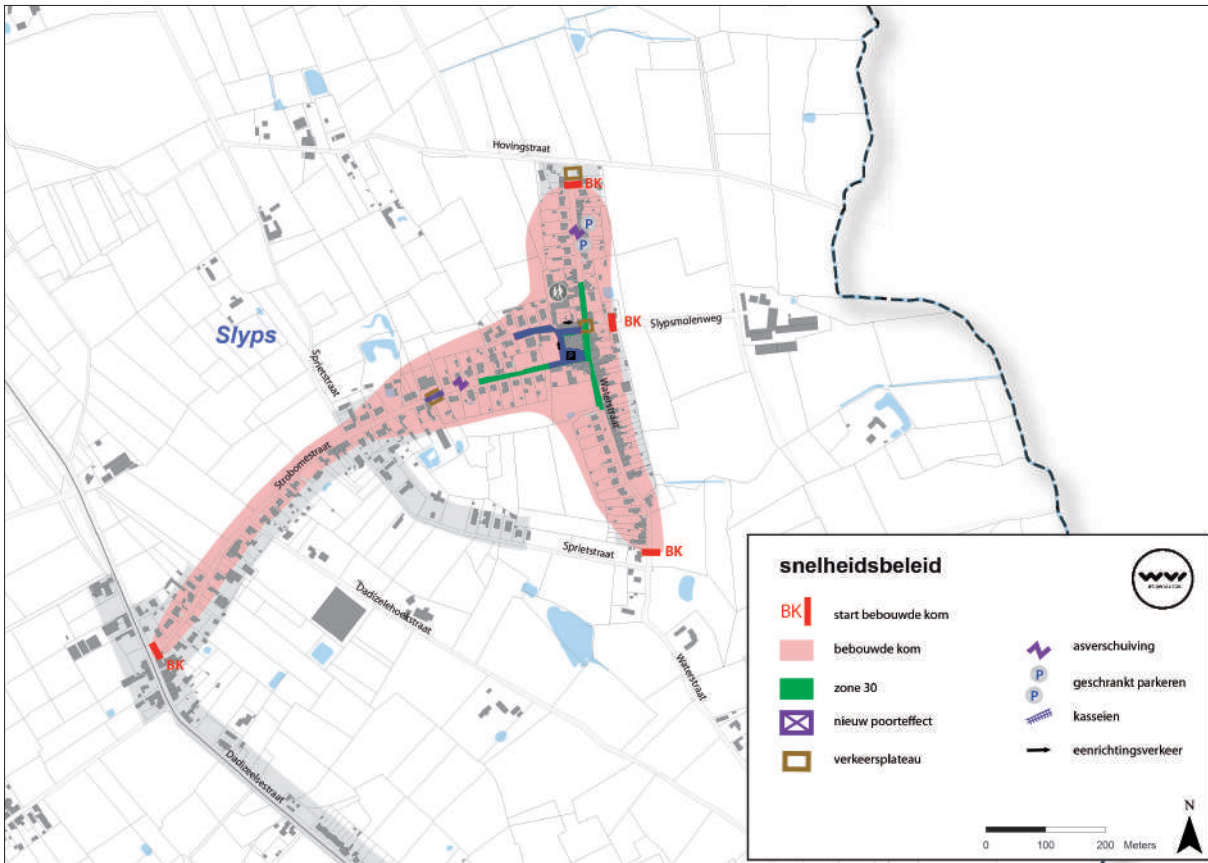




snelheidsbeleid kern Moorslede



snelheidsbeleid kern Dadizele



snelheidsbeleid kern Slyps

#### 4.4 elektrificatie gemotoriseerd verkeer

##### ■ algemene visie

Het autoverkeer zal stilaan meer de shift maken naar duurzame voertuigen en vooral elektrische voertuigen.

Vanuit de federale wetgeving werd een sterke boost gegeven in 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 publiek als semi-publieke laadpalen.

Vanuit Vlaanderen wordt gestreefd naar 1.5 (semi)-publieke laadequivalenten per 100 inwoners tegen 2030.

Ook omtrent het voorzien van laadinfrastructuur zijn er sinds maart 2021 nieuwe regels voor zowel woningbouw als niet-residentiële woningbouw.

Bij nieuwbouw van woningen moet er laadinfrastructuur voorzien worden bij elke parkeerplaats vanaf 2 of meer plekken.

Bij renovatie van woningen vanaf meer dan 10 plekken.

Bij niet-woongebouwen moet bij zowel nieuwbouw als renovatie vanaf meer dan 10 parkeerplekken minstens 2 oplaadpunten en laadinfra voor 1 op 4 parkeerplekken.

Vanaf 2025 geldt voor bestaande gebouwen met meer dan 20 parkeerplekken dat ze over minstens 2 oplaadpunten moeten beschikken.

Vanuit Vlaanderen zal er per vervoerregio een laadpaalexploitant worden aangeduid die de laadpunten zal verdelen over de regio. De burger zal op een Vlaams loket een aanvraag voor een paal kunnen doen onder specifieke voorwaarden "paal volgt wagen", met name geen garage/oprit, 250 m rond woonplaats geen laadpaal, in bezit van E-wagen.

De uitrol van de nieuwe laadinfrastructuur zal vraaggestuurd worden. Daarnaast zullen goedwerkende laadpalen versterkt kunnen worden.

Er kunnen daarnaast ook strategische locaties voorzien worden op grondgebied van de gemeente. De gemeente zal hiervoor zelf voorstellen kunnen formuleren.

De gemeente Moorslede heeft 11.016 inwoners.

Dit zou betekenen dat er op termijn circa 165 laadequivalenten zouden kunnen voorzien worden op grondgebied Moorslede. Het is belangrijk deze strategisch te plaatsen.

Momenteel zijn er 2 publieke laadpunten (2x 22 KW) op de Markt van Moorslede (of 4 CPE).

Langsheen de N32 zijn er enkele bedrijven die hun laadpaal delen. Meestal gaat het over trage laders

##### ■ maatregelen

De gemeente kan zelf analyseren welke **strategische locaties** kunnen uitgerust worden met laadinfrastructuur.

De gemeente kan op de verschillende publieke parkeerruimtes, parkeerruimtes bij woonwijken, Hoppin-punten en bij publieke gebouwen "publieke" oplaadpunten suggereren aan de toekomstige laadpaalexploitant (CPO) en Fluvius:

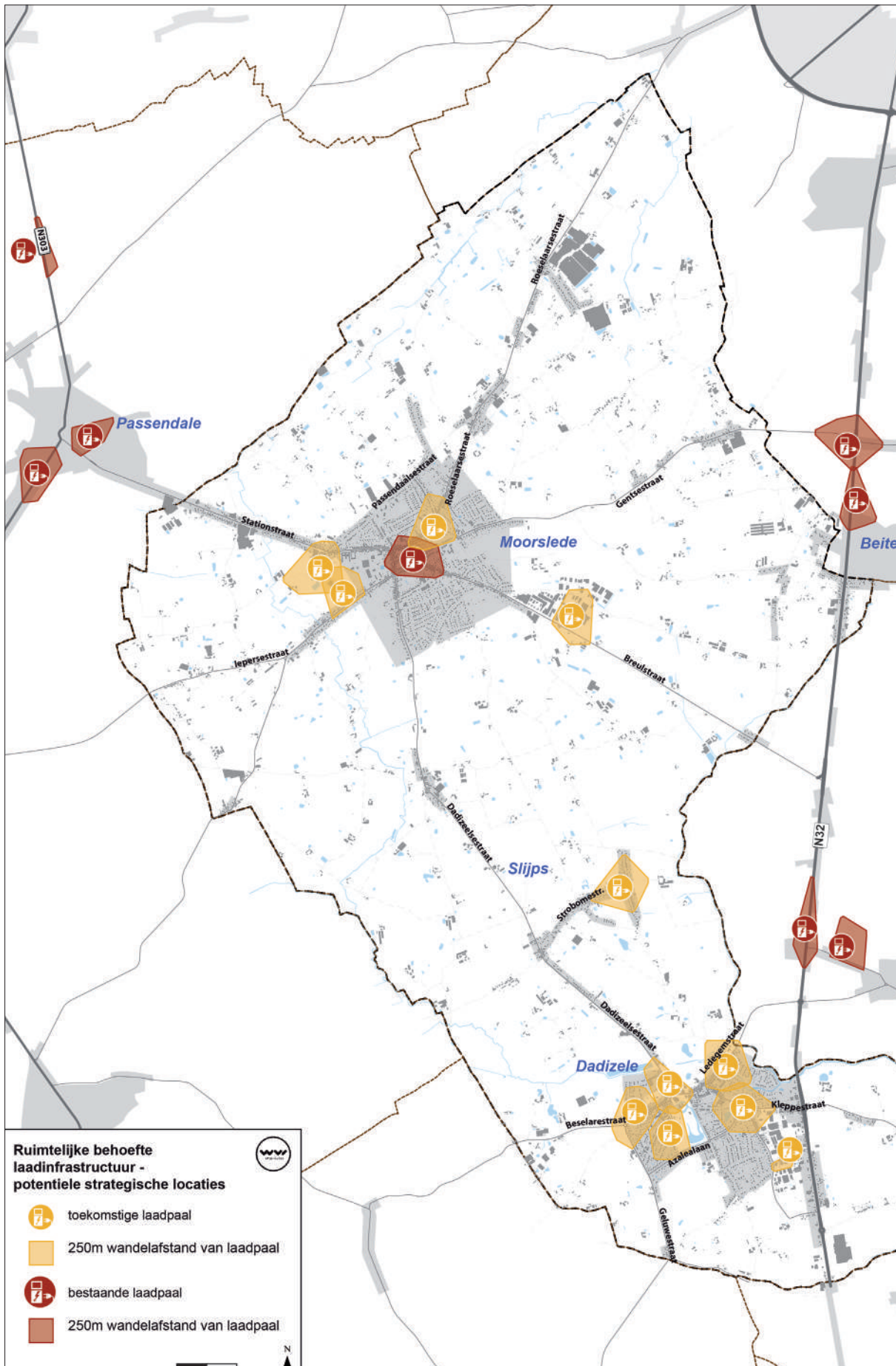
- kern Moorslede: parking Grimmertinge, parking 4 Link, parkeerruimte Nieuwstraat, bedrijventerrein Briekhoek
- kern Dadizele : parking Dadipark, parking Voerman (Hoppin), parking Kapelleveld, parking OC Ommegang, parking (oud) zwembad, parking Oltereeke
- kern Slys: parking Dorpsplein (Hoppin)

Verdere afstemming met de toekomstige CPO en Fluvius rond deze strategische locaties moet nog gebeuren.

Daarnaast zullen er nog semi-publieke laadpalen kunnen voorzien worden, zoals bij supermarkten, Spar Dadizele, Floralux, bedrijvenzones Briekhoek en Mil-lesteen, lokale bedrijven, ed.

##### ■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

een nieuw gegeven.



spreiding huidige laadpalen

#### 4.5 deelmobiliteit /deeleconomie

##### ■ algemene visie

Beetje bij beetje zien we een verschuiving van bezit van een voertuig naar een **gebruik** van een voertuig. Vooral de opkomst van smartphones, kwaliteitsvolle platformen rond aanbod van diensten, economische crisis en klimaatbewustzijn zullen de deelmobiliteit sterk doen toenemen.

Deelmobiliteit kan bestaan uit verschillende vervoersmodi, zoals auto's, fietsen, steps, bakfietsen, ed., maar ook uit verschillende diensten en types van deelmobiliteit.

Bewoners kunnen een vervoersmiddel onderling delen of er kan een aanbod gedaan worden via een aparte organisatie.

Ook in de **landelijke gemeenten** wordt deelmobiliteit steeds meer en meer aangeboden.

Voornamelijk een deelwagen behoort tot de mogelijkheden om in eerste instantie de tweede wagen te supprimeren.

Een zeer belangrijk voordeel van een deelwagen zijn de lagere kosten voor onderhoud, verzekering, ed.

Een wagen staat een zeer groot gedeelte van de tijd gewoon stil (tot 95% van de tijd)<sup>7</sup>. Met een gedeelde wagen betaalt de gebruiker enkel wanneer hij de wagen effectief nodig heeft.

Voor een gemeente heeft deelmobiliteit ook een sterk voordeel wegens een geringere parkeerdruk op haar openbaar domein. Een deelwagen zou 4 tot 12 gewone wagens kunnen vervangen, afhankelijk van het type deelsysteem.

##### ■ maatregelen

De gemeente is in gesprek gaan met de garage Claus rond deelmobiliteit. Garage Claus biedt deelwagens aan in de gemeenten Ieper, Ledegem en Zonnebeke.

Er werden 2 deelwagens voorzien thv:

- Marktplaats te Moorslede
- basiliek te Dadizele

Er zal een infosessie gehouden voor de bewoners rond gebruik van deze deelwagens.

Er zal een evaluatie gebeuren rond het gebruik van de deelwagens. Bij voldoende gebruik kan het aantal, type wagens en de locaties herbekeken worden.

Vanuit [autodelen.net](http://autodelen.net) wordt geadviseerd om steeds 2 deelwagens per locatie te voorzien. Dit biedt de eind-

gebruiker meer zekerheid op beschikbaarheid van een deelvoertuig.

Na evaluatie van het gebruik van de voertuigen, kan dit in overweging genomen worden.

##### ■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

een nieuw gegeven.

<sup>7</sup> Van parkeer- en stallingsnormen naar een mobiliteitsnorm, Bron: Fietsberaad

## 4.6 parkeerbeleid

### ■ algemene visie

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

In kader van de herziening van het mobiliteitsplan werd een parkeeronderzoek uitgevoerd voor de kernen van Moorslede en Dadizele.

In de kern Moorslede situeren de problemen zich in de Stationsstraat. De blauwe zone rond de kerk wordt goed opgevolgd.

In het centrum van Dadizele situeren de problemen zich rond de basiliek en de Plaats.

### ■ maatregelen

#### kern Moorslede

De bestaande blauwe zone in centrum van Moorslede kan behouden blijven. Handhaving zal noodzakelijk blijven.

Om de problemen in de Stationsstraat op te lossen, zal een blauwe zone ingevoerd worden in de straat van maandag tot vrijdag.

Een groot deel van de parkeerproblematiek is te wijten aan het parkeren rond de beide scholen in de straat. Ouders parkeren vaak foutief om kinderen af te zetten en op te halen. Ook leerkrachten parkeren hun wagen in de straat.

Dit leidt in de schoolomgevingen vaak tot zeer drukke en verkeersonveilige situaties.

Uit het parkeeronderzoek valt af te leiden dat ook tijdens de avond/nacht er een hoge parkeerdruk is in de straat.

Met de scholen (VBS De Bunderboog en BaBuSO) zal overlegd worden om zoveel mogelijk gebruik te maken van de ruime parking aan De Bunder voor het leerkrachtparkeren, afzetten leerlingen en het parkeren van de schoolbussen.

Daarenboven zal elk gezin uit de Stationsstraat zal 1 bewonerskaart gratis kunnen bekomen. Deze kaart zal uiteraard geen garantie bieden dat een bewoner automatisch een vrije parkeerplek voor zijn deur zal terugvinden.

Ter hoogte van het pleintje aan de Roeselaarsestraat met de Nieuwstraat zal eveneens blauwe zone ingevoerd worden.

#### kern Dadizele - scenario op langere termijn

Voor Dadizele werd een scenario uitgewerkt waarbij het parkeerplein voor de basiliek werd gesupprimeerd samen met blauwe zone en bewonersparkeren in de omliggende straten.

Dit scenario is eerder een lange termijnvisie, wanneer er meer duidelijkheid is rond de toekomstige ontwikkelingen ter hoogte van Dadipark en infrastructuurwerken zich aandienen.

#### parkeren ter hoogte van de schoolomgevingen

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

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

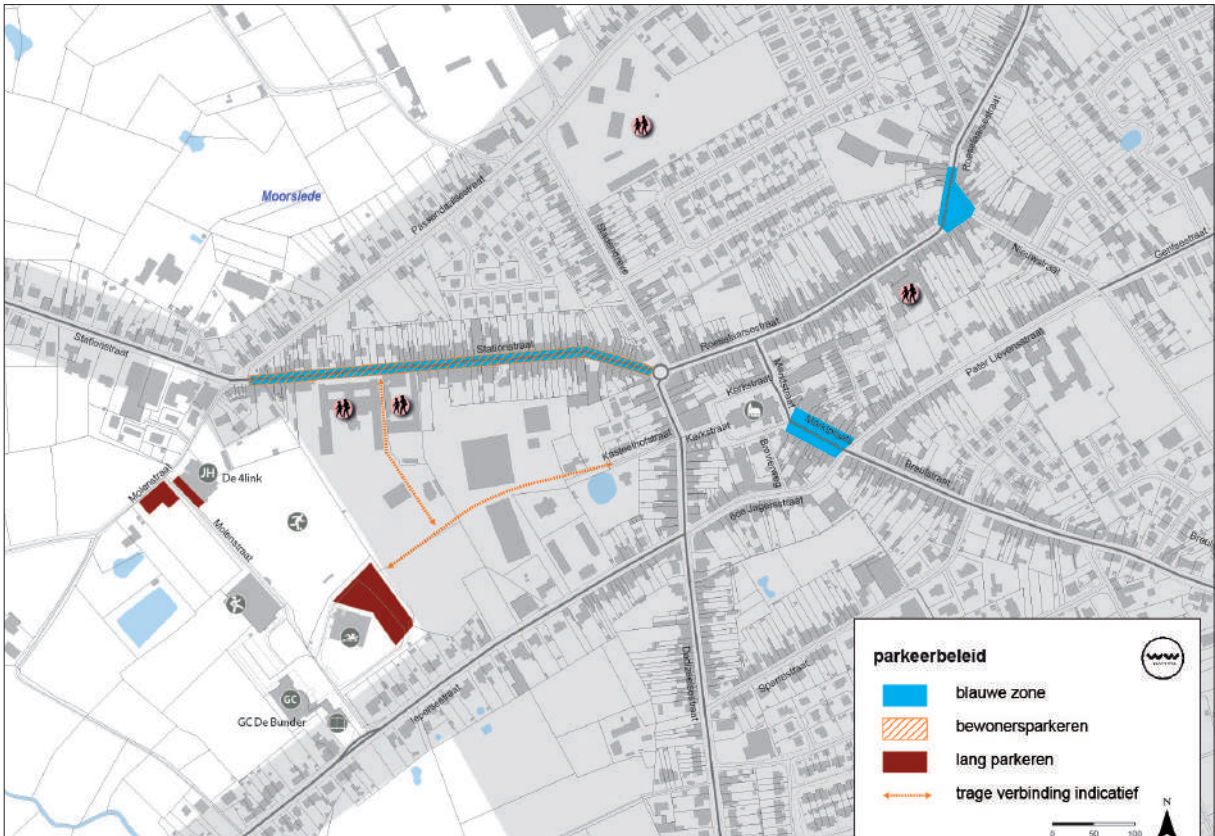
Naast sensibilisatie om parkeren ter hoogte van de schoolpoorten te ontmoedigen en om kinderen meer met fiets en te voet te laten komen, kunnen bijkomende maatregelen getroffen worden.

Met de scholen in Stationsstraat zal een overleg voorzien worden om de parkeerproblematiek ter hoogte van de schoolpoort aan te kaarten.

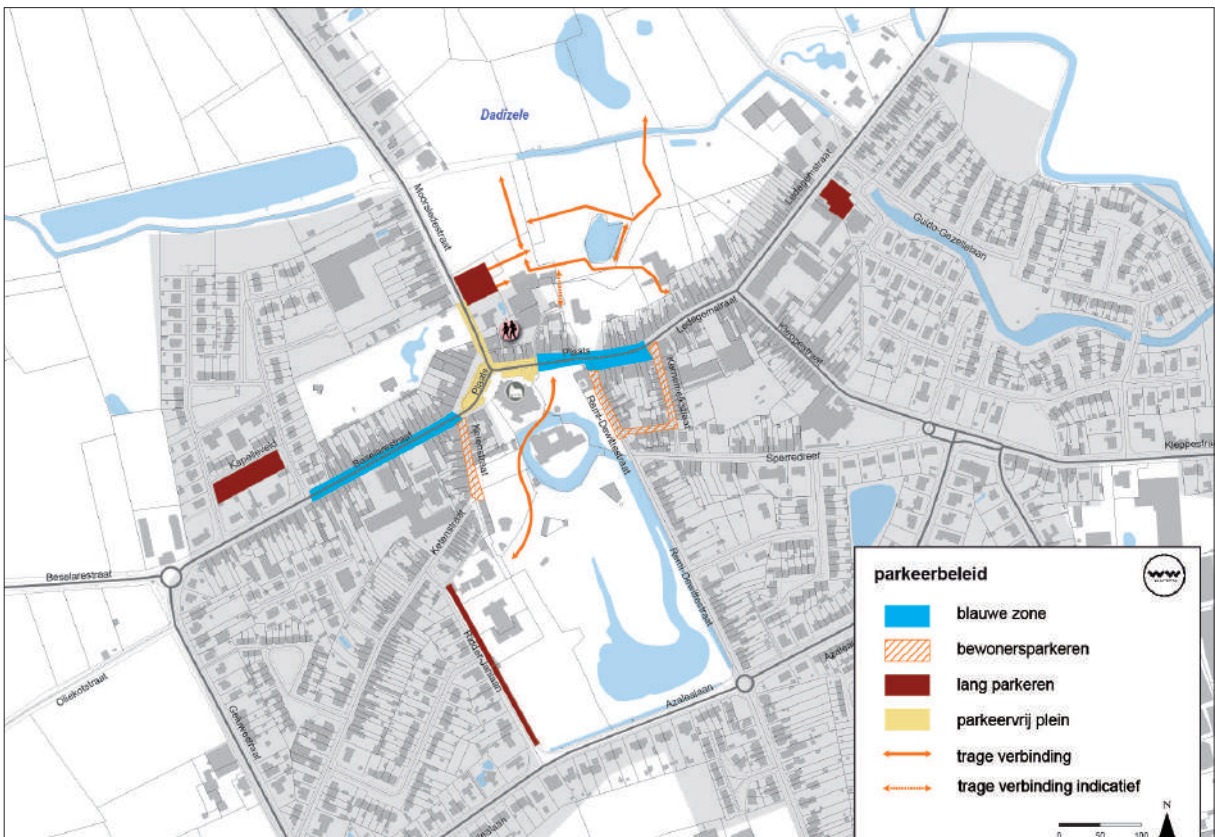
De school GBS Klavertje4 organiseert 's morgens een schoolstraat om het parkeren aan te pakken.

### ■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De blauwe zone werd uitgebreid na grondige analyse van de parkeerbezetting in de twee centra.



parkeerbeleid kern Moorslede



parkeerbeleid kern Dadizele op LT

## 4.7 zwaar vervoer

### ■ algemene visie

In de kernen van Moorslede en Dadizele wordt men geconfronteerd met een grote hoeveelheid vrachtverkeer. Om de dorpskernen leefbaar te houden dient het doorgaand zwaar vervoer zoveel als mogelijk geweerd te worden uit deze kernen.

Het provinciebestuur West-Vlaanderen heeft in 2012 een studie rond zwaar vervoer uitgevoerd voor de regio IDR Ieper-Diksmuide-Roeselare. In overleg met de gemeentes uit deze regio werden routes geselecteerd waarlangs het zwaar vervoer de regio kan binnentreden. Deze routes werden via bewegwijzeringsborden aangeduid. Voor Moorslede had deze studie tot gevolg dat het centrum van Moorslede-kern gevrijwaard werd van zwaar vervoer en voor Dadizele-kern werd een éénrichtingscircuit naar voren geschoven via de Waterstraat. Deze visie werd overgenomen in het regionale vrachtrouten netwerk waarbij regionale routes en aanrijroutes worden geselecteerd. De regionale routes verbinden bedrijven onderling en ontsluiten terreinen naar het hoofdvrachtrouten netwerk, bestaande uit Europese en Vlaamse hoofdwegen. De regionale routes bestaan in hoofdzaak uit de regionale wegen, soms maken ook interlokale wegen deel uit van dit netwerk. Samen vormen ze de mazen van het regionale vrachtrouten netwerk. Binnen deze mazen worden aanrijroutes geselecteerd. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hogere netwerk. Ze hebben louter een herkomst- of bestemmingsfunctie en vormen een boomstructuur.

Aanvullend kan een gemeente nog lokale vrachtroutes selecteren om het netwerk te verfijnen.

Het gemeentebestuur heeft op deze visie een beperkte afwijking ingevoerd via de invoering van de zonale beperking voor doorgaand zwaar vervoer op haar grondgebied. Er werd geopteerd voor één grote zone die de deelgemeentes Moorslede, Slyps en Dadizele omvatten.

Alle bedrijven gelegen binnen deze zone worden beschouwd als lokaal zwaar vervoer en kunnen zich vrij verplaatsen doorheen dit gebied.

In Moorslede-kern wordt het lokale zwaar vervoer gestuurd over een éénrichtingscircuit bestaande uit de Roeselaarsestraat en Passendaalsestraat. De rijrichting werd gewijzigd in kader van de dorpskernvernieuwing te Moorslede.

Voor de kern van Dadizele wordt eveneens een éénrichtingscircuit voorgesteld bestaande uit Waterstraat en Dadizeelsestraat - Beselarestraat.

De KMO-zone langs de Waterdam ontsluit via dit circuit.

De bedrijven uit de bedrijvenzone van Dadizele zullen op termijn moeten gebruik maken van de Millesteenstraat om te ontsluiten richting de N32 en verder. Momenteel ontsluit een groot deel van de bedrijven via de Kleppestraat (woonomgeving).

Als er een ontwikkeling zal gerealiseerd worden in Dadipark, zal de ontsluiting van Dadipark en de route zwaar vervoer doorheen de Waterstraat moeten afgestemd worden op elkaar.

### ■ selecties

Volgende assen worden beschouwd als routes zwaar vervoer

#### regionaal vrachtrouten netwerk:

- A19 en E403
- R32
- N32

#### aanrijroutes

- Breulstraat als ontsluiting Briekhoek richting N32
- Gentsestraat als ontsluiting van Koekuihoek richting N32
- Roeselaarsestraat richting R32
- Stationsstraat richting N303
- Iepersesstraat richting N303
- Millesteenstraat als ontsluiting BZ Millesteen richting N32
- Geluwestraat - Iepersesstraat als ontsluiting van Arkemolen en Waterdam

#### lokale vrachtroutes

- KMO-zone Waterdam via éénrichtingscircuit doorheen Dadizele
- éénrichtingscircuit doorheen Moorslede voor lokale bedrijven
- Millesteenstraat als ontsluiting bedrijvenzone op de N32





## ■ maatregelen

### ontsluiting bedrijvzone

De ontsluiting van de bedrijvzone Millesteen op de N32 moet grondig bekeken worden.

### parkeren vrachtwagens

De deelgemeente Dadizele wordt geconfronteerd met de overlast van geparkeerde vrachtwagens in de woonwijken.

De gemeente heeft daarom een aanvullend verkeersreglement inzake parkeren van vrachtwagens goedgekeurd bij gemeenteraad van december 2010.

Op volgende locaties mogen vrachtwagens geparkeerd worden:

te Dadizele

- parkeerzone op bedrijvzone Millesteen

te Moorslede

- hoek van Procureurstraat met Slypsstraat (5-tal plekken)
- LO-zone, in de Briekhoekstraat

Daarnaast wordt een parkeerverbod ingevoerd in

- kern van Dadizele
- Dadizeelsestraat
- Kerkhofstraat ter hoogte van de begraafplaats
- parking domein Grimmertinge

Voor de kern van Moorslede zal onderzocht worden of een parkeerverbod noodzakelijk is.

De locaties worden weergegeven op de figuur rond parkeerbeleid vrachtverkeer.

### tonnagebeperingen

Er werd een zonale tonnagebepering ingesteld op grondgebied van Moorslede van 7,5 ton uitgezonderd plaatselijk verkeer en landbouwgebruik.

Binnen deze zone werden enkele routes aangeduid voor "lokaal" zwaar verkeer.

Deze routes worden aangeduid met straatverboden van 5,5 ton en 5 ton uitgezonderd lijnbussen en autocars.

De zonale tonnagebepering werd aangepast ter hoogte van de bedrijvzone Millesteen wegens de geplande uitbreiding.

Het voorstel om een tonnagebepering met tijdsvenster te voorzien in de schoolomgevingen werd niet weerhouden. Om dit voorstel te realiseren zouden een aantal landelijke wegen als alternatieve reisroutes voor zwaar verkeer moeten uitgerust worden (zoals Oude Molenweg - Kapelweg, Roomstraat).

Het is aangewezen de bestaande tonnagebeperingen goed te laten opvolgen.

Communicatie en vooral handhaving zijn noodzakelijk om deze maatregelen te doen slagen. Op termijn kan bekeken worden of automatische controles kunnen ingesteld worden door bv. vrachtwagensluizen.

Er is overleg geweest met de politiezone om handhaving van de maatregelen op te nemen.

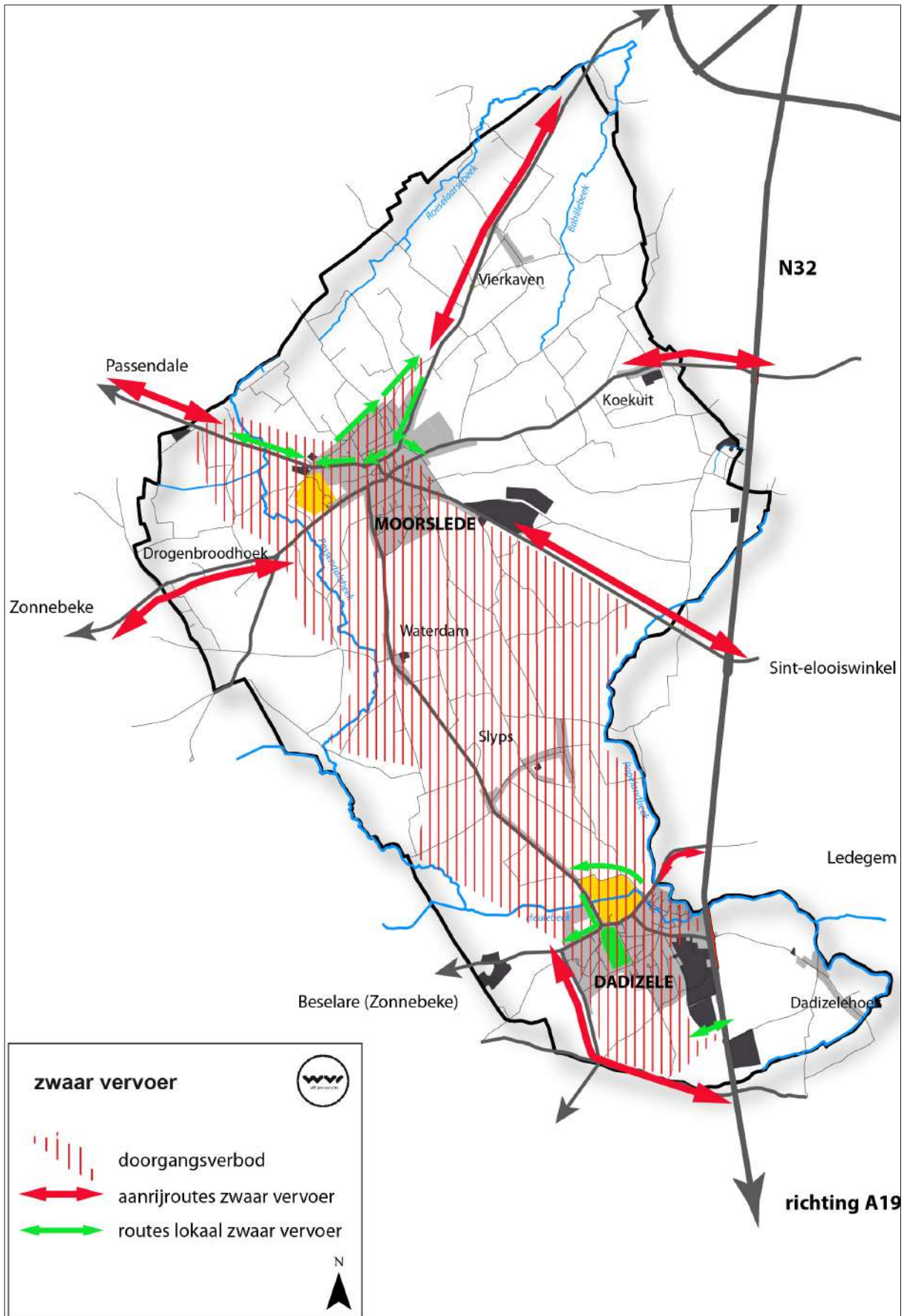
## ■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd een route voor zwaar vervoer voorzien doorheen het centrum

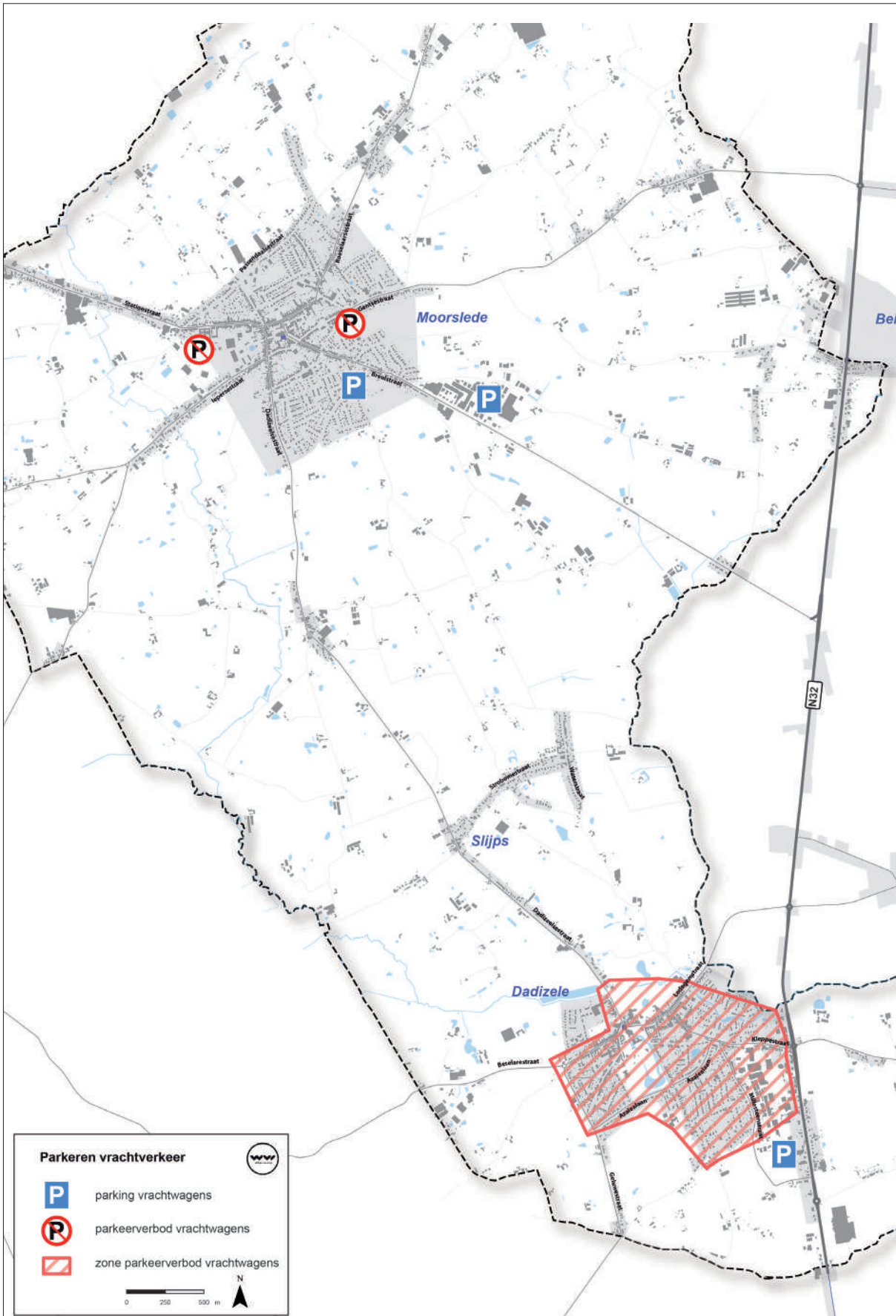
Er werd een vrachtwagenparking voorzien in Dadizele. Het parkeren van vrachtwagens werd gewijzigd in deze kern.

Binnen de vervoerregio Midwest wordt een algemeen vrachtroutenetwerk naar voren geschoven voor het doorgaand vrachtverkeer te sturen. Het IDR-verhaal werd overgenomen binnen het regionale mobiliteitsplan.

In functie van dit onderzoek kunnen er nog wijzigingen gebeuren aan het onderdeel zwaar vervoer.



zwaar vervoer



*parkeren zwaar vervoer*

## WERKDOMEIN C | FLANKEREND BELEID

De flankerende maatregelen moeten het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid ondersteunen.

### 1 vervoersmanagement

naar scholen

- stimulansen om te voet of met fiets of met openbaar vervoer naar school te komen;
- verkeerseducatie in scholen: verkeersbezoek; fietscontrole, dagelijkse verkeersregeling bij aanvang en einde school, fietspoolen, verkeersweek, schoolstraten, e.a.);
- jaarlijkse preventieve fietscontroles op scholen;
- verderzetten algemene veiligheidscampagne en sensibilisering bij het begin van elk schooljaar;

naar handelaars | bewoners

- sensibilisering rond foutparkeren;
- sensibilisering rond lang- en kortparkeren in de kernen;

naar bedrijven | vrachtverkeer

- sturen van vrachtverkeer naar bedrijvzone(s);
- interne bewegwijzering bedrijvzone;
- externe bewegwijzering bedrijvzone vanaf de omliggende gewestwegen;
- charter werfverkeer ;

### 2 tarifiering

- fietsvergoeding voor het gemeentepersoneel;
- fietsleasing voor gemeentepersoneel;

### 3 algemene sensibilisatie

- sensibilisering rond ongevallen(cijfers);
- sensibilisering rond snelheidsovertredingen en verkeersovertredingen in het algemeen;
- verspreiden van fietsrouteplan onder de bevolking;
- campagnes ter stimuleren van fietsgebruik;
- promotie van openbaar vervoer (bv. bij de scholen, in toeristische folders);
- infosessie rond gebruik van deelwagens;
- informatie rond verkeersreglementen, zoals fietsstraat, zone 30;
- infomarkt rond mobiliteit/mobiliteitsplan.

### 4 handhaving

- handhaving inzake snelheidsregimes (politiezone of GAS-boete);

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

### 5 beleidsondersteuning

- verderzetten van PSG's en interne overleg rond verkeer (werkgroep verkeer);
- gemeente beschikt over een (gedeeltelijke) mobiliteitsambtenaar.

### 6 monitoring en evaluatie

Minstens éénmaal per legislatuur na conformverklaring van het mobiliteitsplan wordt het plan geëvalueerd in de schoot van de projectstuurgroep en werkgroep verkeer.

Ook in overleg met de gemeenten uit de vervoerregio kan het regionaal en lokaal plan geëvalueerd worden.

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

- ongevallenregistratie van politiezone
- recente ongevallenGIS
- recente snelheidsmetingen
- controles op blauwe zone
- controles op tonnagebepaling
- reizigersgegevens van belbussen en functionele buslijnen en/of gebiedsevaluatie of op termijn kernnet/aanvullend net en flexvervoer
- gebruik deelwagens

## 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.

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

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

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

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

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

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

## Actieprogramma ABC

### werkdomein ruimtelijk beleid

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A1	uitbreiding bedrijvenzone Dadizele	uitvoeringsplan	Millesteenstraat	ruimtelijk beleid en ontsluiting			hoog	gemeente	AWV	KT
A2	KMO-zone Waterdam   bestemming te herbekijken	beleidsplan Ruimte	Waterdam	ruimtelijk beleid			laag	gemeente		LT
A3	ontwikkelingen Dadipark	uitvoeringsplan	ten noorden van kern Dadizele	ruimtelijk beleid			hoog	gemeente		KT

### werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie		Raming	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B1	uitbreiding zone 30 in woongebieden	verblijfsgebieden	kernen	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		KT
B2	uitbreiding zone 30 in schoolomgevingen	verblijfsgebieden	kernen	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		KT
B3	opmaak trage wegennet	verblijfsgebieden en recreatief beleid	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		MLT
B4	invoeren doorlopende straten	verblijfsgebieden	kernen	verkeersleefbaarheid			laag	gemeente		MLT
B5	fietstelplaat	fietssnelweg		monitoring			laag	provincie		LT
B6	fietsoversteken	fietssnelweg	kruispunten met Stationsstraat en Roeselaarsestraat	verkeersveiligheid			hoog	provincie		KT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie		Raming	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B7	fietsrelatie Roeselare - Menen	BFF	N32	verkeersveiligheid			hoog	AWV	gemeenten, provincie	LT
B8	verbeteren fietsrelatie Moorslede - Roeselare	BFF	Roeselaarsestraat	verkeersveiligheid	€ 960.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, MOW	LT
B9	verbeteren fietsinfrastructuur Moorslede - Beitem	BFF	Gentsestraat   wegsegement Nieuwstraat tot HNR 78 (640 m)	verkeersveiligheid	€ 195.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, MOW	MLT
B10	verbeteren fietsinfrastructuur Moorslede - Beitem	BFF	Gentsestraat (2,2km)	verkeersveiligheid	€ 660.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, MOW	LT
B11	fietsrelatie Moorslede - Dadizele	BFF	Dadizeelsestraat (4 km)	verkeersveiligheid	€ 1.200.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, MOW	LT
B12	fietsrelatie Moorslede - Wervik   dossier werd opgestart	BFF	Wervikstraat (1,3 km)	verkeersveiligheid	€ 390.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, MOW	KT
B13	fietsrelatie Dadizele - Beselare	BFF	Beselarestraat (1 km)	verkeersveiligheid	€ 300.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, MOW	LT
B14	fietsrelatie Dadizele - Geluwe   projectnota werd opgemaakt	BFF	Geluwestraat (1,2 km)	verkeersveiligheid	€ 360.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, MOW	KT
B15	fietsrelatie Dadizele - Ledegem   dossier lopend	BFF	Ledegemstraat (220m)	verkeersveiligheid	€ 66.000	fietsfonds	hoog	gemeente	provincie, MOW	KT
B16	fietsrelatie Dadizele - Ledegem   dossier werd opgemaakt	BFF	fietsroute langsheen Heulebeek	verkeersveiligheid		fietsfonds	hoog	provincie	gemeente, MOW	KT
B17	fietslinten   maatregelen snelheid en bewegwijzering	lokaal fietsbeleid	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente		KT



werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie		Raming	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B18	fietsrelatie Moorslede - Briekhoek	lokaal fietsbeleid	Breulstraat (1,3 km)	verkeersveiligheid	€ 390.000		hoog	gemeente		KT
B19	invoering basisbereikbaarheid met nieuwe OV-plan	OV	Vlaanderen	bereikbaarheid			hoog	MOW, De Lijn	VVR, gemeenten	KT
B20	inrichting Hoppin -punt Moorslede	OV	Marktplaats Moorslede	bereikbaarheid		Hoppin	hoog	gemeente	MOW, De Lijn	KT
B21	inrichting Hoppin -punt Dadizele	OV	Voerman Dadizele	bereikbaarheid		Hoppin	hoog	gemeente	MOW, De Lijn	KT
B22	inrichting Hoppin -punt Slyps	OV	Dorpsplein Slyps	bereikbaarheid		Hoppin	hoog	gemeente	MOW	KT
B23	inrichting Hoppin -punt Moorslede	Hoppin	site Grimmertinge Moorslede	bereikbaarheid		Hoppin	hoog	gemeente	MOW	KT
B24	inrichting Hoppin -punt Dadizele   buurtmobi	Hoppin	parking Dadipark	bereikbaarheid		Hoppin	hoog	gemeente	MOW	KT
B25	inrichting Hoppin -punt Moorslede   flex-halte	OV	Briekhoek Moorslede	bereikbaarheid		Hoppin	hoog	gemeente	MOW	KT
B26	toegankelijkheid overige bushaltes	OV	haltes langsheen kernnetlijnen, functionele lijnen	bereikbaarheid, toegankelijkheid		toegankelijke haltes	hoog	gemeente	De Lijn	MLT
B27	herinrichting Azalealaan en Kleppestraat	weginrichting	Azalealaan Kleppestraat te Dadizele	verkeersleefbaarheid		Aquafin   RIO	hoog	gemeente	Aquafin	KT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B28	snelheidsregimes en-maatregelen kern Moorslede	snelheidsbeleid	centrum, Gentsestraat, poorteffecten	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		MLT
B29	snelheidsregimes kern Dadizele	snelheidsbeleid	centrum, poorteffecten	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		KT
B30	snelheidsregimes kern Slyps	snelheidsbeleid	centrum	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		KT
B31	parkeerbeleid kern Moorslede	parkeerbeleid	Roeselaarsestraat, Stationsstraat	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		KT
B32	parkeerbeleid kern Dadizele   aanduiding langparkeerruimtes	parkeerbeleid	centrum	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		KT
B33	parkeerbeleid kern Dadizele	parkeerbeleid	centrum	verkeersleefbaarheid			laag	gemeente		LT
B34	laadinfrastructuur voorstel strategische locaties	elektrificatie	gebiedsdekkend	bereikbaarheid			laag	gemeente	MOW, CPO en fluvius	KT
B35	ontsluiting bedrijvzone Millesteen	ontsluiting	Millesteenstraat   N32	bereikbaarheid			hoog	gemeente	AWV	KT
B36	bespreking tonnagebeperking met tijdsvenster schoolomgevingen	zwaar verkeer	schoolomgevingen   schoolroutes	verkeersveiligheid			hoog	gemeente	politiezone	KT

werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C1	informatieverschaffing   algemene sensibilisatie bevolking	vervoersmanagement	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente		continu
C2	verkeerseducatie	vervoersmanagement	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente	politiezone	continu
C3	fietscontroles	vervoersmanagement	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	politiezone	gemeente	continu
C4	parkeren schoolomgevingen	vervoersmanagement	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente	scholen, politiezone	KT
C5	snelheidscontroles	handhaving	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	politiezone	gemeente	continu
C6	informatie gebruik deelwagens	sensibilisatie	gebiedsdekkend	bereikbaarheid			hoog	gemeente	garage Claus	KT
C7	effectieve controles zwaar vervoer	handhaving	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	politiezone	gemeente	continu
C8	handhaving parkeren vrachtwagens	handhaving	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	politiezone	gemeente	continu
C9	monitoring en evaluatie	vervoersmanagement	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente	politiezone, MOW	continu



## PROJECTSTUURGROEP BELEIDSPLAN MOBILITEIT VERSLAG

24 MAART 2022

<b>DOSSIERNR°</b>	08227
<b>VOLGENDE MEETING</b>	
<b>VERSLAGGEVER</b>	Margo Swerts / Filip Samoy
<b>BIJLAGEN</b>	beleidsplan

A = AANWEZIG VO = VERONTSCHULDIGD AFW = AFWEZIG (ZONDER KENNISGEVING)

NAAM	FUNCTIE	STATUS
Deceuninck Jürgen	Schepen mobiliteit Moorslede	A
Leen Lauwers	GOA Moorslede	A
Filip Samoy	Technische dienst Moorslede	A
Kristof Vanderstichele	Algemeen directeur Moorslede	A
Sherley Beernaert	Schepen RO Moorslede	A
Ward Vergote	Burgemeester Moorslede	VO
Krist Snauwaert	Politiezone Moorslede	A
Patrick Plyson	fietsersbond	A
Johan Paret	Gemeenteraadslid fractie Visie	A
Ward Gillis	Gemeenteraadslid fractie Pro	A
Marc D'Hooghe	Gemeenteraadslid fractie Groep A	AFW
Gert-Jan Hovaere	Gemeenteraadslid fractie N-VA	VO
Inge Feys	Departement MOW	A
Rik Loyson	Departement MOW - AWV	VO
Kelly Vyaene	De Lijn	VO
Brecht Vandelanotte	De Lijn	A
Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen	A
Margo Swerts	WVI	A

## DOELSTELLINGEN

Bespreking van de beleidsnota van mobiliteitsplan. Deze nota werd doorgestuurd naar alle leden.

In wat volgt worden de voornaamste bemerkingen uit het overleg weergegeven.

## BEMERKINGEN

### 1 verkeersnetwerken

#### Verblijfsgebied kern Moorslede

In het voorgestelde plan werd de bebouwde kom van Moorslede uitgebreid in de Stationsstraat totaan de Passendalebeek.

Brecht V. van De Lijn vraagt om de bebouwde kom in de Stationsstraat nog verder uit te breiden, aangezien er een sterke bebouwing is langsheen het volledige tracé van deze weg. Daarenboven biedt dit meer mogelijkheden naar inpassing van de bushaltes voor De Lijn. In een bebouwde kom mag de bus immers halteren op de rijbaan, in een zone 70 omgeving is dit niet mogelijk.

Dit voorstel zal nader moeten besproken worden met de buurgemeente Zonnebeke.

#### Fietsbeleid

Ward G. merkt op dat de Puitstraat wordt gebruikt in kader van Rally evenementen, waardoor op deze weg en andere landelijke wegen zeer snel gereden wordt. Dit is in strijd met de selectie als fietslint waar gestreefd wordt naar veilige landelijke assen voor fietsers.

Koen V. vult aan dat de uitbouw van fietslinten een vals gevoel van veiligheid kan geven aan de fietsers, aangezien bewegwijzering en gemengd verkeer met landbouwvoertuigen en sluipverkeer geen veiligheid biedt aan de fietsers. Hij pleit ervoor om meer energie te steken in de geselecteerde BFF-routes.

Inge Feys staat wel achter het principe van lokale fietsassen, maar er moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen bovenlokale en lokale verbindingen. Op de fietslinten wordt best aandacht besteed aan het weren van sluipverkeer door eventueel knips of circulatiemaatregelen te nemen. Het is belangrijk om bewoners mee te krijgen in dergelijk verhaal.

Conclusie: fietslinten of lokale fietsassen bieden een interessante aanvulling op het BFF-netwerk, maar vormen een tussenoplossing om fietsverkeer aan te moedigen. Goede fietsinfrastructuur aanleggen langsheen de geselecteerde BFF-routes moet de visie blijven op lange termijn. Ook op de fietslinten worden best maatregelen getroffen om sluipverkeer te weren en voldoende passagemogelijkheden te voorzien.

Koen V. merkt op dat in de nota staat vermeld dat de fietssnelweg geen voorrang zal hebben op de lokale wegen. Volgens de hiërarchische wegindeling zouden de fietssnelwegen voorrang moeten genieten. Dit was in het bilaterale overleg besproken.

Het collegebestuur heeft inderdaad beslist dat de lokale wegen voorrang hebben op de fietssnelweg en niet omgekeerd. Het college is bevreesd voor de verkeersveiligheid van de fietsers ter hoogte van deze fietsoversteken. Dit werd nog niet gecommuniceerd naar provincie West-Vlaanderen toe.

Inge F. haalt aan dat de voorrang op fietssnelwegen echter meer en meer systematisch wordt toegepast. Op lange termijn kan dit misschien herbekeken worden.

#### Fietsstraat

Brecht V. merkt op dat fietsstraten zeer interessant zijn voor fietsers, maar er moet een voldoende aantal fietsers zijn om een fietsstraat goed te laten werken. Bij begin en einde van de schooluren zal dit geen probleem vormen. Tijdens de daluren en vakantieperiodes zijn er vermoedelijk minder fietsers en zal de fietsstraat moeilijker afdwingbaar worden.

De gemeente heeft voor fietsstraten geopteerd om het fietsen te promoten en zeker ter hoogte van de schoolomgevingen maatregelen te nemen voor de fiets. Fietsers zullen het moeten gewoon worden om hun plaats op de rijbaan af te dwingen.

Johan Paret vraagt waarom de fietsszone Dadiezele stopt halfweg Moorsledestraat en Beselarestraat en niet werd doorgetrokken.

De gemeente heeft een eerste voorstel van fietszone afgebakend. Er werd een redelijk ruime zone afgebakend die ook niet te groot en vooral niet te lang mag worden, zodat het aangenaam blijft voor fietsers en lokaal autoverkeer. Op termijn en na evaluatie kan deze zone nog uitgebreid worden over meerdere straten en bijkomende straatsegmenten.

Patrick P. vraagt of op termijn de wegstructuur zal aangepast worden in Moorslede-kern.

In eerste instantie zal met een goede wegmarkering de fietsstraten worden aangeduid. Voorlopig zijn er geen aanpassingen aan de wegen gepland.

### **Openbaar vervoersplan**

Brecht V. merkt op dat in de nota nog de oude nummering van de lijnen wordt aangeduid. Er werd geen andere informatie overgemaakt.

Inge F. merkt op dat het punt De Voerman ook een belangrijk Hoppin punt voor flexvervoer wordt vanuit de de vervoersregio Kortrijk

### **Deelwaggen**

De vraag wordt gesteld of de gemeente weet heeft van het gebruik van de deelwaggen.

De gemeente krijgt inderdaad cijfers vanuit garage Claus dat de wagens goed gebruikt worden. De auto in Dadizele werd in begin niet gebruikt, maar ook daar is een evolutie merkbaar.

Met de fietsmarathon zal nogmaals reclame worden gemaakt omtrent de deelwaggen.

### **Parkeerbeleid**

Johan P. vraagt of er in Beselarestraat te Dadizele ook bewonerskaarten zullen voorzien worden. Het parkeerplan voor Dadizele is een plan op eerder lange termijn, aangezien er ook wegenwerken mee gepaard gaan bij herinrichting van plein voor de Basiliek. Het uitreiken van bewonerskaarten in de Stationsstraat zal eerst geëvalueerd worden.

Ward G. vraagt waarom er gewacht wordt met het invoeren van een blauwe zone in Dadizele. Er zijn momenteel al parkeerproblemen in Dadizele en auto's zouden kunnen geleid worden naar de langparkeerplekken als Kapelleveld.

De gemeente haalt aan dat er vanuit de bewoners van Dadizele minder tot geen vraag is naar blauwe zone. Blauwe zone is niet altijd interessant voor bewonersparkeren.

Er wordt wel geopteerd om de langparkeerplekken in Dadizele meer aan te duiden.

De blauwe zones worden via de politiezone gehandhaafd.

### **Zwaar verkeer**

Patrick P. stelt de vraag omtrent de visie rond landbouwvoertuigen. Veel grondverzet gebeurt immers regelmatig aan de hand van tractoren en landbouwvoertuigen.

Landbouwvoertuigen worden toegelaten binnen de huidige zonale tonnagebeperking. Politiezone stelt voor om het onderbord te wijzigen in uitgezonderd "landbouwgebruik" ipv landbouwvoertuigen.

Johan P. merkt op dat er regelmatig veel vrachtverkeer en landbouwvoertuigen over de Plaats van Dadizele rijden. Dit is niet aangenaam voor de terrassen en horeca-zaken.

De maatregelen uit het beleidsplan zullen het aandeel vrachtverkeer ontmoedigen.

Inge F. stelt voor om gebruik te maken van werfcharter. De gemeente heeft dit reeds afgesloten en hanteert dit charter reeds.

Koen V. stelt voor om de maatregelen uit het PRUP van de N32 rond parkeren op eigen terrein op te nemen in het mobiliteitsplan. Bij uitbreiding van bedrijvenszones worden deze maatregelen opgenomen.

## **2 Actietabel**

Volgende termijnen worden gehanteerd in de actietabel:

KT: 3 jaar

MLT: 3 tot 6 jaar

LT: > 6 jaar

De actietabel werd integraal overlopen. De opmerkingen zullen aangepast worden in de actietabel.

Koen V. vraagt of het beleidskader rond trage wegen niet werd opgenomen in het mobiliteitsplan en stelt voor om deze actie eerder op KT te zetten.

Op vraag van gemeenteraadsladen werd voorgesteld om het beleid rond trage wegen uit elkaar te halen. In het beleidsplan wordt ernaar verwezen en participatietraject loopt grotendeels gelijk, maar het beleidskader wordt niet integraal opgenomen in het beleidsplan.

Het fietspad langsheen Heulebeek zal eveneens aangevuld worden aan de actietabel. Koen V. merkt op dat het proces van grondverwerving langsheen de Heulebeek zeer moeizaam verloopt. Provincie WWL zal moeten bekijken welke stappen hierin zullen kunnen genomen worden.

### **3 Verdere afspraken**

MOW, De Lijn en provincie WVL kunnen bevestigen dat er veel ambitie zit in het huidige mobiliteitsplan. Ze ondersteunen sterk deze visie om uit te gaan van het STOP-principe en de focus te leggen op de stappers en trappers. Er wordt aangehaald dat het belangrijk zal zijn om het plan goed te communiceren naar de bevolking toe.

De nota zal aangevuld worden met de hogervermelde aandachtspunten.

Daarna zal de nota onderworpen worden aan het participatietraject. Er zal een toelichting gegeven worden aan de werkgroep verkeer en de gemeenteraadsleden.

Er zal een voorlopige vaststelling van de nota gebeuren in de gemeenteraad van april 2022.

Daarna zal een infomoment georganiseerd worden voor de bevolking.



7 MAART 2023

## PROJECTSTUURGROEP BELEIDSPLAN MOBILITEIT

### VERSLAG

Dossiernr 08227  
Volgende meeting /  
Verslaggever Margo Swerts  
Bijlagen Geen

### Aanwezigheden

NAAM	FUNCTIE	STATUS
Niels Verdonck	MOW - mobiliteitsbegeleider	A
Rik Loyson	AWV	VO
Dominiek Vermont	Politiezone arro leper	A
Kristof Vanderstichele	ALDI Moorslede	A
Leen Lauwers	GOA Moorslede	A
Jürgen Deceuninck	Schepen mobiliteit	A
Sherley Beernaert	Schepen RO	A
Ward Vergote	burgemeester	VO
Filip Samoy	TD Moorslede	A
Patrick Plyson	fietsersbond	AFW
Brecht Vandelanotte	De Lijn	A
Katrien Vancraeynest	Provincie West-Vlaanderen	A
Gert-Jan Hovaere	Fractie N-VA	VO
Ward Gillis	Fractie Pro	VO
Johan Paret	Fractie Visie	AFW
Margo Swerts	WVI	A

A = AANWEZIG VO = VERONTSCHULDIGD AFW = AFWEZIG



# INHOUD

<b>INHOUD</b>	<b>2</b>
<b>BELEIDSPLAN MOBILITEIT   NOTULEN</b>	<b>3</b>
<b>1. VERBLIJFSGEBIEDEN</b>	<b>3</b>
1.1. Netwerk trage wegen	3
1.2. Beleid zebrapaden	3
<b>2. FIETSBELEID</b>	<b>3</b>
2.1. Fietssnelweg	3
<b>3. OV-PLAN</b>	<b>3</b>
3.1. Gefaseerde invoer van OV-plan	3
3.2. Toegankelijke haltes   Hoppin punten	4
<b>4. WEGENCATEGORISERING</b>	<b>4</b>
4.1. Interlokale weg (IW)	4
4.2. Inrichtingsprincipes erftoegangswegen	5
<b>5. ZWAAR VERKEER</b>	<b>6</b>
<b>6. ACTIETABEL</b>	<b>6</b>
<b>AANVULLENDE BEMERKINGEN OP HET BELEIDSPLAN NA AFLOOP PSG</b>	<b>6</b>
<b>1. PROVINCIE WEST-VLAANDEREN</b>	<b>6</b>
<b>2. FIETSERSBOND AFDELING MOORSLEDE</b>	<b>7</b>
<b>3. FRACTIE N-VA</b>	<b>8</b>

## BELEIDSPLAN MOBILITEIT | NOTULEN

Tijdens het overleg heeft Margo Swerts van WVI een toelichting gegeven omtrent de laatste wijzigingen aan het beleidsplan mobiliteit.

In wat volgt worden de besprekingen per verkeersnetwerk weergegeven.

### 1. VERBLIJFSGEBIEDEN

#### 1.1. Netwerk trage wegen

Geen bemerkingen

#### 1.2. Beleid zebrapaden

Kristof V. merkt op dat het voorstel om geen zebrapaden te voorzien in de bebouwde kom wel een zeer drastische maatregel is. Schepen Deceuninck is ook een koele minnaar van dit voorstel.

WVI haalt aan dat dit het algemeen voorstel vanuit Vlaanderen omvat waarbij uitgegaan wordt van een beperkt aantal zebrapaden en enkel zebrapaden te voorzien als de omgeving het vereist en men veel voetgangers verwacht (zoals aan attractiepolen, schoolomgevingen, ed).

Vaak wordt de 20 m – regel over het hoofd gezien: Als er zebrapaden voorzien worden, moeten deze immers gebruikt worden en mag een voetganger in de buurt niet willekeurig oversteken.

### 2. FIETSBELEID

#### 2.1. Fietssnelweg

Katrien V. van provincie West-Vlaanderen bevestigt dat de fietsoversteken met Roeselaarsestraat en Stationsstraat zullen bekeken worden binnen het masterplan fiets. Op kruispunten zal ook de openbare verlichting bekeken worden.

### 3. OV-PLAN

#### 3.1. Gefaseerde invoer van OV-plan

Het toekomstige OV-plan zal gefaseerd ingevoerd worden. De eerste fase zal doorgevoerd worden in juli 2023.

Brecht V. van De Lijn heeft toegelicht welke wijzigingen zullen doorgevoerd worden vanaf juli 2023.

De lijnen 54 en 55 zullen sterk wijzigen. Buslijn 54 zal een uurfrequentie krijgen. De lijn 55 zal vervangen worden door functionele verbindingen tijdens de spits.

De lijn 94<sup>1</sup> zal een halfuurfrequentie krijgen. Tijdens het weekend blijft de lijn rijden op uurbasis.

Het belbusgebied zal uitgebreid worden met de haltes op grondgebied Moorslede en er komen 3 belbushaltes bij: Moorslede dorp, Slyskapelle en Briekhoek.

---

<sup>1</sup> Aanvulling De Lijn: Het nieuwe lijnnummer wordt effectief 90, maar dit wordt pas ingevoerd vanaf fase 2 (samen met een reiswegwijziging in Ieper). Fase 2 zal vermoedelijk vanaf begin 2024 ingaan.

De meeste wijzigingen voor de gemeente Moorslede zullen dus vanaf juli 2023 ingevoerd worden. Voor de volgende fasen zullen de wijzigingen voor Moorslede eerder beperkt zijn.

Vanaf 2024 zal flexvervoer de belbus vervangen. De belbus zal blijven rijden totdat er effectief flexvervoer zal ingevoerd worden.

Schepen Deceuninck meldt dat hij veel vragen krijgt rond dit flexvervoer en vraagt naar meer informatie. Brecht V. haalt aan dat de specifieke voorwaarden van flexvervoer momenteel nog worden bepaald. Het bestek voor aanstellen vervoerders is in opmaak en wordt eind maart verwacht.

Er lopen momenteel enkele proefprojecten in Vlaamse Ardennen en Puurs-Sint-Amunds om de toekomstige Hoppin app en flexvervoer uit te testen. MOW haalt aan dat de proefprojecten positief verlopen. Er treden soms wel taalproblemen op.

Katrien V. merkt op dat de timing zeer ambitieus is om in 2024 te starten in gans Vlaanderen met flexvervoer en Hoppin app als de bestekken rond flexvervoer nog in de markt moeten gezet worden.

Filip Samoy stelt dat de administratie zeer weinig vragen krijgt rond de nieuwe buslijnen.

Schepen Beernaert merkt op dat de vragen nog wel zullen binnenstromen. Het zal belangrijk zijn goed te communiceren rond het gebruik van de belbus, want de inwoners hebben nog maar weinig gebruik kunnen maken van deze belbus. De gemeente bekijkt nader hoe ze haar inwoners goed kan informeren rond het gebruik van de belbus.

### **3.2. Toegankelijke haltes | Hoppin punten**

Naast de inrichting van de Hoppin punten, moeten ook de overige haltes toegankelijk ingericht worden.

De gemeente is gestart met inrichting van de Hoppin punten. Ook de bestelling voor de analoge Hoppin zuilen op de Hoppin punten loopt.

Schepen Deceuninck vraagt of De Lijn de gemeente kan ondersteunen bij het inrichten van de toegankelijke haltes. Vooral de halte in de Roeselaarsestraat zal geen evidentie worden.

Brecht V. haalt aan dat De Lijn zeker ondersteuning kan bieden. De Lijn kan ook een lijst maken met de haltes die het meest worden gebruikt om een prioritering op te maken. Uiteraard zal moeten in acht genomen worden dat een minder gebruikte halte ook minder mobiele mensen zal kunnen bedienen. Dus alleen op het gebruik een lijst opstellen, zal niet altijd volstaan.

## **4. WEGENCATEGORISERING**

### **4.1. Interlokale weg (IW)**

De as Roeselaarsestraat – Dadizeelsestraat – Iepersestraat is geselecteerd als een interlokale weg.

Deze selectie is gebeurd binnen de VVRR midwest en in samenspraak met de gemeente. Op dat moment waren echter de inrichtingsprincipes voor lokale wegen nog niet gekend. De inrichtingsprincipes stroken niet met de ambities van de gemeente. Langsheen de Roeselaarsestraat bevindt zich een school en de gemeente heeft daarom een fietsstraat voorzien op deze as. Deze fietsstraat is belangrijk om meer scholieren veilig te laten fietsen.

Een nieuwe woonwijk zal eveneens ontsluiten op De Roeselaarsestraat buiten de bebouwde kom. Dit strookt ook niet met de inrichtingsprincipes van een IW.

Daarnaast is er nog het principe van de bouwrijpe strook langsheen een IW. Hoe zal hiermee moeten omgesprongen worden bij bouwvergunningen.

Tijdens VVRR Midwest van 20/12/2022 heeft Lieven Van Eenoo – ambtelijk voorzitter VVR Midwest – volgende meegedeeld:

*De inrichtingsprincipes hebben geen juridische basis. Daarenboven is AWV, die inrichtingsprincipes heeft opgemaakt, geen betrokken partij bij projecten langs gemeentewegen. De inrichtingsprincipes bieden bijgevolg wel een houvast en schetsen een streefdoel, maar de afdwingbaarheid van bepaalde elementen zoals rooilijnen, vereist een wettelijke basis.*

Niels V. verduidelijkt nog even het principe van de interlokale mazen en opbouw wegcategorisering. De wegcategorisering is een conceptuele toewijzing van de wegen om de wegen een functie en inrichting mee te geven. De nieuwe wegcategorisering komt er in feite op vraag van de gemeenten om meer te kunnen inspelen op sluijverkeer en leefbaarheid van de kernen. Het is zeker geen visie tegen de auto. Er werden duidelijk wegen aangeduid waar de doorstroming primeert, zoals hoofdwegen en regionale wegen.

WVI vraagt of de gemeente nog kan afwijken van de huidige selectie, want in principe werd de selectie reeds goedgekeurd binnen de VVR. MOW meldt dat dit mogelijk is mits een goede motivering. Finaal zal de minister weliswaar beslissen.

Er wordt afgesproken dat de gemeente een motivering zal opstellen om de Roeselaarsestraat – Dadizeelsestraat – Iepersestraat te verlagen in categorie naar een ontsluitingsweg. Deze motivering zal voorgelegd worden aan het CBS van Moorslede.

De Lijn vraagt om de kleuren aan te passen zodat dit beter overeenkomt met de algemene figuur.

#### **4.2. Inrichtingsprincipes erftoegangswegen**

In het nieuwe beleidsplan wordt voorgesteld om voor de erftoegangswegen sterk af te wijken van de basisprincipes. Buiten de bebouwde kom wordt voorgesteld om 70 km/u te voorzien en niet te verlagen naar 50 km/u.

MOW kan zich niet vinden in dit voorstel. Er moet gekozen worden voor verkeersveiligheid en de kar getrokken worden van de fietsers. Er is een immens verschil tussen 70 en 50 km/u bij een aanrijding van een fietser.

De gemeente haalt aan dat voor enkele straten zoals Kortrijksestraat en Werviksestraat de snelheid lokaal reeds verlaagd werd naar 50 km/u om de verkeersveiligheid te verhogen.

WVI stelt dat het weinig realistisch is om op alle wegen in het buitengebied 50 km/u te voorzien. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid niet opgevolgd worden en zeker niet gehandhaafd kunnen worden.

Indien Vlaanderen het algemene snelheidsprincipe zou verlagen naar 50 km/u en 70 als uitzonderingsmaatregel zou doorvoeren, zouden deze voorstellen realistisch zijn. De bebouwde kommen kunnen dan verlaagd worden naar 30 km/u. Momenteel is dit echter niet het geval en zal het vermoedelijk eerder aanleiding geven tot een bos verkeersborden die weinig opvolging kennen.

WVI stelt als tussenoplossing voor om op de geselecteerde fietslinten in het buitengebied wel dit principe te volgen, aangezien we op deze assen de fietsers willen verhogen. De gemeente vindt dit een goede oplossing. De fietslinten kunnen duidelijk bewegwijzerd worden met aanduiding van de

afstanden tot de omliggende dorpen zodat fietsers deze linten ook makkelijk vinden en kunnen volgen.

Provincie herhaalt nogmaals haar bezorgdheid dat het niet de bedoeling kan zijn om deze fietslinten als alternatief te zien van het BFF en geen inspanningen meer te leveren voor de aanleg van volwaardige fietspaden langsheen het BFF. De gemeente bevestigt dat dit niet de bedoeling is. Maar de fietslinten kunnen op korte termijn ingericht worden met bewegwijzering en snelheidsborden van 50. Volwaardige fietspaden aanleggen vergt een veel complexere en langere procedure. In tussentijd bestaat er dan reeds een aanbod voor de fietsers. Hoe meer aanbod voor fietsers, hoe meer inwoners kunnen overtuigd worden om de fiets te nemen.

Provincie stelt voor de tekst rond de basisprincipes sterk te verduidelijken zodat er een leesbaar onderscheid gemaakt wordt tussen de algemene principes en de aanpassingen door de gemeente.

De Lijn merkt eveneens op dat de snelheid in overeenstemming moet zijn met het halteren op de rijbaan. Ook dit zal aangepast worden in de nota.

De andere leden van de projectstuurgroep kunnen zich vinden in deze aanpassing aan de basisprincipes. MOW wil wel benadrukken dat dit niet de intentie was van de inrichtingsprincipes om er dadelijk vanaf te wijken.

## **5. ZWAAR VERKEER**

Geen opmerkingen

## **6. ACTIETABEL**

Er werden enkele kleinere wijzigingen doorgegeven. Deze werden in de tabel aangepast.

# **AANVULLENDE BEMERKINGEN OP HET BELEIDSPLAN NA AFLOOP PSG**

## **1. PROVINCIE WEST-VLAANDEREN**

### **Fietsroutenetwerken**

Het uitrollen van lokale fietslinten mag geen belemmerende/vertragende factor zijn voor het streven naar de uitrol van veilige bovenlokale fietsinfrastructuur.

### **Gemotoriseerd verkeer – wegencategorisering**

- De vernieuwde wegencategorisering blijkt naar praktische implementatie van de vooropgestelde nieuwe (inrichtings)principes geen evidente oefening. Dit noopt soms tot creatieve voorstellen van de lokale wegbeheerder (vb. het aanhalen van een zone 30 straten als instrument om doorgaand/verbindend verkeer te weren en als erfontsluitingsweg te beschouwen).

Aan te raden is dat, ondanks het feit dat de inrichting van het lokale wegennet toebehoort aan het bestuur dat de weg beheert (in dit geval meestal de betrokken gemeente/stad), deze inrichtingsprincipes binnen de VVR Midwest werking besproken/toegelicht worden aan andere lokale besturen; conform werkwijze voor het hoofdwegennet en het dragende wegennet.

- Het aanpassen van een bepaald basiselement van de inrichtingsprincipes kan grote gevolgen hebben voor de andere basiselementen. Cfr. tabel pagina 34 met aangepast voorstel van verhoogd snelheidsregime erfonthoudingswegen van 50 naar 70 km per uur buiten de bebouwde kom... dit heeft oa. tot gevolg dat ook vb. visie ten aanzien van fietsinfrastructuur moet aangepast worden (conform de richtlijnen van het Vademecum Fiets , dit ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers).

## 2. FIETSERBOND AFDELING MOORSLEDE

**Fietssnelweg De Stroroute.** Ik vind het spijtig dat er wordt vastgehouden dat er op de kruispunten geen voorrang wordt gegeven aan de fietsers. Het is verkeerd het kruispunt met de Roeselaarsestraat aan te halen als norm. De Roeselaarsestraat is echter een drukke doorgangsweg en daarom kan daar een afwijking. Maar alle andere lokale wegen die de fietssnelweg kruisen zijn minder druk en mits een aanpassing van het wegbeeld bij die kruispunten gericht op trager autoverkeer kan daar zeker voorrang verleend worden aan de fietsers.

De toename van het gebruik van de speedpedelec voor woonwerkverkeer zal vragen naar aangepaste routes waar je kan doorrijden. Slechts door lange tracés waar een constante snelheid kan aangehouden worden zal het gebruik van de speedpedelec zijn vervangfunctie tov de wagen waar maken.

Dit vraagt natuurlijk een aanpassing van alle kruispunten waarbij het wegbeeld duidelijk moet zijn dat de fietser voorrang heeft en de wagen voorrang moet verlenen.

Door vast te houden aan principe voorrang voor wagens blijkt geen bereidheid om in de toekomst de voordelen van een fietssnelweg ten volle te benutten voor woonwerkverkeer.

De hogere overheden zijn ook van een andere mening, dit blijkt uit de nieuwe wegategorisering en hiërarchie dat een fietssnelweg voorrang krijgt op een interlokale weg of lokale weg.

**Regionaal mobiliteitsplan.** Ik werkte mee aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan vanuit de werkgroep Stakeholders voor de fietsersbond.

Mijn eerste algemene indruk was dat het enthousiasme rond dit mobiliteitsplan veel minder was bij de lokale beleids mensen dan het inzicht en enthousiasme van de aanwezige mensen van de hogere overheden.

Dit mobiliteitsplan is een toekomstvisie die tijd zal nodig hebben om gerealiseerd te worden. Het voldoet echter aan de huidige vraag naar verkeersveiligheid en de sterke vraag naar verkeersleefbaarheid in de kernen en straten met lintbebouwing (duidelijke vraag vanuit stakeholdersgroep).

Het is dan ook geen optie om niks te ondernemen met het idee dat de burger toch bij zijn oude gewoontes zal blijven en onze dorpskernen nu eenmaal op doorgangsroutes liggen. Ingrepen die de snelheid minderen zorgen al voor onmiddellijke verbetering maar zorgen ook voor een wijziging in het gedrag van de weggebruikers.

### Zwaar vervoer

Inzake de routes voor zwaarverkeer. In onze werkgroep werd geopperd de verkeersstromen te sturen via tolheffing. Met de huidige GPSmogelijkheden zou dit in de toekomst moeten mogelijk zijn.

## **Wegencategorisering**

Statuut van de Nieuwstraat als ontsluitingsweg in het mazenplan. In de wijken (Camille Cools, Cany Barville, Korenwind) zijn inspanningen gedaan om trage wegen (met brug) aan te leggen om fietsers en voetgangers naar het centrum te leiden via de Nieuwstraat ipv de drukke Gentstraat. Door dit statuut wordt nu autoverkeer aangezogen in een smalle straat met gemengd verkeer. Moet dit op termijn ook geen 30 KM regime komen.

**Fietslinten.** De straten opgenomen in het fietslintenproject zijn allemaal landbouwwegen. Dus smal en druk zwaar landbouwverkeer en worden ook als sluipwegen gebruikt door autoverkeer. Ik weet niet of dit de ideale match is. Het zal zeker een aanpassing vragen in inrichting en bewegwijzering (op wegdek en via borden, constructie poorteffect in de bermen). Dit mag een tijdelijke oplossing zijn maar de nodige aandacht moet er blijven om volwaardige fietsvoorzieningen uit te bouwen op de bestaande lokale verbindingssassen.

## **3. FRACTIE N-VA**

Opnieuw willen wij met onze fractie nog eens de aandacht vragen om verlichting te voorzien langs de storoute.

We willen vanuit de gemeente en provincie inzetten op meer fietstrafiek. De Storoute toekomstig fietssnelweg F37 verbindt Roeselare over Moorslede, Zonnebeke met Ieper. In beide steden sluit de fietssnelweg aan op andere fietssnelwegen. Voor de gemeente Moorslede is dit de enige fietssnelweg in de nabije omgeving. Ook de enige vlotte en 'veilige' fietszone voor de schoolgaande jeugd.

Daarom roepen wij opnieuw op om lichtpunten te voorzien ook langs het traject Moorslede, zoals in Roeselare het geval is.



7 MAART 2023

# PROJECTSTUURGROEP BELEIDSPLAN MOBILITEIT

## VERSLAG

Dossiernr 08227  
Volgende meeting /  
Verslaggever Margo Swerts  
Bijlagen Geen

### Aanwezigheden

NAAM	FUNCTIE	STATUS
Niels Verdonck	MOW - mobiliteitsbegeleider	A
Rik Loyson	AWV	VO
Dominiek Vermont	Politiezone arro leper	A
Kristof Vanderstichele	ALDI Moorslede	A
Leen Lauwers	GOA Moorslede	A
Jürgen Deceuninck	Schepen mobiliteit	A
Sherley Beernaert	Schepen RO	A
Ward Vergote	burgemeester	VO
Filip Samoy	TD Moorslede	A
Patrick Plyson	fietsersbond	AFW
Brecht Vandelanotte	De Lijn	A
Katrien Vancraeynest	Provincie West-Vlaanderen	A
Gert-Jan Hovaere	Fractie N-VA	VO
Ward Gillis	Fractie Pro	VO
Johan Paret	Fractie Visie	AFW
Margo Swerts	WVI	A

A = AANWEZIG VO = VERONTSCHULDIGD AFW = AFWEZIG



# INHOUD

<b>INHOUD</b>	<b>2</b>
<b>BELEIDSPLAN MOBILITEIT   NOTULEN</b>	<b>3</b>
<b>1. VERBLIJFSGEBIEDEN</b>	<b>3</b>
1.1. Netwerk trage wegen	3
1.2. Beleid zebrapaden	3
<b>2. FIETSBELEID</b>	<b>3</b>
2.1. Fietssnelweg	3
<b>3. OV-PLAN</b>	<b>3</b>
3.1. Gefaseerde invoer van OV-plan	3
3.2. Toegankelijke haltes   Hoppin punten	4
<b>4. WEGENCATEGORISERING</b>	<b>4</b>
4.1. Interlokale weg (IW)	4
4.2. Inrichtingsprincipes erftoegangswegen	5
<b>5. ZWAAR VERKEER</b>	<b>6</b>
<b>6. ACTIETABEL</b>	<b>6</b>
<b>AANVULLENDE BEMERKINGEN OP HET BELEIDSPLAN NA AFLOOP PSG</b>	<b>6</b>
<b>1. PROVINCIE WEST-VLAANDEREN</b>	<b>6</b>
<b>2. FIETSERSBOND AFDELING MOORSLEDE</b>	<b>7</b>
<b>3. FRACTIE N-VA</b>	<b>8</b>

## BELEIDSPLAN MOBILITEIT | NOTULEN

Tijdens het overleg heeft Margo Swerts van WVI een toelichting gegeven omtrent de laatste wijzigingen aan het beleidsplan mobiliteit.

In wat volgt worden de besprekingen per verkeersnetwerk weergegeven.

### 1. VERBLIJFSGEBIEDEN

#### 1.1. Netwerk trage wegen

Geen bemerkingen

#### 1.2. Beleid zebrapaden

Kristof V. merkt op dat het voorstel om geen zebrapaden te voorzien in de bebouwde kom wel een zeer drastische maatregel is. Schepen Deceuninck is ook een koele minnaar van dit voorstel.

WVI haalt aan dat dit het algemeen voorstel vanuit Vlaanderen omvat waarbij uitgegaan wordt van een beperkt aantal zebrapaden en enkel zebrapaden te voorzien als de omgeving het vereist en men veel voetgangers verwacht (zoals aan attractiepolen, schoolomgevingen, ed).

Vaak wordt de 20 m – regel over het hoofd gezien: Als er zebrapaden voorzien worden, moeten deze immers gebruikt worden en mag een voetganger in de buurt niet willekeurig oversteken.

### 2. FIETSBELEID

#### 2.1. Fietssnelweg

Katrien V. van provincie West-Vlaanderen bevestigt dat de fietsoversteken met Roeselaarsestraat en Stationsstraat zullen bekeken worden binnen het masterplan fiets. Op kruispunten zal ook de openbare verlichting bekeken worden.

### 3. OV-PLAN

#### 3.1. Gefaseerde invoer van OV-plan

Het toekomstige OV-plan zal gefaseerd ingevoerd worden. De eerste fase zal doorgevoerd worden in juli 2023.

Brecht V. van De Lijn heeft toegelicht welke wijzigingen zullen doorgevoerd worden vanaf juli 2023.

De lijnen 54 en 55 zullen sterk wijzigen. Buslijn 54 zal een uurfrequentie krijgen. De lijn 55 zal vervangen worden door functionele verbindingen tijdens de spits.

De lijn 94<sup>1</sup> zal een halfuurfrequentie krijgen. Tijdens het weekend blijft de lijn rijden op uurbasis.

Het belbusgebied zal uitgebreid worden met de haltes op grondgebied Moorslede en er komen 3 belbushaltes bij: Moorslede dorp, Slyskapelle en Briekhoek.

---

<sup>1</sup> Aanvulling De Lijn: Het nieuwe lijnnummer wordt effectief 90, maar dit wordt pas ingevoerd vanaf fase 2 (samen met een reiswegwijziging in Ieper). Fase 2 zal vermoedelijk vanaf begin 2024 ingaan.

De meeste wijzigingen voor de gemeente Moorslede zullen dus vanaf juli 2023 ingevoerd worden. Voor de volgende fasen zullen de wijzigingen voor Moorslede eerder beperkt zijn.

Vanaf 2024 zal flexvervoer de belbus vervangen. De belbus zal blijven rijden totdat er effectief flexvervoer zal ingevoerd worden.

Schepen Deceuninck meldt dat hij veel vragen krijgt rond dit flexvervoer en vraagt naar meer informatie. Brecht V. haalt aan dat de specifieke voorwaarden van flexvervoer momenteel nog worden bepaald. Het bestek voor aanstellen vervoerders is in opmaak en wordt eind maart verwacht.

Er lopen momenteel enkele proefprojecten in Vlaamse Ardennen en Puurs-Sint-Amands om de toekomstige Hoppin app en flexvervoer uit te testen. MOW haalt aan dat de proefprojecten positief verlopen. Er treden soms wel taalproblemen op.

Katrien V. merkt op dat de timing zeer ambitieus is om in 2024 te starten in gans Vlaanderen met flexvervoer en Hoppin app als de bestekken rond flexvervoer nog in de markt moeten gezet worden.

Filip Samoy stelt dat de administratie zeer weinig vragen krijgt rond de nieuwe buslijnen.

Schepen Beernaert merkt op dat de vragen nog wel zullen binnenstromen. Het zal belangrijk zijn goed te communiceren rond het gebruik van de belbus, want de inwoners hebben nog maar weinig gebruik kunnen maken van deze belbus. De gemeente bekijkt nader hoe ze haar inwoners goed kan informeren rond het gebruik van de belbus.

### **3.2. Toegankelijke haltes | Hoppin punten**

Naast de inrichting van de Hoppin punten, moeten ook de overige haltes toegankelijk ingericht worden.

De gemeente is gestart met inrichting van de Hoppin punten. Ook de bestelling voor de analoge Hoppin zuilen op de Hoppin punten loopt.

Schepen Deceuninck vraagt of De Lijn de gemeente kan ondersteunen bij het inrichten van de toegankelijke haltes. Vooral de halte in de Roeselaarsestraat zal geen evidentie worden.

Brecht V. haalt aan dat De Lijn zeker ondersteuning kan bieden. De Lijn kan ook een lijst maken met de haltes die het meest worden gebruikt om een prioritering op te maken. Uiteraard zal moeten in acht genomen worden dat een minder gebruikte halte ook minder mobiele mensen zal kunnen bedienen. Dus alleen op het gebruik een lijst opstellen, zal niet altijd volstaan.

## **4. WEGENCATEGORISERING**

### **4.1. Interlokale weg (IW)**

De as Roeselaarsestraat – Dadizeelsestraat – Iepersestraat is geselecteerd als een interlokale weg.

Deze selectie is gebeurd binnen de VVRR midwest en in samenspraak met de gemeente. Op dat moment waren echter de inrichtingsprincipes voor lokale wegen nog niet gekend. De inrichtingsprincipes stroken niet met de ambities van de gemeente. Langsheen de Roeselaarsestraat bevindt zich een school en de gemeente heeft daarom een fietsstraat voorzien op deze as. Deze fietsstraat is belangrijk om meer scholieren veilig te laten fietsen.

Een nieuwe woonwijk zal eveneens ontsluiten op De Roeselaarsestraat binnen de bebouwde kom. Dit strookt ook niet met de inrichtingsprincipes van een IW.

Daarnaast is er nog het principe van de bouwrijpe strook langsheen een IW. Hoe zal hiermee moeten omgesprongen worden bij bouwvergunningen.

Tijdens VVRR Midwest van 20/12/2022 heeft Lieven Van Eenoo – ambtelijk voorzitter VVR Midwest – volgende meegedeeld:

*De inrichtingsprincipes hebben geen juridische basis. Daarenboven is AWV, die inrichtingsprincipes heeft opgemaakt, geen betrokken partij bij projecten langs gemeentewegen. De inrichtingsprincipes bieden bijgevolg wel een houvast en schetsen een streefdoel, maar de afdwingbaarheid van bepaalde elementen zoals rooilijnen, vereist een wettelijke basis.*

Niels V. verduidelijkt nog even het principe van de interlokale mazen en opbouw wegcategorisering. De wegcategorisering is een conceptuele toewijzing van de wegen om de wegen een functie en inrichting mee te geven. De nieuwe wegcategorisering komt er in feite op vraag van de gemeenten om meer te kunnen inspelen op sluipverkeer en leefbaarheid van de kernen. Het is zeker geen visie tegen de auto. Er werden duidelijk wegen aangeduid waar de doorstroming primeert, zoals hoofdwegen en regionale wegen.

WVI vraagt of de gemeente nog kan afwijken van de huidige selectie, want in principe werd de selectie reeds goedgekeurd binnen de VVR. MOW meldt dat dit mogelijk is mits een goede motivering. Finaal zal de minister weliswaar beslissen.

Er wordt afgesproken dat de gemeente een motivering zal opstellen om de Roeselaarsestraat – Dadizeelsestraat – Iepersestraat te verlagen in categorie naar een ontsluitingsweg. Deze motivering zal voorgelegd worden aan het CBS van Moorslede.

De Lijn vraagt om de kleuren aan te passen zodat dit beter overeenkomt met de algemene figuur.

#### **4.2. Inrichtingsprincipes erftoegangswegen**

In het nieuwe beleidsplan wordt voorgesteld om voor de erftoegangswegen sterk af te wijken van de basisprincipes. Buiten de bebouwde kom wordt voorgesteld om 70 km/u te voorzien en niet te verlagen naar 50 km/u.

MOW kan zich niet vinden in dit voorstel. Er moet gekozen worden voor verkeersveiligheid en de kar getrokken worden van de fietsers. Er is een immens verschil tussen 70 en 50 km/u bij een aanrijding van een fietser.

De gemeente haalt aan dat voor enkele straten zoals Kortrijksestraat en Werviksestraat de snelheid lokaal reeds verlaagd werd naar 50 km/u om de verkeersveiligheid te verhogen.

WVI stelt dat het weinig realistisch is om op alle wegen in het buitengebied 50 km/u te voorzien. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid niet opgevolgd worden en zeker niet gehandhaafd kunnen worden.

Indien Vlaanderen het algemene snelheidsprincipe zou verlagen naar 50 km/u en 70 als uitzonderingsmaatregel zou doorvoeren, zouden deze voorstellen realistisch zijn. De bebouwde kommen kunnen dan verlaagd worden naar 30 km/u. Momenteel is dit echter niet het geval en zal het vermoedelijk eerder aanleiding geven tot een bos verkeersborden die weinig opvolging kennen.

WVI stelt als tussenoplossing voor om op de geselecteerde fietslinten in het buitengebied wel dit principe te volgen, aangezien we op deze assen de fietsers willen verhogen. De gemeente vindt dit een goede oplossing. De fietslinten kunnen duidelijk bewegwijzerd worden met aanduiding van de

afstanden tot de omliggende dorpen zodat fietsers deze linten ook makkelijk vinden en kunnen volgen.

Provincie herhaalt nogmaals haar bezorgdheid dat het niet de bedoeling kan zijn om deze fietslinten als alternatief te zien van het BFF en geen inspanningen meer te leveren voor de aanleg van volwaardige fietspaden langsheen het BFF. De gemeente bevestigt dat dit niet de bedoeling is. Maar de fietslinten kunnen op korte termijn ingericht worden met bewegwijzering en snelheidsborden van 50. Volwaardige fietspaden aanleggen vergt een veel complexere en langere procedure. In tussentijd bestaat er dan reeds een aanbod voor de fietsers. Hoe meer aanbod voor fietsers, hoe meer inwoners kunnen overtuigd worden om de fiets te nemen.

Provincie stelt voor de tekst rond de basisprincipes sterk te verduidelijken zodat er een leesbaar onderscheid gemaakt wordt tussen de algemene principes en de aanpassingen door de gemeente.

De Lijn merkt eveneens op dat de snelheid in overeenstemming moet zijn met het halteren op de rijbaan. Ook dit zal aangepast worden in de nota.

De andere leden van de projectstuurgroep kunnen zich vinden in deze aanpassing aan de basisprincipes. MOW wil wel benadrukken dat dit niet de intentie was van de inrichtingsprincipes om er dadelijk vanaf te wijken.

## **5. ZWAAR VERKEER**

Geen opmerkingen

## **6. ACTIETABEL**

Er werden enkele kleinere wijzigingen doorgegeven. Deze werden in de tabel aangepast.

# **AANVULLENDE BEMERKINGEN OP HET BELEIDSPLAN NA AFLOOP PSG**

## **1. PROVINCIE WEST-VLAANDEREN**

### **Fietsroutenetwerken**

Het uitrollen van lokale fietslinten mag geen belemmerende/vertragende factor zijn voor het streven naar de uitrol van veilige bovenlokale fietsinfrastructuur.

### **Gemotoriseerd verkeer – wegencategorisering**

- De vernieuwde wegencategorisering blijkt naar praktische implementatie van de vooropgestelde nieuwe (inrichtings)principes geen evidente oefening. Dit noopt soms tot creatieve voorstellen van de lokale wegbeheerder (vb. het aanhalen van een zone 30 straten als instrument om doorgaand/verbindend verkeer te weren en als erfontsluitingsweg te beschouwen).

Aan te raden is dat, ondanks het feit dat de inrichting van het lokale wegennet toebehoort aan het bestuur dat de weg beheert (in dit geval meestal de betrokken gemeente/stad), deze inrichtingsprincipes binnen de VVR Midwest werking besproken/toegelicht worden aan andere lokale besturen; conform werkwijze voor het hoofdwegennet en het dragende wegennet.

- Het aanpassen van een bepaald basiselement van de inrichtingsprincipes kan grote gevolgen hebben voor de andere basiselementen. Cfr. tabel pagina 34 met aangepast voorstel van verhoogd snelheidsregime erfonthuisingen van 50 naar 70 km per uur buiten de bebouwde kom... dit heeft oa. tot gevolg dat ook vb. visie ten aanzien van fietsinfrastructuur moet aangepast worden (conform de richtlijnen van het Vademecum Fiets , dit ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers).

## 2. FIETSERBOND AFDELING MOORSLEDE

**Fietssnelweg De Stroroute.** Ik vind het spijtig dat er wordt vastgehouden dat er op de kruispunten geen voorrang wordt gegeven aan de fietsers. Het is verkeerd het kruispunt met de Roeselaarsestraat aan te halen als norm. De Roeselaarsestraat is echter een drukke doorgangsweg en daarom kan daar een afwijking. Maar alle andere lokale wegen die de fietssnelweg kruisen zijn minder druk en mits een aanpassing van het wegbeeld bij die kruispunten gericht op trager autoverkeer kan daar zeker voorrang verleend worden aan de fietsers.

De toename van het gebruik van de speedpedelec voor woonwerkverkeer zal vragen naar aangepaste routes waar je kan doorrijden. Slechts door lange tracés waar een constante snelheid kan aangehouden worden zal het gebruik van de speedpedelec zijn vervangfunctie tov de wagen waar maken.

Dit vraagt natuurlijk een aanpassing van alle kruispunten waarbij het wegbeeld duidelijk moet zijn dat de fietser voorrang heeft en de wagen voorrang moet verlenen.

Door vast te houden aan principe voorrang voor wagens blijkt geen bereidheid om in de toekomst de voordelen van een fietssnelweg ten volle te benutten voor woonwerkverkeer.

De hogere overheden zijn ook van een andere mening, dit blijkt uit de nieuwe wegategorisering en hiërarchie dat een fietssnelweg voorrang krijgt op een interlokale weg of lokale weg.

**Regionaal mobiliteitsplan.** Ik werkte mee aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan vanuit de werkgroep Stakeholders voor de fietsersbond.

Mijn eerste algemene indruk was dat het enthousiasme rond dit mobiliteitsplan veel minder was bij de lokale beleidsmensen dan het inzicht en enthousiasme van de aanwezige mensen van de hogere overheden.

Dit mobiliteitsplan is een toekomstvisie die tijd zal nodig hebben om gerealiseerd te worden. Het voldoet echter aan de huidige vraag naar verkeersveiligheid en de sterke vraag naar verkeersleefbaarheid in de kernen en straten met lintbebouwing (duidelijke vraag vanuit stakeholdersgroep).

Het is dan ook geen optie om niks te ondernemen met het idee dat de burger toch bij zijn oude gewoontes zal blijven en onze dorpskernen nu eenmaal op doorgangsroutes liggen. Ingrepen die de snelheid minderen zorgen al voor onmiddellijke verbetering maar zorgen ook voor een wijziging in het gedrag van de weggebruikers.

### Zwaar vervoer

Inzake de routes voor zwaarverkeer. In onze werkgroep werd geopperd de verkeersstromen te sturen via tolheffing. Met de huidige GPSmogelijkheden zou dit in de toekomst moeten mogelijk zijn.

## **Wegencategorisering**

Statuut van de Nieuwstraat als ontsluitingsweg in het mazenplan. In de wijken (Camille Cools, Cany Barville, Korenwind) zijn inspanningen gedaan om trage wegen (met brug) aan te leggen om fietsers en voetgangers naar het centrum te leiden via de Nieuwstraat ipv de drukke Gentstraat. Door dit statuut wordt nu autoverkeer aangezogen in een smalle straat met gemengd verkeer. Moet dit op termijn ook geen 30 KM regime komen.

**Fietslinten.** De straten opgenomen in het fietslintenproject zijn allemaal landbouwwegen. Dus smal en druk zwaar landbouwverkeer en worden ook als sluipwegen gebruikt door autoverkeer. Ik weet niet of dit de ideale match is. Het zal zeker een aanpassing vragen in inrichting en bewegwijzering (op wegdek en via borden, constructie poorteffect in de bermen). Dit mag een tijdelijke oplossing zijn maar de nodige aandacht moet er blijven om volwaardige fietsvoorzieningen uit te bouwen op de bestaande lokale verbindingssassen.

## **3. FRACTIE N-VA**

Opnieuw willen wij met onze fractie nog eens de aandacht vragen om verlichting te voorzien langs de storoute.

We willen vanuit de gemeente en provincie inzetten op meer fietstrafiek. De Storoute toekomstig fietssnelweg F37 verbindt Roeselare over Moorslede, Zonnebeke met Ieper. In beide steden sluit de fietssnelweg aan op andere fietssnelwegen. Voor de gemeente Moorslede is dit de enige fietssnelweg in de nabije omgeving. Ook de enige vlotte en 'veilige' fietszone voor de schoolgaande jeugd.

Daarom roepen wij opnieuw op om lichtpunten te voorzien ook langs het traject Moorslede, zoals in Roeselare het geval is.



7 MAART 2023

# PROJECTSTUURGROEP BELEIDSPLAN MOBILITEIT

## VERSLAG

Dossiernr 08227  
Volgende meeting /  
Verslaggever Margo Swerts  
Bijlagen Geen

### Aanwezigheden

NAAM	FUNCTIE	STATUS
Niels Verdonck	MOW - mobiliteitsbegeleider	A
Rik Loyson	AWV	VO
Dominiek Vermont	Politiezone arro leper	A
Kristof Vanderstichele	ALDI Moorslede	A
Leen Lauwers	GOA Moorslede	A
Jürgen Deceuninck	Schepen mobiliteit	A
Sherley Beernaert	Schepen RO	A
Ward Vergote	burgemeester	VO
Filip Samoy	TD Moorslede	A
Patrick Plyson	fietsersbond	AFW
Brecht Vandelanotte	De Lijn	A
Katrien Vancraeynest	Provincie West-Vlaanderen	A
Gert-Jan Hovaere	Fractie N-VA	VO
Ward Gillis	Fractie Pro	VO
Johan Paret	Fractie Visie	AFW
Margo Swerts	WVI	A

A = AANWEZIG VO = VERONTSCHULDIGD AFW = AFWEZIG



# INHOUD

<b>INHOUD</b>	<b>2</b>
<b>BELEIDSPLAN MOBILITEIT   NOTULEN</b>	<b>3</b>
<b>1. VERBLIJFSGEBIEDEN</b>	<b>3</b>
1.1. Netwerk trage wegen	3
1.2. Beleid zebrapaden	3
<b>2. FIETSBELEID</b>	<b>3</b>
2.1. Fietssnelweg	3
<b>3. OV-PLAN</b>	<b>3</b>
3.1. Gefaseerde invoer van OV-plan	3
3.2. Toegankelijke haltes   Hoppin punten	4
<b>4. WEGENCATEGORISERING</b>	<b>4</b>
4.1. Interlokale weg (IW)	4
4.2. Inrichtingsprincipes erftoegangswegen	5
<b>5. ZWAAR VERKEER</b>	<b>6</b>
<b>6. ACTIETABEL</b>	<b>6</b>
<b>AANVULLENDE BEMERKINGEN OP HET BELEIDSPLAN NA AFLOOP PSG</b>	<b>6</b>
<b>1. PROVINCIE WEST-VLAANDEREN</b>	<b>6</b>
<b>2. FIETSERSBOND AFDELING MOORSLEDE</b>	<b>7</b>
<b>3. FRACTIE N-VA</b>	<b>8</b>

## BELEIDSPAN MOBILITEIT | NOTULEN

Tijdens het overleg heeft Margo Swerts van WVI een toelichting gegeven omtrent de laatste wijzigingen aan het beleidsplan mobiliteit.

In wat volgt worden de besprekingen per verkeersnetwerk weergegeven.

### 1. VERBLIJFSGEBIEDEN

#### 1.1. Netwerk trage wegen

Geen bemerkingen

#### 1.2. Beleid zebrapaden

Kristof V. merkt op dat het voorstel om geen zebrapaden te voorzien in de bebouwde kom wel een zeer drastische maatregel is. Schepen Deceuninck is ook een koele minnaar van dit voorstel.

WVI haalt aan dat dit het algemeen voorstel vanuit Vlaanderen omvat waarbij uitgegaan wordt van een beperkt aantal zebrapaden en enkel zebrapaden te voorzien als de omgeving het vereist en men veel voetgangers verwacht (zoals aan attractiepolen, schoolomgevingen, ed).

Vaak wordt de 20 m – regel over het hoofd gezien: Als er zebrapaden voorzien worden, moeten deze immers gebruikt worden en mag een voetganger in de buurt niet willekeurig oversteken.

### 2. FIETSBELEID

#### 2.1. Fietssnelweg

Katrien V. van provincie West-Vlaanderen bevestigt dat de fietsoversteken met Roeselaarsestraat en Stationsstraat zullen bekeken worden binnen het masterplan fiets. Op kruispunten zal ook de openbare verlichting bekeken worden.

### 3. OV-PLAN

#### 3.1. Gefaseerde invoer van OV-plan

Het toekomstige OV-plan zal gefaseerd ingevoerd worden. De eerste fase zal doorgevoerd worden in juli 2023.

Brecht V. van De Lijn heeft toegelicht welke wijzigingen zullen doorgevoerd worden vanaf juli 2023.

De lijnen 54 en 55 zullen sterk wijzigen. Buslijn 54 zal een uurfrequentie krijgen. De lijn 55 zal vervangen worden door functionele verbindingen tijdens de spits.

De lijn 94<sup>1</sup> zal een halfuurfrequentie krijgen. Tijdens het weekend blijft de lijn rijden op uurbasis.

Het belbusgebied zal uitgebreid worden met de haltes op grondgebied Moorslede en er komen 3 belbushaltes bij: Moorslede dorp, Slyskapelle en Briekhoek.

---

<sup>1</sup> Aanvulling De Lijn: Het nieuwe lijnnummer wordt effectief 90, maar dit wordt pas ingevoerd vanaf fase 2 (samen met een reiswegwijziging in Ieper). Fase 2 zal vermoedelijk vanaf begin 2024 ingaan.

De meeste wijzigingen voor de gemeente Moorslede zullen dus vanaf juli 2023 ingevoerd worden. Voor de volgende fasen zullen de wijzigingen voor Moorslede eerder beperkt zijn.

Vanaf 2024 zal flexvervoer de belbus vervangen. De belbus zal blijven rijden totdat er effectief flexvervoer zal ingevoerd worden.

Schepen Deceuninck meldt dat hij veel vragen krijgt rond dit flexvervoer en vraagt naar meer informatie. Brecht V. haalt aan dat de specifieke voorwaarden van flexvervoer momenteel nog worden bepaald. Het bestek voor aanstellen vervoerders is in opmaak en wordt eind maart verwacht.

Er lopen momenteel enkele proefprojecten in Vlaamse Ardennen en Puurs-Sint-Amands om de toekomstige Hoppin app en flexvervoer uit te testen. MOW haalt aan dat de proefprojecten positief verlopen. Er treden soms wel taalproblemen op.

Katrien V. merkt op dat de timing zeer ambitieus is om in 2024 te starten in gans Vlaanderen met flexvervoer en Hoppin app als de bestekken rond flexvervoer nog in de markt moeten gezet worden.

Filip Samoy stelt dat de administratie zeer weinig vragen krijgt rond de nieuwe buslijnen.

Schepen Beernaert merkt op dat de vragen nog wel zullen binnenstromen. Het zal belangrijk zijn goed te communiceren rond het gebruik van de belbus, want de inwoners hebben nog maar weinig gebruik kunnen maken van deze belbus. De gemeente bekijkt nader hoe ze haar inwoners goed kan informeren rond het gebruik van de belbus.

### **3.2. Toegankelijke haltes | Hoppin punten**

Naast de inrichting van de Hoppin punten, moeten ook de overige haltes toegankelijk ingericht worden.

De gemeente is gestart met inrichting van de Hoppin punten. Ook de bestelling voor de analoge Hoppin zuilen op de Hoppin punten loopt.

Schepen Deceuninck vraagt of De Lijn de gemeente kan ondersteunen bij het inrichten van de toegankelijke haltes. Vooral de halte in de Roeselaarsestraat zal geen evidentie worden.

Brecht V. haalt aan dat De Lijn zeker ondersteuning kan bieden. De Lijn kan ook een lijst maken met de haltes die het meest worden gebruikt om een prioritering op te maken. Uiteraard zal moeten in acht genomen worden dat een minder gebruikte halte ook minder mobiele mensen zal kunnen bedienen. Dus alleen op het gebruik een lijst opstellen, zal niet altijd volstaan.

## **4. WEGENCATEGORISERING**

### **4.1. Interlokale weg (IW)**

De as Roeselaarsestraat – Dadizeelsestraat – Iepersestraat is geselecteerd als een interlokale weg.

Deze selectie is gebeurd binnen de VVRR midwest en in samenspraak met de gemeente. Op dat moment waren echter de inrichtingsprincipes voor lokale wegen nog niet gekend. De inrichtingsprincipes stroken niet met de ambities van de gemeente. Langsheen de Roeselaarsestraat bevindt zich een school en de gemeente heeft daarom een fietsstraat voorzien op deze as. Deze fietsstraat is belangrijk om meer scholieren veilig te laten fietsen.

Een nieuwe woonwijk zal eveneens ontsluiten op De Roeselaarsestraat binnen de bebouwde kom. Dit strookt ook niet met de inrichtingsprincipes van een IW.

Daarnaast is er nog het principe van de bouwrijpe strook langsheen een IW. Hoe zal hiermee moeten omgesprongen worden bij bouwvergunningen.

Tijdens VVRR Midwest van 20/12/2022 heeft Lieven Van Eenoo – ambtelijk voorzitter VVR Midwest – volgende meegedeeld:

*De inrichtingsprincipes hebben geen juridische basis. Daarenboven is AWV, die inrichtingsprincipes heeft opgemaakt, geen betrokken partij bij projecten langs gemeentewegen. De inrichtingsprincipes bieden bijgevolg wel een houvast en schetsen een streefdoel, maar de afdwingbaarheid van bepaalde elementen zoals rooilijnen, vereist een wettelijke basis.*

Niels V. verduidelijkt nog even het principe van de interlokale mazen en opbouw wegcategorisering. De wegcategorisering is een conceptuele toewijzing van de wegen om de wegen een functie en inrichting mee te geven. De nieuwe wegcategorisering komt er in feite op vraag van de gemeenten om meer te kunnen inspelen op sluijverkeer en leefbaarheid van de kernen. Het is zeker geen visie tegen de auto. Er werden duidelijk wegen aangeduid waar de doorstroming primeert, zoals hoofdwegen en regionale wegen.

WVI vraagt of de gemeente nog kan afwijken van de huidige selectie, want in principe werd de selectie reeds goedgekeurd binnen de VVR. MOW meldt dat dit mogelijk is mits een goede motivering. Finaal zal de minister weliswaar beslissen.

Er wordt afgesproken dat de gemeente een motivering zal opstellen om de Roeselaarsestraat – Dadizeelsestraat – Iepersestraat te verlagen in categorie naar een ontsluitingsweg. Deze motivering zal voorgelegd worden aan het CBS van Moorslede.

De Lijn vraagt om de kleuren aan te passen zodat dit beter overeenkomt met de algemene figuur.

#### **4.2. Inrichtingsprincipes erftoegangswegen**

In het nieuwe beleidsplan wordt voorgesteld om voor de erftoegangswegen sterk af te wijken van de basisprincipes. Buiten de bebouwde kom wordt voorgesteld om 70 km/u te voorzien en niet te verlagen naar 50 km/u.

MOW kan zich niet vinden in dit voorstel. Er moet gekozen worden voor verkeersveiligheid en de kar getrokken worden van de fietsers. Er is een immens verschil tussen 70 en 50 km/u bij een aanrijding van een fietser.

De gemeente haalt aan dat voor enkele straten zoals Kortrijksestraat en Werviksestraat de snelheid lokaal reeds verlaagd werd naar 50 km/u om de verkeersveiligheid te verhogen.

WVI stelt dat het weinig realistisch is om op alle wegen in het buitengebied 50 km/u te voorzien. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid niet opgevolgd worden en zeker niet gehandhaafd kunnen worden.

Indien Vlaanderen het algemene snelheidsprincipe zou verlagen naar 50 km/u en 70 als uitzonderingsmaatregel zou doorvoeren, zouden deze voorstellen realistisch zijn. De bebouwde kommen kunnen dan verlaagd worden naar 30 km/u. Momenteel is dit echter niet het geval en zal het vermoedelijk eerder aanleiding geven tot een bos verkeersborden die weinig opvolging kennen.

WVI stelt als tussenoplossing voor om op de geselecteerde fietslinten in het buitengebied wel dit principe te volgen, aangezien we op deze assen de fietsers willen verhogen. De gemeente vindt dit een goede oplossing. De fietslinten kunnen duidelijk bewegwijzerd worden met aanduiding van de

afstanden tot de omliggende dorpen zodat fietsers deze linten ook makkelijk vinden en kunnen volgen.

Provincie herhaalt nogmaals haar bezorgdheid dat het niet de bedoeling kan zijn om deze fietslinten als alternatief te zien van het BFF en geen inspanningen meer te leveren voor de aanleg van volwaardige fietspaden langsheen het BFF. De gemeente bevestigt dat dit niet de bedoeling is. Maar de fietslinten kunnen op korte termijn ingericht worden met bewegwijzering en snelheidsborden van 50. Volwaardige fietspaden aanleggen vergt een veel complexere en langere procedure. In tussentijd bestaat er dan reeds een aanbod voor de fietsers. Hoe meer aanbod voor fietsers, hoe meer inwoners kunnen overtuigd worden om de fiets te nemen.

Provincie stelt voor de tekst rond de basisprincipes sterk te verduidelijken zodat er een leesbaar onderscheid gemaakt wordt tussen de algemene principes en de aanpassingen door de gemeente.

De Lijn merkt eveneens op dat de snelheid in overeenstemming moet zijn met het halteren op de rijbaan. Ook dit zal aangepast worden in de nota.

De andere leden van de projectstuurgroep kunnen zich vinden in deze aanpassing aan de basisprincipes. MOW wil wel benadrukken dat dit niet de intentie was van de inrichtingsprincipes om er dadelijk vanaf te wijken.

## **5. ZWAAR VERKEER**

Geen opmerkingen

## **6. ACTIETABEL**

Er werden enkele kleinere wijzigingen doorgegeven. Deze werden in de tabel aangepast.

# **AANVULLENDE BEMERKINGEN OP HET BELEIDSPLAN NA AFLOOP PSG**

## **1. PROVINCIE WEST-VLAANDEREN**

### **Fietsroutenetwerken**

Het uitrollen van lokale fietslinten mag geen belemmerende/vertragende factor zijn voor het streven naar de uitrol van veilige bovenlokale fietsinfrastructuur.

### **Gemotoriseerd verkeer – wegencategorisering**

- De vernieuwde wegencategorisering blijkt naar praktische implementatie van de vooropgestelde nieuwe (inrichtings)principes geen evidente oefening. Dit noopt soms tot creatieve voorstellen van de lokale wegbeheerder (vb. het aanhalen van een zone 30 straten als instrument om doorgaand/verbindend verkeer te weren en als erfontsluitingsweg te beschouwen).

Aan te raden is dat, ondanks het feit dat de inrichting van het lokale wegennet toebehoort aan het bestuur dat de weg beheert (in dit geval meestal de betrokken gemeente/stad), deze inrichtingsprincipes binnen de VVR Midwest werking besproken/toegelicht worden aan andere lokale besturen; conform werkwijze voor het hoofdwegennet en het dragende wegennet.

- Het aanpassen van een bepaald basiselement van de inrichtingsprincipes kan grote gevolgen hebben voor de andere basiselementen. Cfr. tabel pagina 34 met aangepast voorstel van verhoogd snelheidsregime erfonthoudingswegen van 50 naar 70 km per uur buiten de bebouwde kom... dit heeft oa. tot gevolg dat ook vb. visie ten aanzien van fietsinfrastructuur moet aangepast worden (conform de richtlijnen van het Vademecum Fiets , dit ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers).

## 2. FIETSERBOND AFDELING MOORSLEDE

**Fietssnelweg De Stroroute.** Ik vind het spijtig dat er wordt vastgehouden dat er op de kruispunten geen voorrang wordt gegeven aan de fietsers. Het is verkeerd het kruispunt met de Roeselaarsestraat aan te halen als norm. De Roeselaarsestraat is echter een drukke doorgangsweg en daarom kan daar een afwijking. Maar alle andere lokale wegen die de fietssnelweg kruisen zijn minder druk en mits een aanpassing van het wegbeeld bij die kruispunten gericht op trager autoverkeer kan daar zeker voorrang verleend worden aan de fietsers.

De toename van het gebruik van de speedpedelec voor woonwerkverkeer zal vragen naar aangepaste routes waar je kan doorrijden. Slechts door lange tracés waar een constante snelheid kan aangehouden worden zal het gebruik van de speedpedelec zijn vervangfunctie tov de wagen waar maken.

Dit vraagt natuurlijk een aanpassing van alle kruispunten waarbij het wegbeeld duidelijk moet zijn dat de fietser voorrang heeft en de wagen voorrang moet verlenen.

Door vast te houden aan principe voorrang voor wagens blijkt geen bereidheid om in de toekomst de voordelen van een fietssnelweg ten volle te benutten voor woonwerkverkeer.

De hogere overheden zijn ook van een andere mening, dit blijkt uit de nieuwe wegategorisering en hiërarchie dat een fietssnelweg voorrang krijgt op een interlokale weg of lokale weg.

**Regionaal mobiliteitsplan.** Ik werkte mee aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan vanuit de werkgroep Stakeholders voor de fietsersbond.

Mijn eerste algemene indruk was dat het enthousiasme rond dit mobiliteitsplan veel minder was bij de lokale beleids mensen dan het inzicht en enthousiasme van de aanwezige mensen van de hogere overheden.

Dit mobiliteitsplan is een toekomstvisie die tijd zal nodig hebben om gerealiseerd te worden. Het voldoet echter aan de huidige vraag naar verkeersveiligheid en de sterke vraag naar verkeersleefbaarheid in de kernen en straten met lintbebouwing (duidelijke vraag vanuit stakeholdersgroep).

Het is dan ook geen optie om niks te ondernemen met het idee dat de burger toch bij zijn oude gewoontes zal blijven en onze dorpskernen nu eenmaal op doorgangsroutes liggen. Ingrepen die de snelheid minderen zorgen al voor onmiddellijke verbetering maar zorgen ook voor een wijziging in het gedrag van de weggebruikers.

### Zwaar vervoer

Inzake de routes voor zwaarverkeer. In onze werkgroep werd geopperd de verkeersstromen te sturen via tolheffing. Met de huidige GPSmogelijkheden zou dit in de toekomst moeten mogelijk zijn.

## **Wegencategorisering**

Statuut van de Nieuwstraat als ontsluitingsweg in het mazenplan. In de wijken (Camille Cools, Cany Barville, Korenwind) zijn inspanningen gedaan om trage wegen (met brug) aan te leggen om fietsers en voetgangers naar het centrum te leiden via de Nieuwstraat ipv de drukke Gentstraat. Door dit statuut wordt nu autoverkeer aangezogen in een smalle straat met gemengd verkeer. Moet dit op termijn ook geen 30 KM regime komen.

**Fietslinten.** De straten opgenomen in het fietslintenproject zijn allemaal landbouwwegen. Dus smal en druk zwaar landbouwverkeer en worden ook als sluipwegen gebruikt door autoverkeer. Ik weet niet of dit de ideale match is. Het zal zeker een aanpassing vragen in inrichting en bewegwijzering (op wegdek en via borden, constructie poorteffect in de bermen). Dit mag een tijdelijke oplossing zijn maar de nodige aandacht moet er blijven om volwaardige fietsvoorzieningen uit te bouwen op de bestaande lokale verbindingssassen.

## **3. FRACTIE N-VA**

Opnieuw willen wij met onze fractie nog eens de aandacht vragen om verlichting te voorzien langs de storoute.

We willen vanuit de gemeente en provincie inzetten op meer fietstrafiek. De Storoute toekomstig fietssnelweg F37 verbindt Roeselare over Moorslede, Zonnebeke met Ieper. In beide steden sluit de fietssnelweg aan op andere fietssnelwegen. Voor de gemeente Moorslede is dit de enige fietssnelweg in de nabije omgeving. Ook de enige vlotte en 'veilige' fietszone voor de schoolgaande jeugd.

Daarom roepen wij opnieuw op om lichtpunten te voorzien ook langs het traject Moorslede, zoals in Roeselare het geval is.