

GEMEENTE MOORSLEDE

MOBILITEITSPLAN

BELEIDSPLAN, conform verklaard op de auditcommissie van 19 april 2004

GROEP PLANNING

Vennootschap van stedenbouwkundigen,
verkeerskundigen, architecten en ingenieurs.

Sint-Jakobsstraat 68

8000 Brugge



050/33.19.66

050/33.52.43



brugge@groepplanning.be

Waterloolaan 90

1000 Brussel

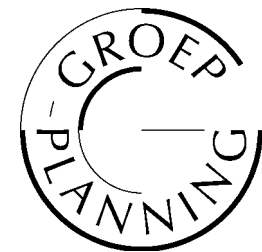


02/512.70.11

02/512.31.90



brussel@groepplanning.be



Brugge, oktober 2004

Dossiernummer : 1737

INHOUD

1.	INLEIDING	1
1.1.	OMSCHRIJVING BELEIDSKEUZE EN VOORKEURSCENARIO	1
1.2.	PROCESVERLOOP	3
2.	GEWENSTE STRUCTUUR EN ACTIEPROGRAMMA	4
2.1.	RUIMTELIJKE OPTIES	4
2.1.1.	GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	4
2.1.2.	RUIMTELIJKE MAATREGELEN	8
2.2.	VERKEERS- EN VERVOERSNETWERKEN	10
2.2.1.	AUTOVERKEER	10
2.2.1.1.	Categorisering wegennet	10
2.2.1.2.	Maatregelen autoverkeer	15
2.2.1.2.1.	<i>Snelheidsbeleid (4)</i>	15
2.2.1.2.2.	<i>Herinrichting wegen</i>	17
2.2.2.	PARKEREN	19
2.2.2.1.	Gewenst parkeerbeleid	19
2.2.2.2.	Maatregelen parkeerbeleid	20

2.2.3.	GOEDERENVERVOER	21
2.2.3.1.	Gewenste afwikkeling goederenvervoer	21
2.2.3.2.	Maatregelen goederenvervoer	28
2.2.4.	OPENBAAR VERVOER	30
2.2.4.1.	Openbaarvervoersnetwerk	30
2.2.4.2.	Maatregelen openbaar vervoer	30
2.2.5.	FIETSVERKEER	35
2.2.5.1.	Fietsroutenetwerk	35
2.2.5.2.	Maatregelen fietsverkeer	38
2.2.6.	VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID	43
2.2.6.1.	Wensstructuur verkeersleefbaarheid en voetgangersgebieden	43
2.2.6.2.	Maatregelen verkeersleefbaarheid	46
2.2.6.2.1.	<i>Verkeersleefbaarheidsmaatregelen in het centrum van Moorslede</i>	46
2.2.6.2.2.	<i>Verkeersleefbaarheidsmaatregelen in het centrum van Dadizele</i>	51
2.2.6.2.3.	<i>Verkeersleefbaarheidsmaatregelen in het centrum van Slyps</i>	54
2.3.	ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	56
2.3.1.	VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN, ...	56
2.3.2.	TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN, ...	59
2.3.3.	ALGEMENE SENSIBILISERING DOOR CAMPAGNES	60
2.3.4.	SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN	61
2.3.5.	HANDHAVING VAN BIJV. SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGIMES, ...	62
2.3.6.	BELEIDSONDERSTEUNING	62
2.4.	SAMENHANG WERKDOMEINEN	63

3.	ACTIEPLAN EN FINANCIËLE RAMING	65
4.	EVALUATIE	77
4.1.	ORGANISATIE ACTIES	77
4.2.	EVALUATIE EN BIJSTURING MOBILITEITSPLAN	77
4.3.	EVALUATIE MAATREGELEN	78

KAARTEN

KAART 1	: RUIMTELIJKE OPTIES	9
KAART 2	: CATEGORISERING WEGEN	14
KAART 3	: GEDIFFERENTIEERD SNELHEIDSBELEID	16
KAART 4	: GOEDERENVERVOER	24
KAART 5	: AFWIKKELING VRACHTVERKEER IN DE KERN VAN MOORSLEDE	25
KAART 6	: AFWIKKELING VRACHTVERKEER IN DE KERN VAN DADIZELE - FASE 1	26
KAART 7	: AFWIKKELING VRACHTVERKEER IN DE KERN VAN DADIZELE - FASE 2	27
KAART 8	: OPENBAARVERVOERSNETWERK	34
KAART 9	: FIETSROUTENETWERK	37
KAART 10	: FIETSVOORZIENINGEN	42
KAART 11	: VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID	45
KAART 12	: VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE KERN VAN MOORSLEDE	50
KAART 13	: VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE KERN VAN DADIZELE	53
KAART 14	: VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE KERN VAN SLYPS	55

1. INLEIDING

De uitwerking van het beleidsplan vormt de derde fase in het mobiliteitsplanningsproces. In het beleidsplan worden de opties uit het gekozen scenario verder uitgewerkt tot een beleidsprogramma.

In de synthesenota van het mobiliteitsplan van de gemeente Moorslede werden drie mogelijke scenario's uitgewerkt. De drie uitgewerkte scenario's verschillen vooral van elkaar in het gebruik van de wegen. In het eerste scenario wordt het verkeer afgeleid via het bestaande wegennet. Om de kernen verkeersleefbaar en veilig te houden dient er in de verschillende kernen bijzondere aandacht besteed te worden aan verkeersleefbaarheidsmaatregelen. Het tweede scenario gaat eigenlijk uit de van de aanleg van de N37 tussen Ieper en Roeselare. Op die manier kan het doorgaand verkeer rond het centrum van Moorslede en het centrum van Zonnebeke afgeleid worden. Tevens wordt in het tweede scenario een vaste route opgelegd aan het vrachtverkeer, die het centrum van Dadizele een stuk moet ontlasten. In het derde scenario worden er ter vervanging van de aanleg van de N37 een lokale omleidingsweg voorzien rond de kern van Moorslede. Ook voor de afwikkeling van het zware verkeer in de kern van Dadizele wordt een omleiding voorzien.

1.1. OMSCHRIJVING BELEIDSKEUZE EN VOORKEURSCENARIO

De begeleidingscommissie heeft de voorkeur gegeven aan het eerste scenario als beleidsscenario. Dit betekent dat men het verkeer wenst af te wikkelen via de bestaande wegeninfrastructuur, waar dan bijzondere aandacht besteed zal worden aan een verbetering van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van de verschillende verkeersdeelnemers.

Door te opteren voor het gebruik van de bestaande wegeninfrastructuur i.p.v. nieuwe infrastructuur te voorzien, wordt er gestreefd naar het behoud van de bestaande open ruimte. Nieuwe infrastructuur zorgt er ook dikwijls voor dat er meer verkeer aangetrokken wordt.

De doortrekking van de N37 tussen Ieper en Roeselare als secundaire weg, zoals in het tweede scenario voorgesteld, is niet meer haalbaar. Het tracé voor die doortrekking is immers geschrapt op het gewestplan en de weg is in het goedgekeurde Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van de provincie West-Vlaanderen niet opgenomen als secundaire verbinding. Een groot deel van het vrachtverkeer door de kern van Moorslede is afkomstig van de plaatselijke verspreide bedrijvigheid, waarvoor een doortrekking van de N37 ook geen oplossing zou bieden.

Ook het derde scenario werd door de begeleidingscommissie niet weerhouden. In dit scenario wordt een lokale omleidingsweg rond de kern van Moorslede voorzien. Deze oplossing is vanuit ruimtelijk standpunt niet haalbaar. Een nieuwe lokale

omleidingsweg valt moeilijk in te passen in de bestaande ruimtelijke structuur. Dergelijke oplossing is tevens financieel onhaalbaar voor de gemeente Moorslede om op gemeentelijk niveau te realiseren. Een lokale omleidingsweg zou een groot deel van het verkeer uit het centrum van Moorslede weren, maar maakt een vlotte doorgang van het verkeer op die verbinding mogelijk wat dan weer voor extra verkeer kan zorgen. Dit kan dan terug zorgen voor een extra belasting van de invalswegen van Moorslede waarop de ring aansluiting biedt.

Omwille van bovenstaande elementen heeft de voltallige begeleidingscommissie geopteerd voor het eerste scenario.

Het voorkeursscenario 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;
- + Uitbouw van een samenhangend fietsroutenetwerk met veilige comfortabele fietsvoorzieningen;
- + Uitwerking van een reeks ondersteunende en flankerende maatregelen.

De verschillende leden van de begeleidingscommissie konden zich allemaal vinden in het voorgestelde beleidsscenario.

1.2. PROCESVERLOOP

Op de gemeentelijke begeleidingscommissie van 27 juni 2002 werd een eerste aanzet van het beleidsplan besproken. Op 9 september 2002 volgde een tweede bespreking van het beleidsplan. Tenslotte volgde een laatste bespreking van het beleidsplan op de begeleidingscommissie van 14 oktober 2002.

De synthesenota en het beleidsplan werden voorgelegd aan de auditcommissie op 13 januari 2003. De auditor heeft op deze audit beslist om het beleidsplan niet conform te verklaren.

Na de auditcommissie heeft de gemeente Moorslede tijd uitgetrokken voor communicatie en overleg met de bevolking. De gemeente wou haar inwoners informeren en raadplegen over een aantal maatregelen uit het beleidsplan. Zo werd een enquête georganiseerd omtrent het invoeren van een enkelrichtingscircuit voor vrachtwagens in het centrum van Moorslede en de daarbij horende infrastructurele maatregelen om de verkeersleefbaarheid te verhogen. Op die manier wou de gemeente een draagvlak creëren voor het uitgestippelde mobiliteitsbeleid.

Na de informatieronde en raadpleging van de bevolking werd de draad van de procedure van het mobiliteitsplanningsproces terug opgenomen. De nota werd aangepast en aangevuld en terug voorgelegd aan de verschillende leden van de begeleidingscommissie op 23 februari 2004. Bij de bespreking van de nota in de begeleidingscommissie verklaarden de leden zich akkoord met de aanpassingen.

2. GEWENSTE STRUCTUUR EN ACTIEPROGRAMMA

2.1. RUIMTELIJKE OPTIES

2.1.1. GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De gemeente Moorslede is bezig met de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Vanuit mobiliteitsstandpunt worden hier enkele principes aangegeven waaraan de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente zou moeten beantwoorden.

*** Kerninbreiding en -verdichting**

Het principe van kerninbreiding zorgt voor een verdichting van de kern. Op die manier wordt het verder uitdeinen van de centra langs de invalswegen tegengegaan. De meeste activiteiten, zoals o.a. handelszaken, diensten, onderwijs, ... bevinden zich in het centrum van de kern. Door het creëren van een compacte kern bevinden de inwoners zich allemaal binnen een korte afstand van deze activiteiten zodat de afstand gemakkelijk te voet of met de fiets kan afgelegd worden. Ook de bediening met het openbaar vervoer verloopt een stuk voordeliger in een compacte kern.

Wanneer het aanbod aan woongebied binnen de reeds gevormde kern uitgeput is, dient er gezorgd te worden naar resterende woongebieden of woonuitbreidingsgebieden die onmiddellijk aansluiten bij de kern. Ook dit zal de afstand tussen de nieuwe woongelegenheden en de bestaande kern beperkt houden. Eveneens wordt de afstand tussen het bestaande aanbod aan openbaar vervoer en de woningen niet te groot.

In Moorslede komen enkel de kern van Moorslede zelf en de kern van Dadizele in aanmerking voor woonuitbreiding. De kern van Dadizele heeft geen reserve meer aan woongebied en woonuitbreidingsgebied. In de kern van Moorslede beschikt men nog over een aantal hectare reservegebied. Wanneer er in Dadizele uitbreiding gewenst is, kan er een deel van de beschikbare oppervlakte van Moorslede verschoven worden naar Dadizele.

In de kern van Slyps is een uitbreiding van het woonbestand enkel mogelijk op de nog overblijvende vrije bouwgrond. Slyps is immers in het PRS-WV niet geselecteerd als een kern. Een uitbreiding van het woongebied is er dan ook niet mogelijk.

- * Versterken van de centrumfuncties

Het aantrekken van nieuwe handelszaken en het lokaliseren van verschillende andere functies (bv. bibliotheek, sportcentra, ...) in de kern houdt de afstand tussen het wonen en dergelijke functies beperkt zodat het te voet gaan of het nemen van de fiets gemakkelijker aangemoedigd kan worden. Dergelijke zaken betekenen een versterking van de kern.

- * Creëren van aantrekkelijke kernen

Het creëren van een aantrekkelijke kern waar veel aandacht besteed wordt aan de voetgangers door hen voldoende ruimte aan te bieden en hun veiligheid te verhogen kan ook al meer mensen aanzetten om een iets grotere afstand te voet af te leggen en bv. niet onmiddellijk voor de deur te willen parkeren met de wagen. Bij herinrichting van de open ruimte dient er de nodige ruimte gecreëerd te worden voor de voetgangers en fietsers. De aanwezigheid van auto's in het straatbeeld moet afgezwakt worden of mag zeker niet overheersend zijn.

Om een kern aantrekkelijker te maken zal bv. de materiaalkeuze van inrichting een invloed hebben, ook het gebruik van groen kan een positief effect hebben. Het realiseren van zone 30 gebieden in de kern geeft eveneens een positief effect.

Zo kan ook het realiseren van een rechtstreekse fiets- en voetgangersdoorsteek tussen het sportcentrum van Moorslede en de kern van Moorslede (omgeving van de kerk) een maatregel zijn om meer mensen te bewegen om het sportcentrum te voet of met de fiets te bezoeken i.p.v. met de wagen.

- * Vrijwaren van de resterende open ruimte

De nog overblijvende open ruimte mag in geen geval verder versnipperd worden. De verspreide bebouwing heeft immers een belangrijke impact op de mobiliteit in de gemeente. Zo zorgt de verspreide bebouwing voor een moeilijke bediening met het openbaar vervoer.

- * Aandacht voor de in het provinciaal ruimtelijk structuurplan geselecteerde natuurverbindingsgebieden

In het PRS-WV zijn volgende natuurverbindingsgebieden geselecteerd :

- + Heulebeek
- + Passendalebeek

* Ontwikkeling van Dadipark

In het PRS-WV wordt het pretpark Dadipark geselecteerd als een toeristisch recreatief knooppunt. Momenteel is het park eigenlijk gesloten. Het park bevindt zich op het gewestplan in een zone voor dagrecreatie. Ondanks de sluiting van het park is het gebied voorbestemd om een invulling met recreatief karakter te krijgen. Momenteel wordt in opdracht van de gemeente Moorslede gewerkt aan een vernieuwing van het BPA "Centrum Dadizele". Het is nu de ambitie van de gemeente om via dit BPA een vernieuwd Dadipark mogelijk te maken. Het is voor Dadizele van belang dat de aantrekkingskracht van dit toeristisch dorp behouden blijft als bedevaartsoord (St. Maria-basiliek), als handels- en horecakern en als attractiepark. In het BPA worden voor de invulling van de recreatiezone een aantal randvoorwaarden meegegeven. Daarbij is het belangrijk dat de historische rol van het Dadipark als recreatief verlengstuk van het pelgrimsoord en de dorpskern behouden blijft.

Het programma voor het park wenst op een evenwichtige manier alle geledingen van een familie aan te spreken met een gevarieerde invulling van vrijetijdsbestedingen; dit wil zeggen : speelpleinattracties, in- en outdoor spektakelsporten, evenementen, park en tuinen, wandelpaden en beperkte en specifieke horeca en handel. De initiatiefnemers streven ernaar om zo'n 500.000 bezoekers per jaar aan te trekken die specifiek voor het Dadipark naar Dadizele komen. Daarnaast zullen ook een aantal mensen die momenteel ook reeds Dadizele bezoeken, o.a. van de basiliek (600.000 per jaar) een bezoek brengen aan het park.

Bij de opmaak van het BPA en specifiek voor de plannen rond het park werd een mobiliteitsonderzoek opgesteld dat de mobiliteitseffecten van het park nagaat¹. Dat onderzoek ging uit van verschillende bezoekersaantallen op jaarbasis (vanaf 300.000 tot 1,5 milj.). Aan de hand daarvan werden het aantal bezoekers per dag en de daaraan gekoppelde aantallen personenwagens en autocars ingeschat. Bij de dagen werd een onderscheid gemaakt tussen een gemiddelde dag en een piekdag. Vervolgens werden het aantal bezoekers (personenwagens) verdeeld over een dag (in- en uitgaand verkeer). Afhankelijk van het bezoekersaantal varieert dit op een gemiddelde dag tussen de 50 (bij 300.000 bezoekers) en 400 (1,5 milj. bezoekers) personenwagens per uur die naar het park rijden of er vertrekken en op een piekdag tussen de 200 (bij 300.000 bezoekers) en 1.050 (1,5 milj. bezoekers) voertuigen. Dit zal dus een aanzienlijke verhoging van de verkeersintensiteiten met zich meebrengen. Die cijfers moeten nu voor een stuk genuanceerd worden omdat de cijfers uitgaan van verkeer dat enkel naar Dadipark gaat, terwijl heel wat mensen, zoals de bedevaarders, ... net als vroeger ook naar het park zullen gaan en nu al in het verkeer aanwezig zijn, m.a.w. het verkeer is niet allemaal extra bijkomend verkeer. Het is ook zo dat de aankomst- en vertrekpieken van het park grotendeels buiten de normale piekmomenten van de dag vallen.

¹ Hier zullen enkel een aantal elementen uit dit mobiliteitsonderzoek aangehaald worden. Voor de volledige uitwerking van het onderzoek verwijzen we naar het BPA "Centrum Dadizele".

Op de site van het Dadipark wordt aan de oostzijde een parkeerterrein van ca. 1.000 wagens voorzien. Dit terrein dient ontsloten te worden via de Waterstraat en zo via de Ledegemsestraat naar de N32. Deze ontsluiting moet het centrum van Dadizele vrijwaren van het extra verkeer dat naar het park rijdt. De toegang tot de parking dient dan ook duidelijk gesignaleerd te worden. In het BPA zelf wordt in functie van deze ontsluiting een verbreding van de Waterstraat voorzien. (zie ook kaart 13)

Algemeen kan geconcludeerd worden dat de verkeersimpact van een bezoekersaantal tussen de 500.000 en 1 milj. (totaal voor Dadipark en de bijhorende activiteiten in Dadizele, o.a. basiliek) aanvaardbaar is, zowel om op te vangen op het voorziene parkeerterrein, als om op het wegennet vlot te kunnen verwerken. Hierbij is het wel van belang dat de bezoekers inderdaad gebruik maken van de Waterstraat om naar de parking te rijden, zodat het centrum van Dadizele gevrijwaard blijft van dit verkeer.

2.1.2. RUIMTELIJKE MAATREGELEN

* Opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (1)

De gemeente Moorslede is reeds gestart met de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Momenteel is men bezig met de invulling van de verschillende delen van het richtinggevend gedeelte (doel is om een structureel overleg te voorzien in het najaar). Dit GRS dient uiteraard te voldoen aan de principes die reeds in het provinciaal structuurplan van de provincie West-Vlaanderen zijn vastgelegd. Het is de bedoeling van de gemeente dat het mobiliteitsplan een onderdeel zal uitmaken van dit GRS. In het GRS dient er zeker rekening gehouden te worden met maatregelen uit het mobiliteitsplan.

* Opmaak BPA omgeving Dadipark (2)

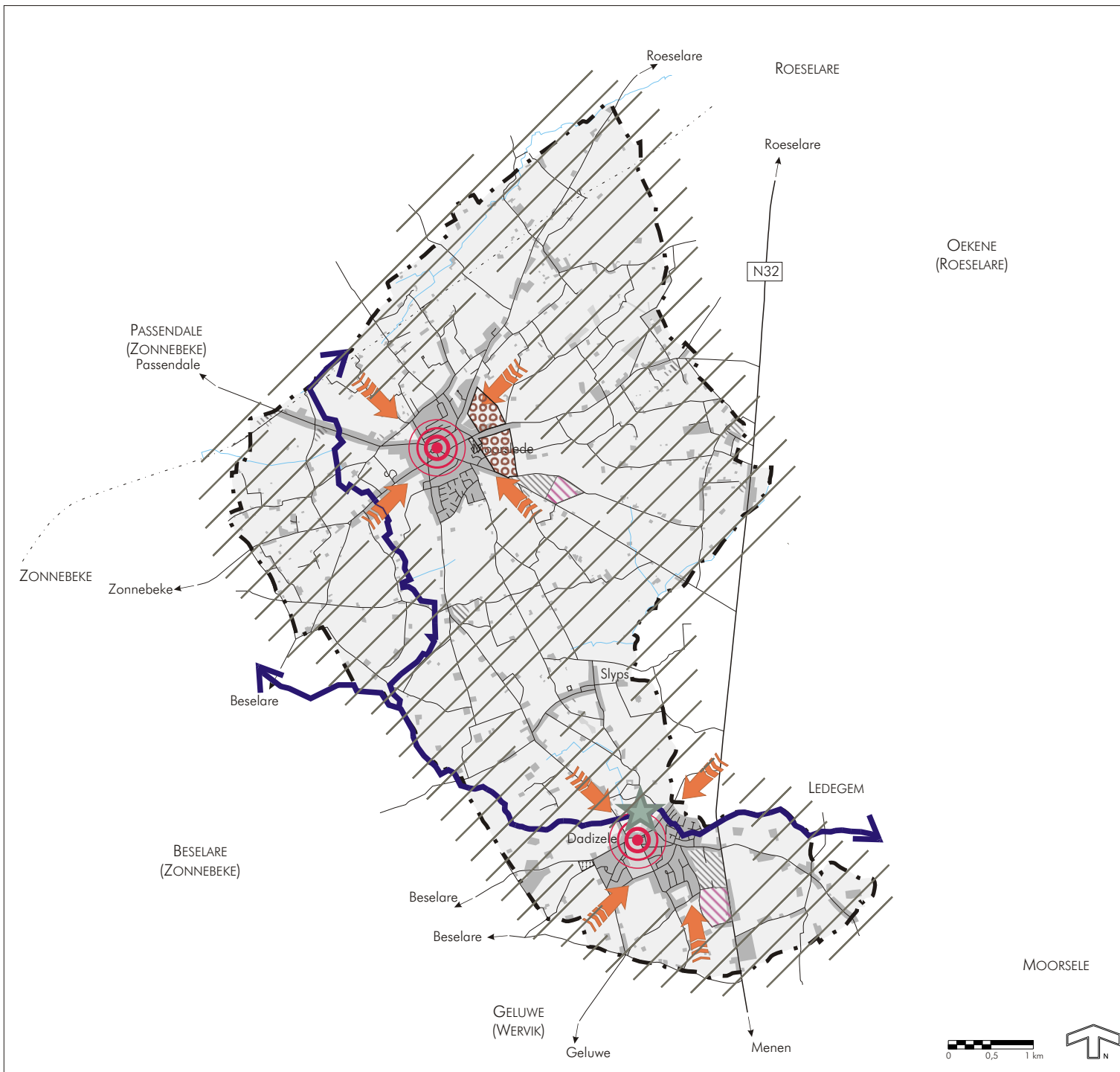
Bij het opmaken van het BPA rond de omgeving van Dadipark dienen randvoorwaarden meegegeven worden waaraan vanuit mobiliteitsstandpunt voldaan moet worden. Er wordt momenteel reeds gewerkt aan de opmaak van het BPA. Zoals hiervoor reeds aangegeven, worden er in het BPA zowel uit ruimtelijk als uit mobiliteitsstandpunt randvoorwaarden meegegeven. (Naar aanleiding van de opmaak van het BPA werd een onderzoek gedaan die de mobiliteitseffecten van een mogelijke invulling van het project Dadipark moest inschatten.)

* Opmaak BPA Zonevreemde bedrijven en woningen (3)

Bij de opmaak van een BPA 'zonevreemde bedrijven' moet de mogelijkheid nagegaan worden voor een herlokalisatie van deze bedrijven. Hierbij dient er dan zeker al gezorgd te worden dat dit terrein vanuit mobiliteitsstandpunt een goede ontsluiting biedt en het gegenereerde vrachtverkeer niet door een kern moet rijden.

Het herlokaliseren van zonevreemde bedrijven zal voorzien worden in uitbreidingen van bestaande bedrijvzones. Er wordt zowel een uitbreiding van de bestaande bedrijvzone voorzien in Moorslede als in Dadizele.

Op de volgende kaart worden de ruimtelijke principes schematisch weergegeven.



Legende

-  Bebouwing
-  Industrie
-  Versterken van de centrumfuncties en ontwikkelen van een ruimtelijk aangename omgeving
-  Kerninbreiding in de kern van Moorslede en Dadizele
-  Aandacht voor de natuurverbindingsgebieden die deel uitmaken van de gewenste provinciale ruimtelijke natuurlijke structuur
-  Dadipark als element uit de gewenste provinciale ruimtelijke structuur voor toerisme en recreatie
-  Locatie aan te snijden woonuitbreidingsgebieden
-  Mogelijke uitbreiding industriezone o.a. i.f.v. herlokalisatie zonevreemde bedrijven
-  Vrijwaren van de resterende open ruimte in de gemeente

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 1 :

RUIMTELIJKE OPTIES



2.2. VERKEERS- EN VERVOERSNETWERKEN

2.2.1. AUTOVERKEER

2.2.1.1. Categorisering wegennet

* HOOFDWEGEN EN PRIMAIRE WEGEN

Het grondgebied van Moorslede wordt door geen enkele hoofd- of primaire weg doorkruist. Bij dergelijke hoofd- en primaire wegen staat de vlotte afwikkeling van het verkeer voorop.

In de onmiddellijke omgeving van Moorslede vinden we wel de E403 (A17) terug die geselecteerd is als hoofdweg en de A19 en de R32 (Ring rond Roeselare) die aangeduid werden als primaire weg II. In principe moet het verkeer tussen Roeselare en Ieper (zeker het zwaar verkeer) dat geen herkomst of bestemming heeft in Moorslede en Zonnebeke van deze wegen gebruik maken.

* SECUNDAIRE WEGEN

De secundaire wegen worden geselecteerd in het PRS-WV. Op deze verbindingen primeert de verkeersleefbaarheid boven de verkeersafwikkeling.

De N32 (Meensesteenweg) (Roeselare - Menen) wordt in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen geselecteerd als een secundaire weg II en doorkruist het grondgebied van Moorslede twee maal. De eerste maal is dit een kort stuk in Moorslede zelf en de tweede maal door Dadizele.

In de onmiddellijke omgeving van Moorslede worden nog een aantal andere secundaire wegen aangeduid, nl. :

- de N313 vanaf de N38 (Ieper) tot de N36 (Sleihage-Hooglede) als secundaire weg I;
- de N36 vanaf de N313 tot de R32 (Roeselare) als secundaire weg I;
- de N37 vanaf de N8 tot de N332 (Zonnebeke) als secundaire weg II;
- de N332 vanaf de N37 tot de N303 (Zonnebeke) als secundaire weg II;
- de N303 vanaf de N313 (Westrozebeke-Staden) tot de A19 als secundaire weg II.

Bovenstaande secundaire verbindingen vormen belangrijke assen voor de afwikkelingen van het bovenlokaal verkeer. Door het verkeer zoveel mogelijk via deze wegen naar het hoofd- en primaire wegennet te sturen, zal er een deel uit de dorpskernen van Moorslede gehouden worden.

* LOKALE WEGEN

De lokale wegen worden in principe in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan geselecteerd. Het structuurplan van de gemeente Moorslede is nog niet afgerond. Vanuit het mobiliteitsplan wordt dan ook volgende selectie van lokale wegen aangegeven. Er wordt onderscheid gemaakt tussen 3 categorieën.

+ Lokale weg I

Lokale wegen I vormen lokale verbindingswegen naar de omliggende kernen of het hoger gelegen wegennet.

In Moorslede vinden we volgende selectie aan lokale wegen I terug :

- de Breulstraat, als verbindingsweg van het verkeer tussen Moorslede en de N32 (de gemeente geeft de voorkeur aan de Breulstraat als verbindingsweg naar de N32 i.p.v. de Roeselaarsestraat en de Gentsstraat omdat er heel wat minder bebouwing aanwezig is op dit wegvak);
- de Iepersestraat, als verbinding tussen de kern van Moorslede en de kern van Zonnebeke en naar de secundaire weg N303 toe;
- de as Dadizelestraat - Ledegemsestraat (tot aan de Waterstraat), die de kern van Dadizele verbindt naar het hoger gelegen wegennet;
- de Oude Iepersestraat, die in het zuiden een verbindingsweg vormt van de kern van Dadizele naar de N32 en naar Beselare.

In principe zal een lokale weg I ingericht worden als een 2x1 rijweg. Afhankelijk van het gebied zal een bepaald snelheidsregime aan de weg toegekend worden. Bij de inrichting van dit type weg dient er voldoende aandacht te gaan naar de doorstroming van het openbaar vervoer. Afhankelijk of een bushalte buiten of binnen de bebouwde kom ligt, wordt bij een lokale weg I een bushaven voorzien of wordt er gehalteerd op de rijbaan. Buiten de bebouwde kom wordt er gepleit voor gescheiden fietspaden, binnen de bebouwde kom voor aanliggende fietspaden of gemengd verkeer.¹

¹ Bron : Mobiliteitshandboek - Aanvullende beleidsteksten - Categorisering lokale wegen, maart 2000

+ Lokale weg II

De lokale wegen II zijn lokale ontsluitingswegen en ontsluiten het verkeer vanuit de dorpskernen naar het hogergelegen wegennet.

Het gaat in Moorslede om volgende verbindingen :

- de as Dadizeelsestraat - Moorsledestraat verbindt de verschillende deekernen van Moorslede met elkaar;
- de Roeselaarsestraat ontsluit de kern van Moorslede enerzijds naar Roeselare en anderzijds naar de R32 (primaire weg II);
- de as Gentsestraat - Pater Lievensstraat ontsluit de kern van Moorslede naar de N32 (Roeselare-Menen);
- de Stationstraat ontsluit de kern van Moorslede naar de N303 en naar Passendale (deelgemeente van Zonnebeke);
- de Wervikstraat zorgt voor de ontsluiting van het centrum van Moorslede naar Beselare (deelgemeente van Zonnebeke);
- de Passendaalsestraat en de 6^{de} Jagersstraat vormen interne ontsluitingswegen in het centrum van Moorslede;
- de Strobomestraat sluit de kern van Slyps aan op het hogergelegen wegennet;
- de Kleppestraat ontsluit Dadizele naar de N32;
- de Geluwestraat sluit het centrum van Dadizele aan op de Oude Iepersestraat;
- de Beselarestraat zorgt voor de ontsluiting van Dadizele naar Beselare (deelgemeente van Zonnebeke);
- de Ledegemsestraat, de Azalealaan en de Waterstraat vormen lokale ontsluitingswegen van het centrum en de industrie in Dadizele.

Een lokale weg II krijgt een 2x1 profiel toegewezen. De ontwerpsnelheid zal variëren van de zone waarin men zich bevindt (bebouwd, open, ...). Bij een lokale weg II zal er een bushalte voorzien worden op de rijbaan. Het al dan niet voorzien van fietspaden hangt eveneens af van het gebied waardoor de weg loopt (buiten de bebouwde kom : gescheiden fietspaden, binnen de bebouwde kom aanliggende fietspaden of gemengd).¹

¹ Bron : Mobiliteitshandboek - Aanvullende beleidsteksten - Categorisering lokale wegen, maart 2000

+ Lokale weg III

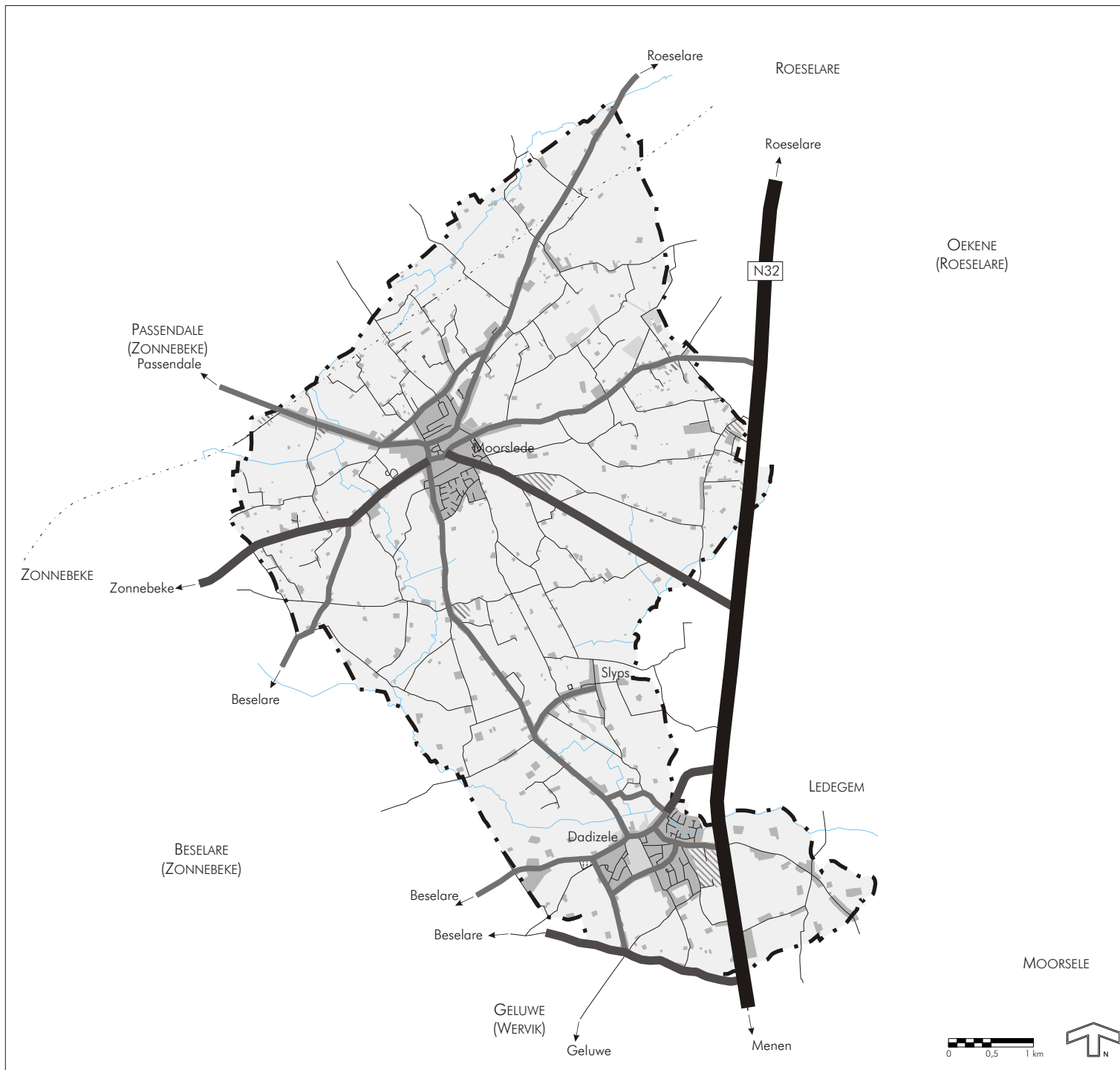
Alle overige wegen worden gecategoriseerd onder de noemer lokale weg III. Hierbij kan het zowel gaan om wijkstraten als landelijke wegen als erftoegangswegen.

Afhankelijk van de situatie zal een lokale weg III uit 1 à 2 rijstroken bestaan. De ontwerpsnelheid wordt bepaald door het gebied waardoor de weg loopt. De halteplaats voor het openbaar vervoer komt bij een lokale weg III op de rijbaan. Het fietsverkeer is er gemengd met het autoverkeer.¹





De concrete inrichting van de lokale wegen dient geval per geval bekeken te worden. Hierboven zijn enkel een aantal principes aangegeven die niet noodzakelijk overal toepasbaar of gewenst zijn.

Op de volgende kaart wordt de categorisering van het wegennet aangegeven.

¹ Bron : Mobiliteitshandboek - Aanvullende beleidsteksten - Categorisering lokale wegen, maart 2000



Legende

-  Secundaire weg II
-  Lokale weg I
-  Lokale weg II
-  Lokale weg III

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 2 :

CATEGORISERING WEGEN



2.2.1.2. Maatregelen autoverkeer

2.2.1.2.1. Snelheidsbeleid (4)

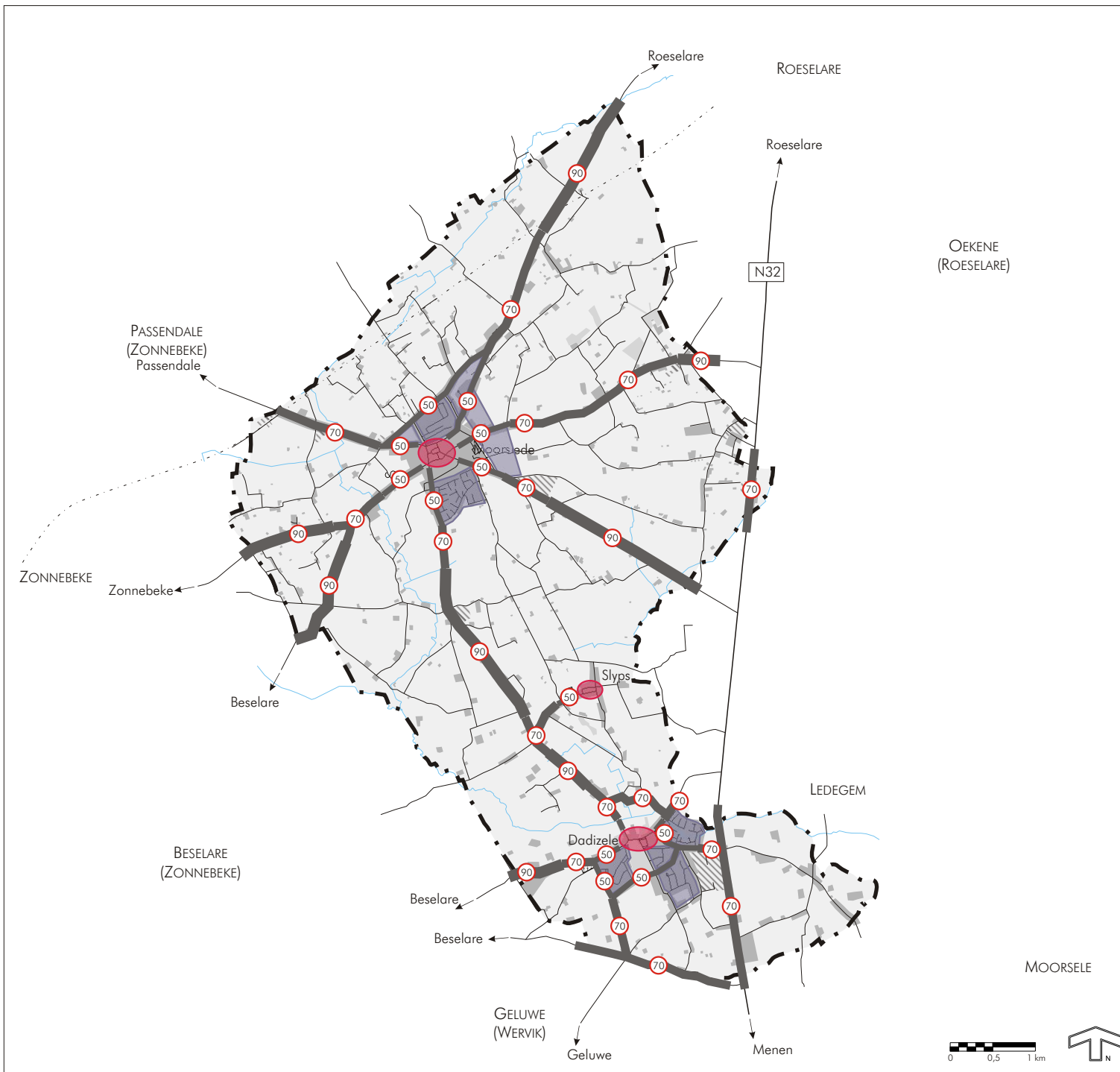
De wegen hebben allemaal verschillende functies. Al naargelang de hoofdfunctie kunnen we het wegennet in verschillende categorieën indelen. Op wegen binnen de bebouwde omgeving kunnen we voor elke categorie bovendien verschillende deelgebieden met bijhorende snelheidslimieten en inrichtingsprincipes onderscheiden. Dit gedifferentieerd snelheidsbeleid vormt de basis van het gemeentelijk verkeersbeleid dat aandacht besteedt aan veiligheid en leefbaarheid. Het is immers vaak de onaangepaste snelheid die heel wat problemen geeft.

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






Het gewenste snelheidsbeleid ziet er als volgt uit :

- In het centrum van Dadizele bestaat er reeds een zone 30 gebied. Om ook bijzondere aandacht te besteden aan de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de andere kernen (nl. Moorslede en Slyphs) zal er ook op die plaatsen een zone 30 ingericht worden.
- De verschillende woonwijken zullen gefaseerd omgevormd worden tot zone 30 gebieden. Bij de realisatie van nieuwe woonwijken zal daar meteen gewerkt worden volgens het zone 30 principe.
- Gedurende het ganse schooljaar is er in de schoolomgevingen een zone 30 van toepassing. Tijdens de zomervakantie wordt die zone 30 tijdelijk opgeheven.
- Op de verschillende invalswegen naar de kernen in Moorslede gaat het snelheidsbeleid steeds uit van een overgang van 50 naar 70 km/u. Slechts op de plaatsen waar de aard van de weg en de ruimtelijke situatie (geen bebouwing) het toelaten kan een snelheid van 90 km/u ingevoerd worden. De invalswegen moeten dan ook op die manier ingericht worden dat het voor de weggebruiker steeds duidelijk is welke snelheid dient aan te houden.
- Op de delen van de N32 die de gemeente Moorslede doorkruisen, vinden we een deel aaneengesloten bebouwing terug of zijn er handelszaken gevestigd of in ontwikkeling. Ten behoeve van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid is op die plaatsen dan ook een snelheid van 70 km/u gewenst.

Op de kaart wordt het gedifferentieerd snelheidsbeleid in Moorslede weergegeven. Niet alle straten werden opgenomen; enkel deze die een belangrijke functie vervullen in de gemeente of deze waarvan de functie wijzigde als gevolg van de categorisering van het wegennet.



Legende

-  90 km/u
-  70 km/u
-  50 km/u
-  Zone 30 in centrum
-  Zone 30 in woonwijken

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 3 :

**GEDIFFERENTIEERD
SNELHEIDSBELEID**



2.2.1.2.2. Herinrichting wegen

Aan de categorisering van het wegennet zal een bepaalde inrichting van de weg gekoppeld worden. Ook om de gewenste snelheid op de wegen af te dwingen, zullen die een aangepaste inrichting moeten krijgen.

* Verkeerssignalisatie (5)

Om de gewenste verkeersafwikkeling aan te geven dient de verkeerssignalisatie op punt gesteld te worden. In principe dient er zoveel mogelijk gebruik gemaakt te worden van het hoofd- en primaire wegennet en in tweede instantie via het secundaire wegennet. Dit principe dient nu doorgetrokken te worden in de verkeerssignalisatie. Zo dient bv. de richting Roeselare - Ieper bewegwijzerd te worden via het hogerliggende wegennet en niet meer via de kern van Moorslede. Hiervoor is in eerste instantie overleg met de buurgemeenten noodzakelijk.

* Intergemeentelijk overleg : weren doorgaand verkeer (6)

In samenwerking met de verschillende buurgemeenten zal een globaal concept opgemaakt worden om het doorgaand verkeer in de verschillende kernen tussen Ieper en Roeselare (o.a. Moorslede, Zonnebeke, ...) te weren. Dit doorgaand verkeer dient zoveel mogelijk via het secundaire, primaire en hoofdwegennet afgewikkeld te worden. Dit intergemeentelijk overleg kan leiden tot een aantal mogelijke gezamenlijke maatregelen (bv. een gemeenschappelijk handhavingsbeleid).

* Streefbeeld N32 (7)

De wegen die als secundaire weg geselecteerd werden, stoppen niet aan de gemeentegrenzen. Om nu een algemene visie te ontwikkelen voor de volledige weg over de gemeentegrenzen heen, dient er een streefbeeld opgemaakt te worden. Zo kan men ideeën ontwikkelen om het beeld van de weg over verschillende secties en gemeentegrenzen heen hetzelfde karakter te geven. Door het opstellen van een streefbeeld kan men verhinderen dat er overal langs de weg losse maatregelen genomen worden die niet leiden tot een samenhangend geheel van de weg.

In principe dient er dus voor de N32 een streefbeeld opgemaakt te worden. De provincie is wel reeds gestart met de herinrichting van bepaalde wegvakken van die N32. Er zijn tevens reeds enkele kruispunten heringericht. Dit is bv. het geval voor het kruispunt van de N32 met de Moorsleedsesteenweg (verlengde van de Gentsestraat, op grondgebied Roeselare) en het kruispunt van de N32 met de Kleppestraat (Dadizele).

Uiteindelijk moet ieder wegvak van de N32 heringericht worden. Voor het grondgebied van Moorslede dient er de nadruk gelegd te worden op een vlotte afwikkeling van het verkeer van en naar Floralux dat gesitueerd is langs deze N32. Een vlotte doorstroming t.h.v. Floralux is zeker gewenst voor het openbaar vervoer.

* Herinrichting invalswegen en kernen

Maatregelen voor de herinrichting van de invalswegen en de kernen van Moorslede zullen in het hoofdstuk 'Verkeersleefbaarheid en -veiligheid' aan bod komen.

2.2.2. PARKEREN

2.2.2.1. Gewenst parkeerbeleid

Het parkeerbeleid gaat uit van het stand-still principe. Dit betekent dat er in de centra van de verschillende kernen in Moorslede geen parkeerplaatsen mogen bijkomen. Het verdwijnen van een aantal parkeerplaatsen kan wel op een andere plaats gecompenseerd worden.

De kern van Dadizele vormt een toeristische trekpleisters. Heel wat bezoekers komen met de wagen en willen hun auto zo dicht mogelijk in het centrum parkeren. Op die manier worden heel wat parkeerplaatsen in het centrum bezet, terwijl er voldoende parkeerruimte aanwezig is aan de rand van de kern. Wanneer dit parkeerprobleem verder blijft toenemen zal er overwogen worden om een blauwe zone in te voeren en zo de parkeerplaatsen in het onmiddellijke centrum voor te behouden voor de kortparkeerders. In eerste instantie zal een betere aanduiding van de parkeerruimtes aan de rand van de kern al een oplossing bieden.

Het Dadipark situeert zich aan de rand van het centrum van Dadizele. Momenteel is dit park gesloten maar er worden plannen gemaakt voor de ontwikkeling van een nieuw park. Bij de uitwerking van het BPA rond de omgeving van het Dadipark wordt er aangegeven dat er voldoende parkeermogelijkheden moeten zijn om het verkeer naar het park op te vangen. In het plan wordt aan de oostzijde van het terrein een parking voorzien voor ongeveer 1.000 wagens. Dit zou normaal moeten volstaan om het ingeschatte te verwachten bezoekersaantal op te vangen.

2.2.2.2. Maatregelen parkeerbeleid

* Parkeersignalisatie (8)

Zowel in de Beselarestraat als de Moorsledestraat zijn er parkeerruimtes aanwezig. Deze parkings worden echter slechts in beperkte mate gebruikt. Het aanduiden van deze parkings met een goede parkeersignalisatie zal hiervoor al een oplossing bieden.

* Parking Dadipark (9)

Bij het ontwerp van het nieuwe Dadipark dient er als randvoorwaarde opgelegd te worden dat het park moet voorzien in zijn eigen behoefte aan parkeerplaatsen. De parkeeroverlast mag niet overgedragen worden op de omliggende woonstraten. Dit is ondertussen vastgelegd in het BPA dat voor Dadizele ontworpen wordt.

* Parkeren vrachtwagens (10)

Het parkeren van vrachtwagens langs de openbare weg vormt in het algemeen een probleem. Geparkeerde vrachtwagens belemmeren immers de zichtbaarheid van de weg en tasten voor een stuk ook de verkeersleefbaarheid aan, zeker wanneer dit gebeurt binnen een woonkern. Daarom dient er gezocht te worden naar locaties waar het parkeren van vrachtwagens het minst hinder veroorzaakt.

In de kern van Dadizele dient het parkeren van vrachtwagens aan het zwembad aan de Ledegemsestraat en op de parking van de Beselarestraat verboden te worden. Het parkeren van vrachtwagens is wel toegelaten aan het kerkhof in Dadizele. Deze locatie valt immers een stuk buiten de onmiddellijke kern en de geparkeerde vrachtwagens werken daar minder storend.

2.2.3. GOEDERENVERVOER

2.2.3.1. Gewenste afwikkeling goederenvervoer

In de kern van Moorslede en Dadizele wordt men geconfronteerd met een hoeveelheid vrachtverkeer. Om nu de dorpskernen leefbaar te houden dient dit zwaar verkeer zoveel mogelijk geweerd te worden uit deze kernen, die vooral bestaan uit smalle centrumstraten.

Het vrachtverkeer dat geen herkomst- of bestemming heeft op het grondgebied van Moorslede dient afgeleid te worden via het hoofd-, primaire en secundaire wegennet. De verbinding E403 - A19 - (N303) - N313 - N36 - R32 vormt eigenlijk een ring rondom de gemeente Moorslede en is een aaneensluiting van hoofd-, primaire en secundaire wegen. In principe kan het bovenlokale doorgaande vrachtverkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in Moorslede) eigenlijk volledig rond de kernen van Moorslede afgeleid worden. Hiervoor is uiteraard een aangepaste en duidelijke signalisatie noodzakelijk.

In de gemeente Moorslede komt er heel wat verspreide bedrijvigheid voor. Heel wat van het vrachtverkeer binnen de gemeentegrenzen zal dan ook afkomstig zijn van deze lokale bedrijven. Vanuit de gemeente leeft het idee om het lokale vrachtverkeer te gaan sturen en hieromtrent overleg te houden met de lokale bedrijven waarin de te volgen routes besproken moeten worden.

Buiten de routes die vastgelegd worden als vrachtroute zal er een vrachtverbod ingesteld worden. Enkel vrachtwagens die zorgen voor de plaatselijke toelevering aan handelszaken of woningen worden nog toegelaten.

Kern Moorslede

Het zware vrachtverkeer dat vanuit de omgeving van de kern van Moorslede naar de N32 Roeselare - Menen moet of omgekeerd dient zoveel mogelijk gebruik te maken van de Breulstraat. Buiten de kern van Moorslede vinden we langs deze weg nauwelijks nog bebouwing terug. Tevens is het tracé van deze weg vrij recht waardoor een vlotte gemakkelijke afwikkeling van het vrachtverkeer mogelijk is. Daarnaast vormt de Breulstraat al een ontsluitingsweg van een ambachtelijke zone die er langs gelegen is.

De as Gentsestraat - Pater Lievensstraat die eveneens een verbinding vormt tussen de kern van Moorslede en de N32 dient gevrijwaard te worden van zwaar verkeer. Het tracé van deze weg is vrij bochtig en er komt ook heel wat bebouwing voor langs deze weg. Ook de aanwezigheid van een school en een rusthuis langs deze weg zorgen ervoor dat het zware verkeer langs deze weg als heel hinderlijk ervaren wordt en dan ook dient vermeden te worden.

Vanop de N32 moet er een duidelijke bewegwijzering komen die het verkeer via de Breulstraat stuurt en niet via de Gentsestraat.

Het verkeer tussen de Roeselaarsestraat en de Stationstraat moet onvermijdelijk door de kern van Moorslede. Door de aanwezigheid van bedrijven langs beide wegen kan men niet anders dan zwaar verkeer op deze wegen toe te laten. Om de overlast in het centrum toch een stuk te beperken werd een voorstel uitgewerkt voor de ontdubbeling van het zwaar verkeer in het centrum van Moorslede. Zowel in de Roeselaarsestraat als de Passendaalsestraat zou het zware verkeer slechts in één richting toegelaten worden. Voor het zware verkeer door de kern van Moorslede wordt op die manier een enkelrichtingscircuit gecreëerd. Om de beste richting te bepalen, waar het zware verkeer doorgelaten wordt, dienen er in principe metingen te gebeuren. Omwille van de zichtbaarheid op het kruispunt Stationstraat - Passendaalsestraat lijkt volgende oplossing het gunstigst : (Op de kaart wordt het principe geschetst)

- Het zwaar verkeer uit de richting van Passendale dient vanaf de Stationstraat afgeleid te worden via de Passendaalsestraat en zo via de Roeselaarsestraat in de richting van de Ring van Roeselare.
- Het zware verkeer uit de richting van Roeselare blijft de Roeselaarsestraat volgen door het centrum en kan zo via de Stationstraat in de richting van Passendale rijden.

Tevens is de keuze van deze rijrichting voordeliger omdat het voor het zwaar verkeer moeilijk uitrijden is van de Passendaalsestraat naar de Stationstraat.

Door deze oplossing wordt het zware verkeer door de kern van Moorslede een stuk gespreid. Het verdwijnt echter niet uit het centrum. Daarom dient er veel aandacht besteed te worden aan verkeersleefbaarheids- en veiligheidsmaatregelen op deze trajecten van het vrachtverkeer.

De gemeente heeft ondertussen een bevraging georganiseerd onder de bevolking van de Passendaalsestraat, de Roeselaarsestraat en de Stationstraat. De resultaten van deze bevraging toonden aan dat de bevolking zich het best kon vinden in de invoering van een éénrichtingscircuit voor zwaar verkeer in het centrum via de Passendaalsestraat en de Stationstraat-Roeselaarsestraat. Het autoverkeer blijft wel mogelijk in beide richtingen. Om de verkeersleefbaarheid in deze straten te verbeteren en de snelheid af te remmen worden er asverschuivingen voorzien door geschrant over de weg parkeervakken af te bakenen. Deze maatregel kan tevens ontmoedigend werken voor het doorgaand vrachtverkeer.

Kern Dadizele

Fase 1 (zie kaart)

Het vrachtverkeer door de kern van Dadizele is vooral afkomstig van een aantal transportfirma's die gevestigd zijn langs de Dadizeelsestraat.

Voor de kern van Dadizele bestaat er reeds een lokale omleiding om dit zware verkeer af te wikkelen. Het vooropgestelde traject wordt echter nog weinig gebruikt. De route die door de gemeente voorgesteld wordt is de volgende :

- Verkeer vanaf de N32 dient via de Ledegemsestraat de Waterstraat te gebruiken en zo naar de Moorsledestraat-Dadizeelsestraat.
- Het verkeer naar de N32 toe moet gebruik maken van de Moorsledestraat en de Ledegemsestraat om zo via de Geluwestraat en de Oude Iepersstraat de N32 te bereiken.

Bij dit voorstel ontstaat er een enkelrichtingscircuit rond Dadizele voor de afwikkeling van het vrachtverkeer. Omwille van het smalle profiel van de Waterstraat dient er in de Waterstraat enkelrichtingsverkeer toegepast te worden voor alle gemotoriseerd verkeer. In dit voorstel dat onmiddellijk kan afgedwongen worden, wordt de kern van Dadizele (de omgeving van de Basiliëk en de scholen) gevrijwaard van vrachtverkeer. Dit principe vormt dan ook de afwikkeling van het vrachtverkeer rond Dadizele op korte termijn.

Fase 2 (zie kaart)

Een andere oplossing om het vrachtverkeer rondom de kern van Dadizele af te wikkelen is alle vrachtverkeer via de Ledegemsestraat en de Waterstraat naar de Dadizeelsestraat te sturen en omgekeerd. In dit geval fungeert de Waterstraat als een lokale omleiding voor het vrachtverkeer en dit in beide richtingen. Voor de toepassing van dit voorstel is een verbreding van de Waterstraat noodzakelijk.

Het verkeer uit de richting van Beselare dat via de Beselarestaat het centrum van Dadizele bereikt dient in dit voorstel via de Geluwestraat en de Oude Iepersstraat naar de N32 gestuurd te worden. De verbinding Geluwestraat - Oude Iepersstraat vormt op die manier een zuidelijke omleidingsweg rond Dadizele, zoals de Waterstraat een noordelijke omleidingsweg vormt. Deze maatregelen zorgen er dan ook voor dat de kern van Dadizele zo goed als volledig gevrijwaard van het vrachtverkeer.

De overgang van fase 1 naar fase 2 zal voor een groot stuk afhankelijk zijn van de financiële situatie van de gemeente (verbreding Waterstraat vergt zware investering) en van de ontwikkeling van het Dadipark.

Op de volgende kaart wordt de gewenste structuur voor het goederenvervoer aangegeven.



Legende

-  Bestaande routes voor het doorgaand vrachtverkeer
-  Aanvoerroute voor het lokale vrachtverkeer

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 4 :

GOEDERENVERVOER





Legende

-  Vrachtroute
-  Afwijking van het vrachtverkeer tussen Roeselare en Passendale in het centrum van Moorslede
-  Instellen vrachtverbod buiten de vrachtroutes (met uitzondering van de plaatselijke toelevering) + invoering parkeerverbod voor vrachtwagens in de woonwijken

0 125 250 m



Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede


KAART 5 :

**AFWIJKELENG VRACHTVERKEER IN
DE KERN VAN MOORSLEDE**





Legende

-  Route voor het vrachtverkeer
-  Op te leggen vaste route voor het plaatselijke vrachtverkeer
-  Instellen vrachtverbod buiten de vrachtroutes (met uitzondering van de plaatselijke toelevering) + invoering parkeerverbod voor vrachtwagens in de woonwijken

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 6 :

**AFWIKKELING VRACHTVERKEER IN
DE KERN VAN DADIZELE - FASE 1**





Legende



Route voor de afwijking van het vrachtverkeer rondom de kern van Dadizele



Instellen vrachtverbod buiten de vrachtroutes (met uitzondering van de plaatselijke toelevering) + invoering parkeerverbod voor vrachtwagens in de woonwijken

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 7 :

AFWIKKELING VRACHTVERKEER IN DE KERN VAN DADIZELE - FASE 2



2.2.3.2. Maatregelen goederenvervoer

* Signalisatie (5)

Om het vrachtverkeer de juiste routes op te leggen dient er een duidelijke signalisatie ontwikkeld te worden. Wegen waar vrachtverkeer toegelaten is, moeten duidelijk gesignaleerd worden. Om de signalisatie te kunnen wijzigen, is overleg met de buurgemeenten noodzakelijk. Om het regionale vrachtverkeer uit Moorslede te weren (o.a. verkeer tussen Roeselare en Ieper) moet de verkeerssignalisatie voor de ruime regio aangepast worden. Zo zou dit verkeer eigenlijk via signalisatie niet meer via Moorslede gestuurd mogen worden, maar moet het gesignaleerd worden via het hogere wegennet.

* Invoering enkelrichtingscircuit in het centrum van Moorslede voor het vrachtverkeer (11)

De Roeselaarsestraat en de Passendaalsestraat zullen in het centrum van Moorslede voor het vrachtverkeer enkel in één richting toegankelijk zijn. Er zal een duidelijke signalisatie noodzakelijk zijn om dit zo op te leggen. Na een bevraging onder bevolking van deze straten en een hoorzitting heeft de gemeente Moorslede beslist om deze maatregel via een proefopstelling gedurende 6 maanden te testen. Om de verkeersleefbaarheid en -veiligheid te verhogen, zal er eveneens geschrinkt parkeren ingevoerd worden via afgebakende parkeervakken. Op die manier ontstaan er asverschuivingen langs het wegvak waardoor de snelheid afgeremd zou moeten worden.

* Waterstraat (12)

In afwachting van het gebruik van de Waterstraat als omleidingsweg voor het vrachtverkeer, dient er in deze straat enkelrichtingsverkeer ingevoerd te worden. Zo kan de Waterstraat vanaf de N32 in de richting van de Dadizeelsestraat dan al als omleidingsweg gebruikt worden. Het zware verkeer dat de Dadizeelsestraat en Dadizele wenst te verlaten dient dit te doen via de Geluwestraat en zo naar de Oude Iepersestraat en de N32.

Om zijn taak als omleidingsweg voor het zware verkeer in beide richtingen te kunnen vervullen, dient de Waterstraat aangepast te worden. Zo dient de weg in elk geval verbreed te worden.

* Verbreding Oude Iepersestraat (13)

In functie van de bereikbaarheid en de ontsluiting van een ambachtelijk zone in Beselare wordt een verbreding van de Oude Iepersestraat voorzien. Ook in de gemeente Wervik wordt geopteerd voor een verbreding van deze weg.

* Vrachtverbod (14)

In de verschillende woongebieden zal een vrachtverbod ingesteld worden met uitzondering van de wegen die als vrachtroute aangeduid worden. Tevens moet ook de plaatselijke toelevering aan handelszaken of woningen met een vrachtwagen toegelaten worden.

* Parkeerverbod vrachtwagens in de woonkernen (15), zoeken naar locaties voor het parkeren van vrachtwagens (10)

In de woonkernen en zeker de woonwijken vormen geparkeerde vrachtwagens een overlast. Een geparkeerde vrachtwagen verhindert immers een goede zichtbaarheid langs de weg. Daarom moet het parkeren van vrachtwagens in de kernen en de woonwijken verboden te worden. Uiteraard dient er dan wel gezocht te worden naar locaties waar het parkeren van vrachtwagens wel toegelaten is en waar ze minder hinderlijk zijn. Zo kunnen de vrachtwagens in de industriezones zelf geparkeerd worden. Aan de rand van de kern van Dadizele mogen de vrachtwagens ook ter hoogte van het kerkhof geparkeerd worden.

2.2.4. OPENBAAR VERVOER

2.2.4.1. Openbaarvervoersnetwerk

Het openbaarvervoersnetwerk van de gemeente Moorslede zal in eerste instantie uitgaan van een behoud van de bestaande busverbindingen. Om te voldoen aan de basisvoorwaarden die gesteld worden in het decreet omtrent de basismobiliteit zal er voor een aantal verbindingen wel een frequentieverhoging gewenst zijn. In het gewenste netwerk wordt eveneens gepleit voor een betere verbinding van de kernen van Moorslede onderling met elkaar. Op die manier kunnen ook bewegingen binnen de gemeente met het openbaar vervoer gemaakt worden.

Een ander element in het netwerk aan openbaar vervoer is een uitbreiding van het aanbod in de richting van Roeselare en Ieper. Het duurzaam mobiliteitsbeleid is er op gericht om veel aandacht te besteden aan het gebruik van de alternatieve vervoerswijzen zoals bus en fiets. Vanuit Moorslede bestaat er een belangrijke relatie met Roeselare. Een hoger aanbod aan openbaar vervoer en frequentere verbindingen tussen Roeselare en Moorslede moeten meer mensen aanzetten om deze verplaatsing te maken met de bus i.p.v. met de wagen. Hetzelfde geldt ook voor de richting naar Ieper. Een snelle openbaarvervoersverbinding tussen Roeselare en Ieper zal ook al meer mensen die pendelen tussen beide steden kunnen aanmoedigen om de verplaatsing te maken met het openbaar vervoer i.p.v. met de wagen.

2.2.4.2. Maatregelen openbaar vervoer

* Ophogen frequentie buslijnen i.f.v. de basismobiliteit (16)

Om te voldoen aan de basismobiliteit moet de frequentie op een aantal assen verhoogd worden. Dit is het geval voor de haltes gelegen langs :

- de Gentsestraat
- de Dadizeelsestraat - Moorsledestraat
- de Ledegemstraat
- de Beselarestraat - Geluwestraat

Verder dient er in het kader van de basismobiliteit gekeken te worden naar de haalbaarheid van een aftakking van deze lijn naar de kern van Slyphs. Op die manier zou er immers een reguliere verbinding ontstaan met het openbaar vervoer tussen de 3 kernen van Moorslede.

* Versterken lijn Roeselare - Menen (lijn 65a) (17)

In de huidige situatie splitst de lijn 65a vanaf de N32 in een route die ofwel de kern van Dadizele ofwel de kern van Ledegem bedient. Om de verbinding van Dadizele (en Ledegem) met Roeselare en Menen te verbeteren, zal er onderzocht worden of het niet mogelijk is om de splitsing op te heffen en beide kernen via één route te bedienen. Als beide kernen via één route bediend worden, verhoogt automatisch de bedieningsfrequentie. Zowel voor Dadizele als Ledegem vormt dit een versterking van de lijn.

Om de lijn nog meer te gaan versterken, kan de lijn tussen Roeselare en Menen uitgebouwd worden tot een regionale aslijn waar een goede doorstroming en een hoge frequentie voorop staan. De haalbaarheid van dergelijke maatregel dient onderzocht te worden. In ieder geval zal het versterken van deze lijn de verbinding tussen Dadizele en Roeselare en Menen gaan verbeteren.

* Belbus Moorslede (18)

Het invoeren van een belbus in Moorslede zal ervoor zorgen dat alle kernen van Moorslede (Moorslede, Dadizele en Slyps) via het openbaar vervoer met elkaar verbonden worden. De belbus zorgt er eveneens voor dat alle woongebieden volgens het gewestplan bediend worden met de bus en er op die manier voldaan is aan de voorwaarden gesteld in het decreet omtrent de basismobiliteit.

* Voorstadslijn Roeselare - Moorslede (19)

Om de verbinding tussen Roeselare en Moorslede met het openbaar vervoer te verbeteren wordt geopteerd voor de invoering van een voorstadslijn. Deze verbinding zal samen met de bestaande lijn Roeselare - Ieper zorgen voor een frequente verbinding tussen de kern van Moorslede en het centrum van Roeselare. Op die manier kan de belangrijke relatie die er bestaat tussen Roeselare en Moorslede (niet alleen voor de scholen maar o.a. ook voor het werken en winkelen) vlotter met het openbaar vervoer gemaakt worden. Samen met de bestaande lijn Roeselare - Ieper dient de voorstadslijn om het half uur een verbinding tussen Roeselare en Moorslede (en omgekeerd) te verzekeren.

* Snelbus Roeselare - Ieper (20)

Wat het autoverkeer betreft, bestaat er een aanzienlijke relatie tussen Roeselare en Ieper. Deze relatie gebeurt voor een groot stuk via de kern van Moorslede en Zonnebeke. Om nu meer mensen aan te moedigen om gebruik te maken van het openbaar vervoer voor deze verplaatsing i.p.v. de wagen kan een snelbus tussen Roeselare en Ieper een middel vormen. De snelbus moet

een vlotte, zo rechtstreeks mogelijke verbinding aanbieden tussen Roeselare en Ieper. Dit betekent o.a. dat het aantal omwegen zoveel mogelijk vermeden moet worden en dat er slechts een beperkt aantal op- en afstapplaatsen op het traject aanwezig zullen zijn. Dit houdt dus in dat er in de kernen tussen Roeselare en Ieper slechts 1 halte per kern voorzien wordt en dat er in die kernen een vlotte doorstroming van de bus verzekerd moet worden. Dankzij die snelbus ontstaat er zo ook een vlotte verbinding met het openbaar vervoer tussen Moorslede en Ieper en Roeselare, maar ook naar Zonnebeke.

* Bediening kern Dadizele (21)

Momenteel is er geen optimale bediening van de kern van Dadizele. Daarom wordt hier gepleit voor het aanpassen van het tracé van een aantal verbindingen zodat alle bussen minstens doorrijden tot aan de basiliek in Dadizele. Op die manier wordt de kern van Dadizele beter ontsloten via het openbaar vervoer. Door deze maatregel ontstaat er ook een betere relatie tussen de kern van Dadizele en het station van Menen en Roeselare zodat de bus ook al aantrekkelijker wordt als voor- en natransportmiddel.

* Bediening Slyps (16) (18)

In de bestaande situatie wordt de kern van Slyps niet bediend door een buslijn. Om nu te voldoen aan de voorwaarden gesteld rond het decreet i.v.m. de basismobiliteit dient deze woonkern nu ook bediend te worden. Deze bediening zal ofwel verzorgd worden door de belbus ofwel via een uitbreiding van lijn 65a.

* Doorstroming openbaar vervoer (22)

De doorstroming van het openbaar vervoer moet een belangrijk aandachtspunt zijn bij eventuele herinrichtingen van wegen. Het heeft immers weinig zin om de frequenties van de lijnen op te hogen wanneer de bussen in de kernen veel tijd verliezen. Zeker op de verbinding tussen Dadizele en Menen verliest men veel tijd door een slechte doorstroming van het openbaar vervoer in de kernen. Er dient hier bijzondere aandacht te gaan aan een vlotte doorstroming langs de N32 (vooral t.h.v. Floralux).

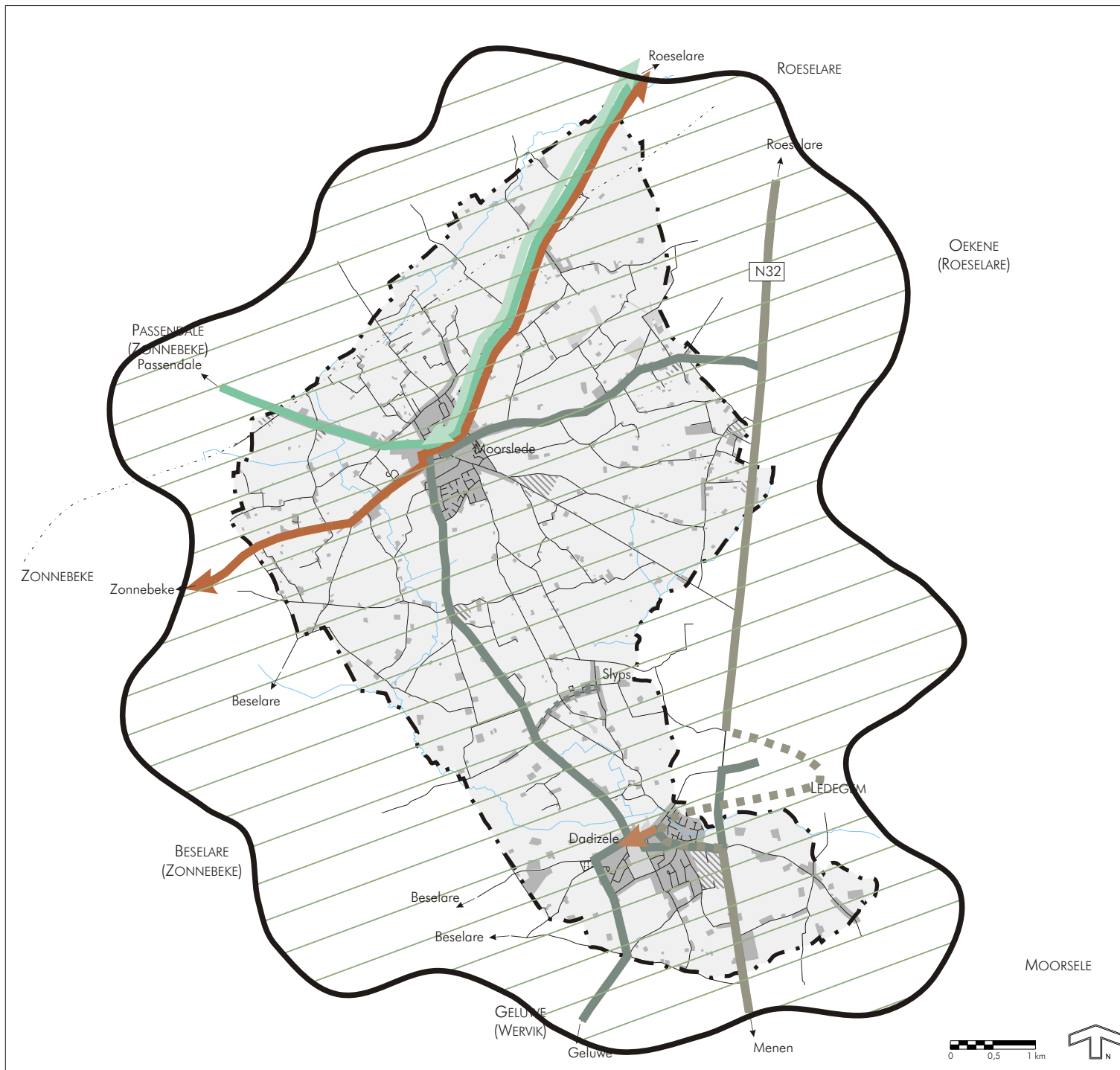
* Halte-accommodatie (23)

Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, dient er de nodige aandacht besteed te worden aan de halte-accommodatie. Slechts de helft van de haltes op het grondgebied van Moorslede is uitgerust met een schuilhuisje. Het is nu de taak van de gemeente om ook ter hoogte van alle andere haltes een bushokje te voorzien.

De fiets vormt een belangrijk voor- en natransportmiddel voor het openbaar vervoer. T.h.v. de verschillende bushaltes in Moorslede ontbreekt het aan de nodige fietsenstallingen.

De gemeente Moorslede zal ervoor zorgen dat de bestaande halte-accommodatie onderhouden wordt en dat er nieuwe halte-accommodatie (schuilmuisjes, fietsenstallingen, ...) voorzien wordt bij de haltes die nog niet uitgerust zijn. Zeker ter hoogte van een aantal centrale haltes en opstapplaatsen dient er bijzondere aandacht te gaan naar een opwaardering van de bestaande halte-accommodatie. Op die plaatsen moet er naast een schuilmuisje o.a. ook voldoende plaats en middelen voorzien worden voor het veilig stallen van de fiets. Deze haltes zijn :

- Dadizele, de Voerman (kern van Dadizele)
- Dadizele, Klephoek (langs N32 in Dadizele, t.h.v. Kleppestraat)
- Moorslede, Plaats (kern van Moorslede)
- Moorslede, Strooiboomhoek (halte voor bediening Slijps)



Legende

-  Behoud bestaande lijn 64a
Roeselare - Ieper
-  Voorstadslijn Roeselare -
Moorslede, ter versterking van
lijn 64a
-  Verhogen frequentie van de
bestaande buslijnen om
minstens te voldoen aan de
basismobiliteit
-  Tracéwijziging van lijn 65a via
de kern van Slyps
(i.f.v. de basismobiliteit)
-  Versterken lijn
Roeselare - Menen
-  Omvorming lijn Roeselare -
Menen met één route via
Ledegem en Dadizele (i.p.v.
de huidige opsplitsing)
-  Doortrekken lijn 65a tot aan
de basiliek in Dadizele
-  Snelbus Ieper - Roeselare
-  Belbus (i.f.v. de basismobiliteit)
de belbus zal eveneens instaan
voor een betere verbinding
tussen Moorslede, Dadizele
en Slyps onderling

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 8 :

OPENBAARVERVOERSNETWERK



2.2.5. FIETSVERKEER

2.2.5.1. Fietsroutenetwerk

Het fietsroutenetwerk vormt een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid in de gemeente. Een goed uitgebouwd netwerk moet ervoor zorgen dat meer mensen aangesproken worden om voor hun verplaatsingen de fiets te nemen. Een veilig en comfortabel ingericht fietsroutenetwerk kadert binnen de doelstellingen van het mobiliteitsplan. Het versterkt de plaats van de fiets als alternatief voor het autoverkeer, het stimuleert het fietsverkeer waardoor het autogebruik zal afnemen. Uiteraard zal een netwerk op zich niet volstaan om meer mensen op de fiets te krijgen. Het netwerk zal waar nodig uitgerust moeten worden met veilige en comfortabele voorzieningen.

Het fietsroutenetwerk gaat uit van verbindingen tussen de gemeente en de naburige gemeenten en verbindingen binnen de gemeente zelf. Het netwerk van de gemeente Moorslede is gebaseerd op het provinciaal fietsroutenetwerk. In het provinciaal fietsroutenetwerk wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdroutes en bovenlokale routes. In het mobiliteitsplan wordt dit verder aangevuld met lokale routes.

De hoofdroutes bestaan meestal uit oude spoorwegbeddingen of jaagpaden langs rivieren of kanalen, waar de fietser absolute voorrang krijgt. De bovenlokale routes vormen de voornaamste verbindingen tussen de gemeenten op provinciaal niveau. De lokale routes die op gemeentelijk niveau aangeduid worden, zijn dikwijls een alternatief voor een bovenlokale route (bv. langs een rustige landelijke weg) of maken een verbinding binnen de gemeente naar een verkeersaantrekkende pool (zoals bv. scholen, sportcentra, diensten, ...).

Op het grondgebied van Moorslede worden volgende routes geselecteerd :

Selectie hoofdroutes¹

- Het tracé van de oude spoorwegbedding tussen Roeselare en Ieper wordt geselecteerd als een hoofdroute. Deze route loopt over het grondgebied van Moorslede. Ze start in Roeselare en eindigt in Zonnebeke waar ze overgaat in een bovenlokale route naar Ieper.

¹ De selectie van de hoofdroutes en bovenlokale routes werd overgenomen uit het Functioneel fietsroutenetwerk van de provincie West-Vlaanderen.

Selectie bovenlokale routes

- de N32 (Roeselare - Menen);
- de Stationstraat, vanaf het centrum van Moorslede naar het centrum van Passendale (Zonnebeke);
- de Roeselaarsestraat, tot aan de hoofdroute langs de oude spoorwegbedding Roeselare-Ieper;
- de verbinding Iepersestraat - Wervikstraat in de richting van Beselare (Zonnebeke);
- de Pater Lievensstraat - Gentsestraat naar Roeselare toe;
- de Slypsstraat - Sprietstraat - Waterstraat - Ledegemsestraat als verbinding tussen Moorslede centrum en Dadizele en zo verder richting Ledegem.

Selectie lokale routes

- de Iepersestraat;
- de Breulstraat;
- de Dadizeelsestraat - Moorsledestraat;
- de Passendaalsestraat;
- de Elzerijstraat;
- de Procureurstraat;
- de Waterstraat;
- de Strobomestraat;
- de Slypsstraat;
- de Nertsenstraat - Ravestraat;
- de Drogenbroodstraat;
- de Potteriestraat;
- de Slypsmolenweg;
- de Ledegemstraat - Beselarestaat;
- de Geluwestraat;
- de Azalealaan;
- de Kleppestraat - Kortrijksestraat¹;
- de oude spoorwegbedding tussen Roeselare en Menen.

Op de kaart wordt het fietsroutenetwerk van de gemeente Moorslede afgebeeld.

¹ De gemeente Moorslede is vragende partij om het provinciaal fietsroutenetwerk aan te passen en de verbinding Kleppestraat - Kortrijksestraat te selecteren als bovenlokale route i.p.v. de Ledegemsestraat.



Legende

Provinciaal fietsroutenetwerk

- Hoofdroute
- Bovenlokale route

Aanvulling gemeentelijk fietsroutenetwerk

- Lokale route

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 9 :

FIETSROUTENETWERK



2.2.5.2. Maatregelen fietsverkeer

Om de mensen aan te sporen om meer gebruik te maken van de fiets i.p.v. de wagen zal het netwerk op zich niet voldoende zijn. De verschillende routes uit het netwerk dienen nu uitgerust te worden met veilige, comfortabele fietsvoorzieningen. Tevens dient er bijzondere aandacht te gaan naar de kruisingen van de routes onderling en naar de kruising van de fietsroutes met de gecategoriseerde wegen uit het autonetwerk.

Uiteraard is het niet noodzakelijk om elke route uit het fietsroutenetwerk uit te rusten met fietsvoorzieningen. Uit een confrontatie van de categorisering van de wegen (en daarmee de intensiteiten langs de weg), het gedifferentieerd snelheidsbeleid, het vrachtroutenetwerk en het fietsroutenetwerk dwingt zich een aantal maatregelen op zoals :

- aanleg van vrijliggende fietspaden op de belangrijkste routes voor auto- en vrachtverkeer, waar snelheidsverschillen groot zijn;
- aanleg van kwalitatief betere fietspaden zoals bv. aanliggende verhoogde fietspaden;
- beveiligen van de kruispunten waar fietsroutes de geselecteerde wegen voor autoverkeer dwarsen, d.w.z. maatregelen treffen die de conflictsituaties tussen fietsers en auto's vereenvoudigen.

Op het grondgebied van Moorslede zijn heel wat wegen die deel uitmaken van het fietsroutenetwerk en die opgenomen zijn bij de categorisering van het wegennet reeds uitgerust met fietsvoorzieningen.

* Uitrusting functionele fietsroutes (bovenlokale routes en hoofdroutes) met langsvoorzieningen

Het functionele fietsroutenetwerk dient prioritair uitgerust te worden met langsvoorzieningen voor het fietsverkeer waar dit nodig blijkt te zijn. Veel routes uit dit netwerk vallen immers samen met wegen die ook voor het auto- en vrachtverkeer van belang zijn.

De oude spoorwegbedding tussen Roeselare en Ieper is in het functioneel fietsroutenetwerk geselecteerd als hoofdroute voor het fietsverkeer. Deze verbinding dient hiervoor wel nog ingericht te worden. Als hoofdroute dient de oude spoorwegbedding Ieper - Roeselare uitgerust te worden als een comfortabele, aangename fietsweg (24).

De bovenlokale routes op de Stationstraat (25) en de verbinding Iepersstraat - Werviksestraat (26) dienen uitgerust te worden met veilige, comfortabele langsvoorzieningen voor de fietsers. Vanaf de bebouwde kom zouden er in principe vrijliggende of verhoogd aanliggende fietspaden voorzien moeten worden. Binnen de bebouwde kom wordt normaal geopteerd voor gemengd verkeer. Het ontwerp zal moeten uitwijzen wat een haalbare oplossing is. De Roeselaarsestraat, de Gentsestraat en de

Ledegemsestraat die eveneens deel uitmaken van het bovenlokale fietsroutenetwerk zijn reeds uitgerust met comfortabele fietspaden.

De verbinding tussen de 3 kernen wordt in het bovenlokale fietsroutenetwerk aangegeven via de landelijke verbinding langs de Waterstraat - Sprietstraat - Slypsstraat. Het gaat hier om landelijke wegen waar slechts een beperkte intensiteit aan gemotoriseerd verkeer opzit. Hier zullen dan ook geen bijzondere maatregelen noodzakelijk zijn. Bij eventuele herinrichtingen van deze wegvakken dient er wel rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van een fietsroute en de veiligheid van de fietsers langs deze as, o.a. bij de verbreding van de Waterstraat i.f.v. de omleidingsweg rond Dadizele. (27)

De N32 is op het grondgebied van Moorslede reeds uitgerust met vrijliggende fietspaden.

* Beveiliging oversteken van het bovenlokale fietsroutenetwerk

Op de plaatsen waar er kruisingen voorkomen tussen routes uit het bovenlokale fietsroutenetwerk onderling of waar deze routes secundaire wegen dwarsen, moet er bijzondere aandacht gaan naar het creëren van veilige oversteekplaatsen.

Op het grondgebied van Moorslede vinden we enkele kruisingen van bovenlokale routes en hoofdroutes terug. Deze bevinden zich bijna uitsluitend binnen de kernen. De oversteekbewegingen voor deze kruisingen binnen de kernen zullen aangepakt worden via verkeersleefbaarheids- en veiligheidsmaatregelen.

De hoofdroute op de oude spoorwegbedding Ieper - Roeselare dwars de Roeselaarsestraat en de Stationstraat. Op deze plaatsen dienen de oversteekbewegingen van de fietsers beveiligd en benadrukt te worden. Bij de uitbouw van een fietsweg op deze oude spoorwegbedding dient er bijzondere aandacht te gaan naar de kruising van deze fietsas met de Roeselaarsestraat (28) en de Stationstraat (29) om zo een veilige oversteekbeweging voor de fietsers te garanderen.

* Langsvoorzieningen op de lokale fietsroutes

Naast de uitrusting van de wegen van het bovenlokale fietsroutenetwerk met langsvoorzieningen, dienen ook de lokale routes binnen de gemeente aangepakt te worden. Heel wat van die lokale routes vallen samen met landelijke wegen zodat daar geen bijzondere voorzieningen noodzakelijk zullen zijn.

Een aantal lokale routes vallen samen met wegen die bij de categorisering van het wegennet aangeduid zijn als lokale weg I of II. Langs deze wegen vallen er toch wel aanzienlijke intensiteiten aan gemotoriseerd verkeer te verwachten, zodat hier wel veilige voorzieningen voor de fietsers gewenst zijn. Dit is het geval voor de Breulstraat, een deel van de Iepersestraat, de

Dadizeelsestraat - Moorsledestraat, de Kleppestraat, de Geluwestraat en de Beselarestaat. De Kleppestraat en de Geluwestraat zijn reeds uitgerust met veilige, comfortabele fietsvoorzieningen. In de Breulstraat (30), een deel van de Iepersstraat (tussen grens en Wervikstraat) (31), de Dadizeelsestraat - Moorsledestraat (32) en de Beselarestaat (33) dienen er comfortabele fietspaden aangelegd te worden of dienen de bestaande voorzieningen verder beveiligd te worden.

De verbinding Kleppestraat - Kortrijksestraat vormt vanuit Dadizele een belangrijke verbinding naar de oude spoorwegbedding tussen Roeselare en Menen om zo vanuit Dadizele naar Menen te fietsen. In de Kleppestraat zijn reeds fietsvoorzieningen aanwezig. Ook de Kortrijksestraat dient nu uitgerust te worden met comfortabele, veilige fietsvoorzieningen (34).

* Signalisatieplan fietsverkeer (5)

Via een goede signalisatie dienen de fietsers naar hun bestemming geleid te worden via de kortste, meest comfortabele route uit het fietsroutenetwerk. Daarom dient er zeker op provinciaal niveau een methodiek uitgewerkt te worden om de verschillende routes uit het provinciaal fietsroutenetwerk aan te duiden.

Deze methodiek kan dan verder gedetailleerd worden voor de lokale routes.

Dergelijke bewegwijzering is misschien weinig interessant voor de eigen bevolking, maar kan nuttig zijn voor de mensen die van iets verder komen of eerder in de recreatieve sfeer van belang zijn.

De signalisatie voor het fietsverkeer vormt een onderdeel van het algemene signalisatieplan dat voor de gemeente opgesteld wordt.

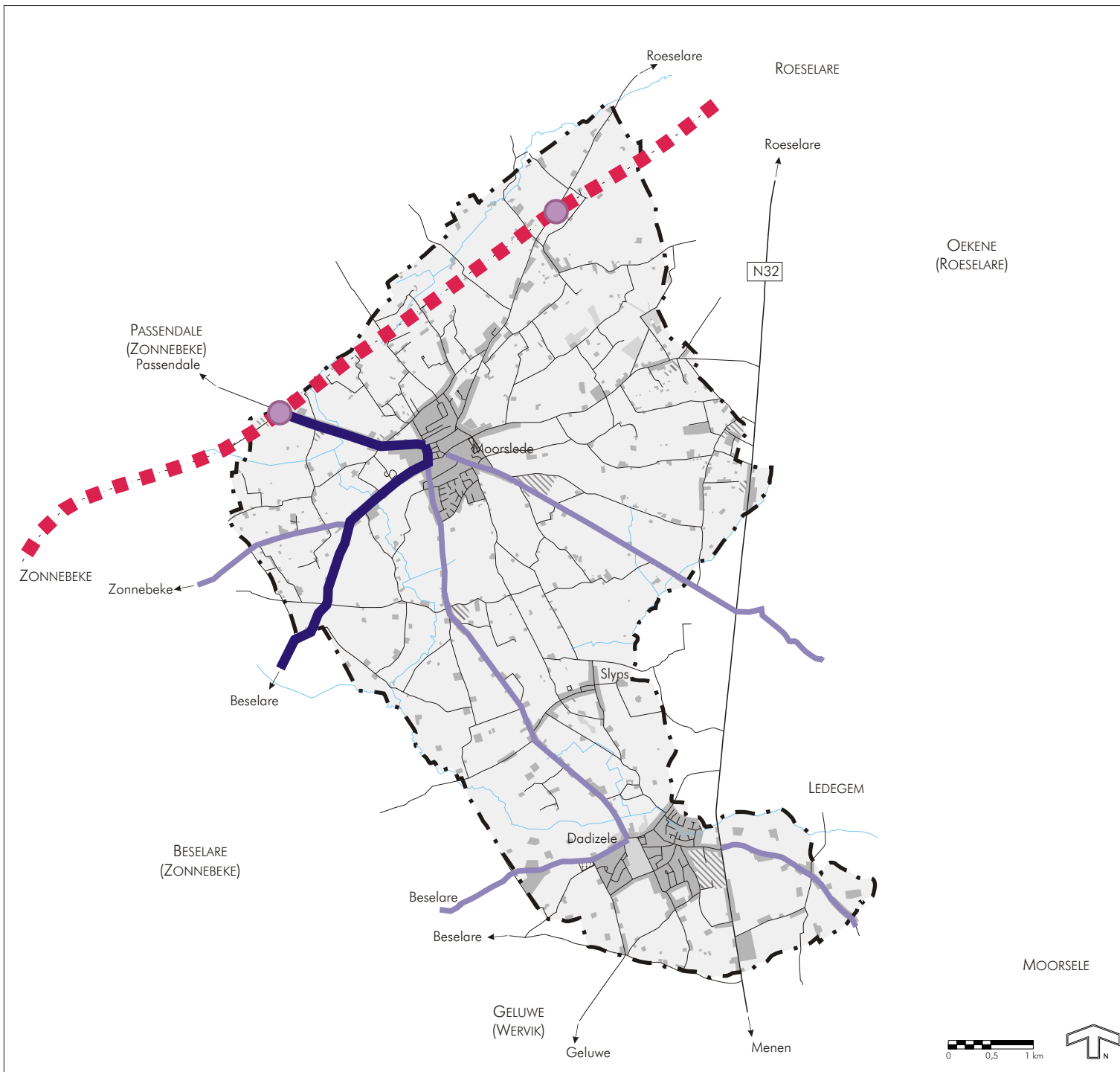
* Fietsenstallingen (35)

Nabij instellingen die veel fietsverkeer aantrekken dienen stallingen voor fietsen te worden voorzien. Afhankelijk van de functie moeten de stallingen op eigen terrein worden gerealiseerd (onderwijs, kantoren) of bij meer publiek gerichte functies (postkantoor, winkels, station) op publiek toegankelijke terreinen.

Bij het sportcentrum, het zwembad en de scholen dient er voorrang te worden gegeven aan het realiseren of het eventueel uitbreiden van de bestaande fietsenstalling. Hetzelfde geldt eveneens voor o.a. het gemeentehuis, de bibliotheek, ... Ook t.h.v. de belangrijkste bushaltes (vooral de centrale haltes in de verschillende dorpskernen) dienen er eveneens fietsenstallingen voorzien te worden.

De aanwezigheid van goede comfortabele fietsenstallingen in de onmiddellijke nabijheid van de verschillende functies kan al een stimulans vormen om de fiets te nemen i.p.v. de wagen. De gemeente Moorslede zal in zijn budget een bepaalde som voorzien om de nodige fietsenstallingen te plaatsen en te onderhouden.

Op de volgende kaart worden de te nemen maatregelen voor het fietsverkeer aangegeven.



Legende

- Uitbouw van de oude spoorwagbedding Roeselare - leper als hoofdroute

- Realiseren van veilige en comfortabele fietsvoorzieningen op de bovenlokale route

- Beveiligen van het fietsverkeer op de lokale routes

- Beveiligen oversteek t.h.v. de kruising van de hoofdroute met een lokale weg II

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 10 :

FIETSVORZIENINGEN



2.2.6. VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID

2.2.6.1. Wensstructuur verkeersleefbaarheid en voetgangersgebieden

* Verblijfsgebieden

Op het grondgebied van Moorslede worden 3 verblijfsgebieden afgebakend, nl. de kern van Moorslede, Dadizele en Slyphs. Een verblijfsgebied kan gedefinieerd worden als een gebied waar zich naast woningen ook dagelijkse voorzieningen als scholen en winkels bevinden. In een verblijfsgebied zal de verblijfsfunctie van de weg primeren bovenop de verkeersfunctie.

In de verblijfsgebieden dienen maatregelen voorgesteld te worden die het overbodige verkeer weren en de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verhogen. Dit gebeurt niet door losstaande ingrepen maar door een structurele aanpak. Er moet een integrale oplossing geboden worden door een combinatie van zone-30 maatregelen en circulatiemaatregelen.

De kerngebieden van de verschillende verblijfsgebieden zullen omgevormd worden tot voetgangersgebieden. Dit zal betekenen dat er veel aandacht besteed wordt aan de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van het gebied voor de zwakke weggebruikers.

* Inrichting N32 (36)

In principe dient er voor de herinrichting van de N32 een streefbeeld op te maken. De provincie is reeds gestart met het aanpakken van bepaalde wegvakken en kruispunten langs die N32. Over de gehele lengte van de weg dient nu hetzelfde inrichtingsprincipe toegepast te worden. Bij de herinrichting dient vooral de nadruk gelegd te worden op een verkeersveilige en -leefbare inrichting van de weg. Zeker t.h.v. de kruispunten dienen de oversteekbewegingen beveiligd te worden. Hetzelfde geldt ook voor de wegvakken zelf.

Langs de N32 op het grondgebied van Moorslede ter hoogte van Floralux dient er bijzondere aandacht te gaan naar een vlotte afwikkeling en doorstroming van het verkeer.

* Aanpak invalswegen naar de kernen

De verschillende invalswegen naar de kernen dienen zo aangepakt te worden dat de vooropgestelde snelheid (uit het snelheidsbeleid) afgedwongen kan worden. Een aangepast rijgedrag zal de verkeersleefbaarheid en zeker de verkeersveiligheid al een stuk ten goede komen. Verder dient er op deze invalswegen voldoende aandacht te gaan naar de veiligheid van de zwakke weggebruikers en het realiseren van veilige oversteekplaatsen t.h.v. de kruispunten.

* Schoolomgevingen

In de schoolomgeving wordt men geconfronteerd met een overaanbod aan auto's. Als voornaamste gevolgen kan men het verkeerd parkeren, het belemmeren van de zichtbaarheid voor overstekende leerlingen en soms agressie aangeven. De schoolomgeving moet kindvriendelijk gemaakt worden, d.w.z. de schoolomgeving moet een verblijfsfunctie i.p.v. een verkeersfunctie krijgen.

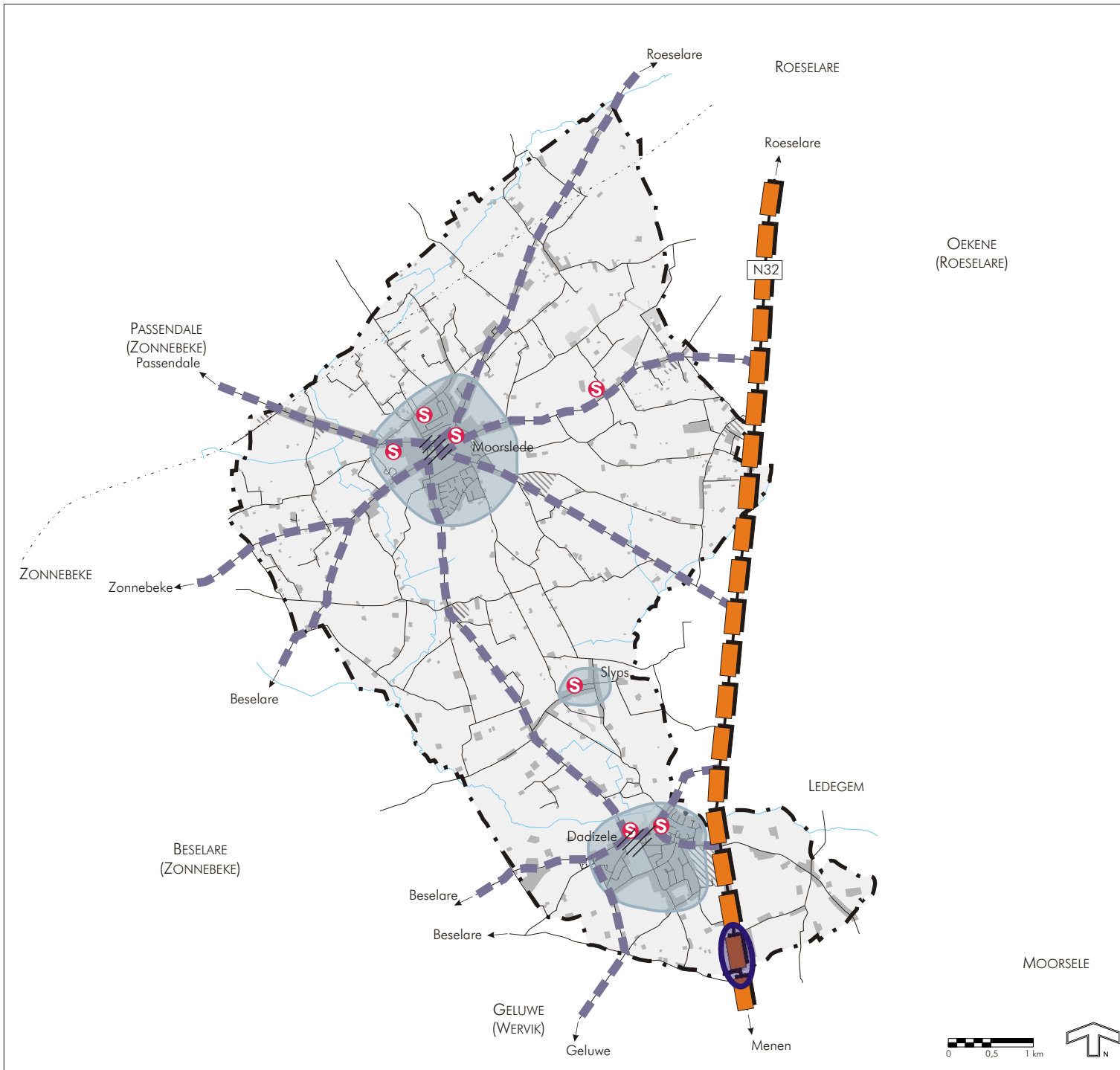
Hier moet dus aan gewerkt worden via mobiliteitsbeheersing, infrastructurele maatregelen (bv. snelheidsremmers), de aanleg van VOWA's (een VOWA of voetgangerswad is een verbreding van het voetpad ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers aan scholen), een parkeerverbod voor de schoolpoort (wat de aanleg van ophaalzones impliceert) en schoolerven.

Om de schoolomgevingen op het grondgebied van Moorslede duidelijk herkenbaar te maken, wordt er bij de inrichting naar gestreefd om overal zoveel mogelijk hetzelfde principe toe te passen. Op die manier wordt het voor het gemotoriseerd verkeer duidelijk dat hij een schoolomgeving nadert en dat hij zijn rijgedrag dient aan te passen. De gemeente Moorslede is in elk geval van plan om 100 meter rondom de hoofduitgang van iedere school de zone 30 regel toe te passen gedurende het ganse schooljaar. Tijdens de zomervakantie zal deze maatregel tijdelijk opgeheven worden.

In het verleden is er reeds aandacht besteed aan de veiligheid in de schoolomgeving door het creëren van een verbreed voetpad of veiligheidsstrook of het plaatsen van snelheidsremmers. Daarnaast staan er bij alle scholen gemachtigde opzichters opgesteld.

Het wildparkeren bij het begin en einde van de school vormt ook een groot probleem. De gemeente wil dit zoveel mogelijk vermijden door de controle hierop te gaan opvoeren. Het gemeentebestuur denkt er eveneens over na om een plan uit te werken voor de verschillende scholen om het brengen en afhalen van de kinderen te gaan organiseren. Voor iedere school zou een ruime parking in de onmiddellijke omgeving gezocht worden waar de kinderen afgezet en opgehaald kunnen worden en zo in groep naar school kunnen gaan.

Op de volgende kaart wordt het gewenste verkeersleefbaarheids- en veiligheidsbeleid schematisch weergegeven.



Legende

-  Verblifsgebied
-  Centrumgebied waar zich veel voetgangers begeven (concentratie van handel en diensten)
-  Herinrichting N32
-  Optimaliseren verkeersafwikkeling langs de N32 ter hoogte van Floralux
-  Verhogen verkeersleefbaarheid en -veiligheid langs de invalswegen met speciale aandacht voor de zwakke weggebruikers
-  Schoolomgeving

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 11 :

**VERKEERSLEEFBAARHEID EN -
VEILIGHEID**



2.2.6.2. Maatregelen verkeersleefbaarheid

2.2.6.2.1. Verkeersleefbaarheidsmaatregelen in het centrum van Moorslede

- * Centrumgebied Moorslede (omgeving rond de kerk en de markt) (37)

De omgeving rond de kerk en de markt dient omgevormd te worden tot zone 30 gebied. Daarbij dient er vooral aandacht te gaan naar het creëren van de nodige ruimte voor fietsers en voetgangers. Bij de herinrichting van dit gebied dient men een samenhangend geheel te vormen van de gehele zone. De wegen die door de zone lopen mogen hiervoor geen hindernis vormen. De realisatie van een samenhangend gebied binnen het zone 30 principe zal deze ruimte een stuk aantrekkelijker en aangenamer maken. Deze maatregel moet meer mensen aansporen om zich te voet of met de fiets in het centrum te verplaatsen. Dit kan eveneens een stimulans zijn om de wagen iets verder te parkeren en te voet door het gebied te stappen naar zijn bestemming.

- * Invoering zone 30 in de verschillende woonwijken

In de verschillende woonwijken zal er gefaseerd zone 30 ingevoerd worden. In een aantal wijken zal het volstaan om enkel nog verkeersborden te plaatsen om er effectief een zone 30 van te maken. Voor een aantal wijken zullen er bijkomende infrastructurele maatregelen (snelheidsremmers, asverschuivingen, ...) noodzakelijk zijn.

Het realiseren van zone 30 in de woonwijken moet de verkeersleefbaarheid en -veiligheid op deze plaatsen gaan verhogen.

In Moorslede gaat het om de volgende woonwijken :

- Wijk tussen de Stationstraat, Passendaalsestraat en Stadendreve; (38)
- Wijk tussen de Roeselaarsestraat, Stadendreve, Passendaalsestraat en Veldstraat; (39)
- Wijk tussen de Roeselaarsestraat, Veldstraat en Passendaalsestraat; (40)
- Wijk tussen de Dadizeelsestraat, Sparrestraat en Slypsstraat. (41)

Bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken dienen deze onmiddellijk als zone 30 ingericht te worden. (42)

- * Enkelrichtingscircuit voor vrachtwagens (11)

Om de verkeersleefbaarheid in het centrum een stuk te verhogen, wordt er door de gemeente Moorslede voorgesteld om het vrachtverkeer door het centrum van Moorslede een stuk te spreiden. Dit zal gebeuren door het invoeren van

enkelrichtingsverkeer voor vrachtwagens in de Roeselaarsestraat, Stationstraat en Passendaalsestraat. In deze straten zal dit principe in een eerste fase via een proefopstelling toegepast worden. Om de snelheid te verlagen en de leefbaarheid te verhogen, worden geschrinkt over deze wegen parkeervakken afgebakend zodat er asverschuivingen ontstaan. De proefopstelling zal begin 2004 uitgevoerd worden.

* Verkeersveilige en -leefbare invalswegen

De verschillende invalswegen naar het centrum van Moorslede dienen een stuk verkeersleefbaarder en -veiliger gemaakt te worden. Het gewenste snelheidsbeleid langs het volledige tracé van de weg moet eigenlijk uit de inrichting van de weg af te leiden zijn en zo ook afgedwongen worden. Bij de herinrichting dient er bijzondere aandacht te gaan naar de zwakke weggebruikers en naar de overstekbaarheid van de weg. Zeker binnen de bebouwde kom dient de nodige ruimte voorzien te worden voor fietsers en voetgangers die zich langs die invalswegen bewegen.

De inrichting van die invalswegen moet de wegen een stuk veiliger en leefbaarder maken. Tevens moet er over gewaakt worden dat het doorgaand verkeer door de kern van Moorslede door die herinrichting ontmoedigd wordt. Bij het ontwerp dient dan ook rekening gehouden te worden met de vooropgestelde categorisering van de weg.

Naar het centrum van Moorslede gaat het om de inrichting en aanpassing van volgende invalswegen :

- de Roeselaarsestraat; (43)
- de Pater Lievensstraat - Gentsestraat; (44)
- de Breulstraat; (45)
- de Dadizeelsestraat; (46)
- de Iepersestraat; (47)
- de Werviksestraat; (48)
- de Stationstraat. (49)

Welke maatregelen er precies genomen moeten worden, dient in het ontwerp uitgemaakt te worden. Zo zullen er zeker binnen de bebouwde kom snelheidsremmende maatregelen gewenst zijn. Dit kan o.a. d.m.v. asverschuivingen, verhoogde inrichtingen, Bij het nemen van maatregelen dient er steeds gewaakt te worden over een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

* Poorteffecten

Een poort heeft als doel de automobilist attent te maken op het feit dat hij een bepaald gebied binnenkomt, nl. de bebouwde kom. Een poort duidt aan dat vanaf daar andere gedragsregels gelden. Eén van deze gedragsregels is een ander snelheidsregime. De toegangspoort moet de automobilist erop wijzen dat hij zich moet aanpassen aan de andere weggebruikers en aan de verblijfsfunctie in het algemeen. De uitgangspunten van een poorteffect zijn gericht op een verandering van het ruimtelijk beeld en aansluitend, het invoeren van fysieke maatregelen voor snelheidsbeheersing.

Een poorteffect kan bv. gecreëerd worden door ter hoogte van de komgrens een verhoogde berm, waarin bomen en struiken geplant kunnen worden, aan te leggen. Dit zorgt dan vanop een afstand voor een visuele vernauwing van de weg waardoor de aandacht van de bestuurder verhoogd wordt. Een ander voorbeeld om een poorteffect te creëren is het plaatsen van een vaste middenberm ter hoogte van de grens van de bebouwde kom. Op die manier ontstaat er een asverschuiving in de rijbaan en wordt de aandacht van de automobilist verhoogd.

Het creëren van poorteffecten bij het binnenkomen van de bebouwde kom hangt samen met de verdere herinrichting van de invalsweg.

Op volgende invalswegen naar het centrum van Moorslede dient een poort voorzien te worden :

- de Roeselaarsestraat; (50)
- de Gentsestraat; (51)
- de Breulstraat; (52)
- de Dadizeelsestraat; (53)
- de Iepersestraat; (54)
- de Stationstraat. (55)

De rotonde t.h.v. het kruispunt van de Roeselaarsestraat met de Passendaalsestraat vormt eigenlijk al een poorteffect op die Roeselaarsestraat.

* Schoolomgevingen

De verschillende schoolomgevingen zullen heringericht worden. In de gemeente Moorslede is de zone 30 regel in de schoolomgevingen reeds van toepassing tijdens het schooljaar. Gedurende de zomervakantie wordt de zone 30 maatregel opgeheven.

Het gaat om de volgende scholen :

- de kleuter- en lagere school langs de Stationstraat; (56)
 - de gemeenteschool langs de Roeselaarsestraat; (57)
 - het gemeenschapsonderwijs (middelbare school) langs de Passendaalsestraat. (58)
- * Verbinding sportcentrum en centrumgebied Moorslede (59)

Omwille van de bereikbaarheid van het sportcentrum zal er gezocht worden naar de mogelijkheid van een fiets- en voetgangersdoorsteek naar de kern van Moorslede (omgeving markt en kerk). Via zo'n doorsteek wordt het sportcentrum een stuk vlotter bereikbaar.

Op de volgende kaart worden de verkeersleefbaarheidsmaatregelen voor de kern van Moorslede aangegeven.



Legende

-  Invoering zone 30 in de verschillende woonwijken
-  Inrichting van het enge centrum tot zone 30 om zo een samenhangend voetgangersgebied en aangename kern te creëren
-  Verkeersveilige en -leefbare inrichting van de verschillende invalswegen
-  Inrichting van de schoolomgeving
-  Poort-effect bij het binnenkomen van de bebouwde kom
-  Creëren van een fiets- en voetgangersdoorsteek tussen de kern van Moorslede en het sportcentrum

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 12 :

**VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE
KERN VAN MOORSLEDE**



2.2.6.2.2. Verkeersleefbaarheidsmaatregelen in het centrum van Dadizele

* Centrumgebied Dadizele (60)

Het centrumgebied van de kern van Dadizele is reeds ingericht als zone 30 gebied. Eventueel kan dit gebied nog uitgebreid worden met een aantal aanpalende straten.

* Zone 30 in de woonwijken

Net zoals voor de woonwijken in het centrum van Moorslede wordt ook voor de woonwijken in het centrum van Dadizele voorgesteld om die in te richten als zone 30 gebieden. Dit moet de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in deze wijken gaan verhogen. Het gaat hier om volgende woonwijken :

- Wijk tussen de Ledegemsestraat, grens, Meensesteenweg (N32) en de Kleppestraat; (61)
- Wijk tussen de Ledegemsestraat, Azalealaan en Geluwestraat; (62)
- Wijk tussen de Ledegemsestraat, Kleppestraat, Azalealaan en Remi Dewittestraat; (63)
- Wijk tussen de Azalealaan, Millesteenstraat, Bakkerhoekstraat en Menenstraat. (64)

Om de wijken om te vormen tot zone 30 gebieden zijn niet altijd zware ingrepen noodzakelijk. Nieuwe woonwijken zullen automatisch als zone 30 gebied ingericht worden. (42)

* Verkeersveilige en -leefbare invalswegen

Zoals de verschillende invalswegen naar het centrum van Moorslede een verkeersleefbare en -veilige inrichting dienen te krijgen is dit ook het geval voor de invalswegen naar Dadizele. Via de herinrichting moet het gewenste snelheidsbeleid afgedwongen kunnen worden. Er moet eveneens voldoen ruimte vrij gemaakt worden voor de zwakke weggebruikers. Voor Dadizele gaat het om volgende wegen :

- de verbinding Dadizeelsestraat - Moorsledestraat; (65)
- de Ledegemsestraat; (66)
- de Kleppestraat; (67)
- de Geluwestraat; (68)
- de Beselarestaat. (69)

Welke maatregelen er precies genomen moeten worden, dient in het ontwerp uitgemaakt te worden.

* Poorteffecten

Het binnenkomen van de bebouwde kom via een invalsweg dient duidelijk zichtbaar te zijn door het gebruik van poorteffecten. Langs volgende wegen worden poorteffecten voorzien :

- Moorsledestraat; (70)
- Ledegemsestraat; (71)
- Klepestraat; (72)
- Geluwestraat; (73)
- Beselarestaat. (74)

Het voorzien van een poorteffect t.h.v. de bebouwde komgrens kadert binnen de herinrichting van de invalswegen. Het vormt een maatregel ter bevordering van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van de weg.

* Schoolomgevingen

De omgeving van de scholen dient benadrukt en ingericht te worden om zo t.h.v. de schoolpoort de veiligheid van de schoolgaande jeugd te verhogen. Ook hier is de zone 30 tijdens het schooljaar van toepassing (in de schoolvakantie wordt de zone 30 opgeheven).

De Vrije Basisschool in Dadizele heeft twee afdelingen. De ene situeert zich t.h.v. het kruispunt van de Ledegemsestraat met de Moorsledestraat (75) en de andere langs de Ledegemsestraat (76).

* Aanpassen Waterstraat (12)

Opdat de Waterstraat zijn functie als lokale omleidingsweg rondom Dadizele kan vervullen, dient deze weg in eerste instantie aangeduid worden als een enkelrichtingsstraat voor het gemotoriseerd verkeer. Op termijn zal de weg verbreed worden om in beide richtingen als omleidingsweg te kunnen fungeren. Dit is niet enkel belangrijk voor de afwikkeling van het vrachtverkeer maar zal ook belangrijk zijn voor de ontsluiting van het Dadipark bij de mogelijke nieuwe ontwikkelingen.

Op de volgende kaart worden de verkeersleefbaarheidsmaatregelen voor de kern van Dadizele aangegeven.



Legende

-  Invoering zone 30 in de verschillende woonwijken
-  Eventuele uitbreiding van de bestaande zone 30 in het centrum van Dadizele
-  Aanpakken van de verschillende invalswegen tot verkeersveilige en -leefbare assen
-  Verkeersveilige en -leefbare inrichting van de N32 met aandacht voor :
 - goede oversteekbaarheid
 - veilige fietsvoorzieningen
 - veilige inrichting kruispunten
-  Aandacht voor de schoolomgeving
-  Herinrichting van de Waterstraat voor de ontsluiting van Dadipark en enkele bedrijven langs de Dadizeelsestraat om de dorpskern van Dadizele te ontlasten
-  Poort-effect
-  Dadipark
-  Ontsluiting parking Dadipark

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 13 :

**VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE
KERN VAN DADIZELE**



2.2.6.2.3. Verkeersleefbaarheidsmaatregelen in het centrum van Slyps

- * Zone 30 gebied in het centrum van Slyps (77)

De kern van Slyps dient in analogie met die van Dadizele en die van Moorslede ingericht te worden als zone 30 gebied. Op die manier moet er een verkeersleefbare en -veilige kern ontwikkeld worden.

- * Inrichting invalsweg (78)

De Strobomestraat vormt de voornaamste invalsweg naar Slyps. Om de verkeersleefbaarheid - en veiligheid langs deze weg te verbeteren dienen er maatregelen genomen te worden. Het gaat hier vooral om snelheidsremmende maatregelen zoals bv. een wegversmalling of een verhoogde inrichting t.h.v. een kruispunt,

- * Poorteffecten

Langs volgende wegen wordt een poorteffect voorzien :

- de Strobomestraat; (79)
- beide zijden van de Waterstraat. (80) (81)

- * Schoolomgeving

De omgeving van de Kleuter- en lagere school in Slyps dient ingericht om zo de veiligheid van de scholieren te bevorderen. De zone 30 is hier reeds van toepassing gedurende het schooljaar (niet tijdens de zomervakantie). (82)

Op de volgende kaart worden de verkeersleefbaarheidsmaatregelen voor de kern van Slyps aangegeven.



Legende

-  Invoering zone 30 in het centrum van Sliips
-  Aandacht voor een verkeersleefbare en -veilige inrichting van de invalsweg naar Sliips
-  Verkeersleefbare inrichting van de ontsluitingsweg tussen Moorslede, Dadizele en Sliips
-  Aandacht voor de schoolomgeving
-  Poort-effect

Mobiliteitsplan
MOORSLEDE

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Moorslede

KAART 14 :

**VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE
KERN VAN SLYPS**



2.3. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

Vervoersmanagement is een beleidsoptie waarin gepoogd wordt om de groei van de automobilititeit te beperken en andere vervoerswijzen te promoten. In het algemeen kan gesteld worden dat de inkomensgroei, de groei van het aantal gezinnen, de werkgelegenheidsontwikkelingen verantwoordelijk zijn voor de groei van het aantal autokilometers. Ook de aanleg van infrastructuur heeft een groei tot gevolg.

In dit hoofdstuk wordt nagegaan welke maatregelen de gemeente Moorslede zou kunnen nemen om deze trend om te buigen.

Er moet echter mee rekening gehouden worden dat in gebieden waar weinig congestie aanwezig is, het moeilijker is om instrumenten in te zetten die een selectiever autogebruik bevorderen.

De ondersteunende en flankerende maatregelen worden onderverdeeld in 6 categorieën.

2.3.1. VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN, ...

* Bedrijfsvervoersplannen (83)

Om het woon-werkverkeer van een bedrijf of bedrijvenzone efficiënter te organiseren en zo het niet noodzakelijke autogebruik te verminderen kan een bedrijfsvervoersplan gemaakt worden. Dit kan onder meer door het opzetten van carpoolprogramma's, door het openbaar vervoer te verbeteren, door het fietsen aan te moedigen, door bedrijfsvervoer te voorzien.

De gemeente zal de afzonderlijke bedrijven of de bedrijven van een industriezone aanmoedigen om een bedrijfsvervoersplan op te maken.

* Fietsvergoeding voor het gemeentepersoneel (84)

De gemeente zal een fietsvergoeding geven aan zijn personeel. Op die manier kan het fietsgebruik gestimuleerd worden bij het personeel dat op een kleine afstand van het werk woont en nu nog met de wagen komt werken. Ook de bedrijven in Moorslede zouden het fietsgebruik onder hun werknemers moeten stimuleren. Uit de pendelgegevens is immers gebleken dat er ondanks de relatief korte afstand veel werknemers uit Moorslede (40 %) toch de wagen nemen om ergens in Moorslede te gaan werken.

* Fietsen voor het personeel (85)

De gemeente zal fietsen ter beschikking stellen van zijn personeel voor verplaatsingen in functie van het werk.

* Halte-accommodatie (23)

De haltes en zijn voorzieningen in propere staat houden door deze regelmatig te reinigen en de vuilbakken regelmatig te ledigen. Het is de taak van de gemeente om de halteaccommodatie op te krikken en te onderhouden (verlichting, afvalbakken, informatieborden, ...). Om het gebruik van de fiets als voor- en natransportmiddel aantrekkelijker te maken moeten er aan de belangrijkste bushaltes voldoende, veilige en comfortabele fietsstallingen aangeboden worden, die het liefst nog overdekt zijn.

* Fietsenstallingen (35)

Nabij instellingen die veel fietsverkeer aantrekken dienen stallingen voor fietsen te worden voorzien. Afhankelijk van de functie moeten de stallingen op eigen terrein worden gerealiseerd (onderwijs, kantoren, ziekenhuizen) of bij meer publiek gerichte functies (postkantoor, winkels, station) op publiek toegankelijke terreinen.

Bij het sportcentrum, de scholen zal er voorrang gegeven worden aan het realiseren of het eventueel uitbreiden van de bestaande fietsenstalling. Hetzelfde geldt ook voor o.a. het gemeentehuis, de bibliotheek, ...

Ook bij de bushaltes moeten fietsstallingen voorzien worden. De fiets vormt immers een belangrijk voor- en natransportmiddel voor het openbaar vervoer. Op regelmatige tijdstippen dient gecontroleerd te worden of de aanwezige fietsstalling nog voldoet aan de behoefte (of er geen bijkomende stallingsmogelijkheden nodig zullen zijn).

* Overeenkomst tussen de gemeente en de bedrijven (86)

Om de vrachtwagens effectief gebruik te laten maken van de wegen die als vrachtroute geselecteerd worden, zal de gemeente een overeenkomst afsluiten met de verschillende bedrijven. Daarbij kunnen de bedrijven erin toestemmen dat ze deze wegen zullen gebruiken voor hun transport. In ruil daarvoor zal de gemeente dan instaan voor het onderhoud van die verschillende wegen. De bedrijven verbinden er zich dan eveneens toe dat ze hun leveranciers en klanten ertoe zullen aanzetten om eveneens van deze vrachtroutes gebruik te maken.

* Signalisatieplan (5)

Een goede bewegwijzering is belangrijk om het verkeer via een goede route naar een bepaalde plaats te leiden. Door een goede signalisatie kan men het doorgaand autoverkeer uit het centrum weren. Met een aangepaste signalisatie kan het verkeer naar de gewenste wegen gestuurd worden. Signalisatie kan ook in het parkeerbeleid een belangrijke rol gaan spelen.

Signalisatie is niet enkel van belang voor het gemotoriseerd verkeer, maar ook voor de fietsers is dit noodzakelijk. Zo kan men de fietsers de kortste route wijzen naar een bepaald attractiepunt. Met signalisatie die speciaal voorzien is voor fietsverkeer kan de route naar bv. het cultureel centrum, de bibliotheek of het sportcentrum aangeduid worden.

* Overleg buurgemeenten (6)

Om er voor te zorgen dat het verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de hoofd-, primaire en secundaire wegen zoals gewenst in het duurzaam mobiliteitsbeleid en volgens de categorisering van het wegennet, dient er een aangepaste verkeerssignalisatie opgemaakt te worden. Het doorgaande verkeer tussen Roeselare en Ieper kan via het wegennet volledig rond Moorslede afgeleid worden.

Door vanuit Roeselare en vanuit Ieper de respectievelijke richtingen aan te geven in analogie met de categorisering van het wegennet zal zeker al het verkeer dat de weg niet gewoon is gebruik maken van de juiste wegen. Als er bv. vanuit Roeselare op de R32 geen richtingaanwijzers meer staan richting Ieper die gebruik maken van wegen die door Moorslede lopen, kan er al een stuk doorgaand verkeer geweerd worden.

Het plaatsen van verkeerssignalisatie is geen materie voor Moorslede alleen. De gemeente Moorslede zal dan ook een vergadering beleggen met zijn buurgemeenten en de overige wegbeheerders (Provincie en A.W.V.) om afspraken te maken rond een aangepaste signalisatie.

Om het doorgaand verkeer uit de verschillende gemeenten tussen Ieper en Roeselare te weren, zullen de gemeenten gezamenlijk overleg plegen. Er zal intergemeentelijk samengewerkt worden om een globaal concept uit te werken omtrent het doorgaand verkeer.

- * Gemachtigde opzichters (87)

Gemachtigde opzichters begeleiden de kinderen op de schoolroutes. Gemachtigde opzichters worden door de gemeente aangesteld (bv. PWA'ers) en/of zijn de leerkrachten van de school. Er is een bijkomende sensibiliseringsactie, waarbij de ouders ingelicht worden en gevraagd worden om de kinderen langs deze routes te voet of met de fiets naar school te sturen.

In Moorslede staan er t.h.v. de verschillende schoolpoorten gemachtigde opzichters.

- * Schoolenquête (88)

De gemeente is van plan een enquête te organiseren om zo na te gaan welke wegen frequent gebruikt worden voor het schoolgaand verkeer. Langs deze wegen zou dan bijzondere aandacht besteed worden aan de veiligheid van de fietsers.

- * Fietsregistratie (89)

In de fiets kan men het rijksregisternummer van de eigenaar laten graveren. Door deze maatregel zal de dief afgeschrikt worden. Fietsdiefstallen zijn immers een belangrijke rem op het gebruik van de fiets.

2.3.2. TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN, ...

- * Derdebetalerssysteem (90)

Nadat het aanbod aan openbaar vervoer verbeterd is, zal de gemeente overwegen om geheel of gedeeltelijk tussen te komen in de kosten van het openbaar vervoer. Op die manier kunnen de inwoners van de gemeente genieten van gratis of goedkoper openbaar vervoer.

Het Vlaams Gewest treedt reeds op als derde betaler voor de 65-plussers.

- * Vergoeding voor het gebruik van het openbaar vervoer (91)

De gemeente zal een vergoeding geven aan z'n personeel dat met het openbaar vervoer naar het werk komt. Deze maatregel vormt een extra stimulans om toch maar gebruik te maken van het openbaar vervoer i.p.v. de wagen. Een andere mogelijkheid is dat de gemeente het abonnementsgeld van het openbaar vervoer volledig terugbetaalt aan zijn werknemers.

Deze maatregel kan ook in de bedrijven, scholen, enz. toegepast worden.

2.3.3. ALGEMENE SENSIBILISERING DOOR CAMPAGNES

* Informatieverschaffing bevolking (92)

Als onderdeel van het mobiliteitsplan wordt een sensibiliseringscampagne opgezet. Bij het opstarten van een sensibiliseringscampagne moet rekening worden gehouden met volgende uitgangspunten :

- + Sensibilisering is een langdurig proces dat slechts op langere termijn vruchten afwerpt. Het uiteindelijk doel van de sensibiliseringscampagne is immers een gedragsverandering teweeg te brengen.
- + Eenmalige initiatieven hebben dan ook doorgaans weinig effect. De kans op succes vergroot wanneer de campagne is ingebed in een mix van andere beleidsinitiatieven.
- + Bij een sensibiliseringscampagne moet een plan op langere termijn uitgewerkt worden waarbij rekening wordt gehouden met timing en financiële middelen. Een goed uitgewerkte en doorgevoerde sensibiliseringscampagne kost geld : ontwikkeling, coördinatie, multimedia, ...

De boodschap die wordt overgedragen moet duidelijk en consequent zijn en de ontvanger moet werkelijk wijzigingen kunnen vaststellen in het beleid en in de feitelijke situatie. Zo niet zal de ontvanger van de boodschap deze als ongeloofwaardig ervaren en zijn gedrag niet aanpassen.

Voor de sensibiliseringscampagne wordt een eigen stijl ontworpen, die de herkenbaarheid van de boodschap zal schragen. Een campagnestijl is een vormgevingsconcept dat wordt toegepast op alle producten die gedurende de campagne zullen worden gebruikt.

De campagnestijl zal ook toekomstgericht zijn. Telkens er nieuwe realisaties worden bekend gemaakt wordt dezelfde stijl gehanteerd, met een korte, krachtige en steeds opnieuw terugkerende slogan.

Na de goedkeuring van het mobiliteitsplan zal de gemeente haar inwoners inlichten over de belangrijkste conclusies en maatregelen die in het mobiliteitsplan vermeld worden. Dit kan gebeuren in een informatievergadering of door het uitgeven van een samenvattende folder. Wanneer er bepaalde maatregelen uit het mobiliteitsplan uitgevoerd worden of toegepast zullen worden in de gemeente, moeten de inwoners daarover ten gepaste tijde ingelicht worden.

* Verkeerscampagne (93)

De politie en gemeente zullen samen verkeerscampagnes opstarten ter bevordering van de verkeersveiligheid. Zo kunnen ze bv. een campagne starten rond het dragen van de gordel, rond het fietsgebruik voor de kleine inkopen, ...

* Informatie over het openbaar vervoer (94)

De gemeente zal samen met De Lijn een campagne starten ter promotie van het openbaar vervoer. Daarnaast moeten ook wijzigingen in het openbaar vervoersaanbod of de dienstregeling duidelijk kenbaar gemaakt worden aan de bevolking. Dit kan door middel van affiches, folders, ... Dit mag uiteraard geen eenmalige actie zijn. De mensen moeten continu geïnformeerd worden over de mogelijkheden van openbaar vervoer in hun gemeente. De informatie kan bv. weergegeven worden in het gemeentelijk infoblad.

2.3.4. SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

* Verkeerseducatie (95)

De politie en/of rijkswacht zullen in het begin van het schooljaar in alle scholen gaan spreken over verkeersveiligheid en hoe de leerlingen zich veilig in het verkeer kunnen gedragen. Dit zal dan eventueel in de praktijk eens toegepast worden in bv. een verkeerspark. Door het creëren van zo'n verkeerspark kunnen de scholieren met hulp van de politie wegwijs gemaakt worden in de verkeersregels. Op die manier kunnen ze op een speelse manier leren hoe ze zich op de openbare weg veilig kunnen verplaatsen.

Daarnaast zal men de leerlingen al op school bewust maken van de mobiliteitsproblematiek. Ze aanmoedigen om gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen. Ze moeten erop gewezen worden dat er nog andere vervoersmiddelen bestaan dan de wagen.

* Promoten van het fietsgebruik (96)

Het geven van een fietsvergoeding aan het gemeentepersoneel zal reeds een vorm van promotie betekenen voor de fiets. Ook de bedrijven dienen het fietsgebruik onder hun personeel aan te moedigen. De werknemers kunnen bv. gewezen worden op de vele voordelen die het fietsen biedt (milieuvriendelijk, goed voor de conditie, het is gezond, ...).

Ook in de scholen moet er promotie gemaakt worden voor het fietsgebruik. Een grote groep leerlingen wordt immers met de wagen aan de schoolpoort afgezet.

* Verkeersveiligheid (97)

De gemeente zal aan de schoolgaanden uit zijn gemeenten bv. reflecterende strips geven die de scholieren op hun kledij, boekentas, ... kunnen bevestigen. Op die manier helpt de gemeente mee aan het verhogen van de verkeersveiligheid van de

jongeren. Die strips zullen de leerlingen in het donker immers van op afstand duidelijk zichtbaar maken voor het aankomend verkeer.

2.3.5. HANDHAVING VAN BIJV. SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGIMES, ...

- * Handhaving parkeerbeleid en snelheidsbeleid (98)

De effectiviteit van het gemeentelijk parkeerbeleid is sterk afhankelijk van de mate waarin de maatregelen die tot doel hebben het parkeren te reguleren, worden nageleefd. Handhaving en controle zijn dan ook te beschouwen als sluitstuk van het gemeentelijk parkeerbeleid. Hetzelfde geldt trouwens voor het snelheidsbeleid.

- * Handhaving doorgaand vrachtverkeer (99)

Ter ondersteuning van een aangepaste verkeerssignalisatie voor het weren van het doorgaand (vracht)verkeer, dient een handhavingsbeleid opgezet te worden.

- * Fietscontrole (100)

In het begin van het schooljaar zal de politie controleren of de fietsen en bromfietsen van de leerlingen in orde zijn. Deze actie kunnen ze ook uitbreiden tot alle fietsers. Op die manier kan een bijdrage geleverd worden aan de veiligheid van deze weggebruikers.

2.3.6. BELEIDSONDERSTEUNING

- * Verkeerscommissie (101)

Om het verkeersbeleid in de gemeente te bepalen zal er een verkeerscommissie opgericht worden. De commissie zal samengesteld worden uit deskundigen (politie, rijkswacht, ...) en maatschappelijke actoren (scholen, verenigingen, ...).

Daarnaast zal er ook gekozen worden voor de oprichting van een verkeersveiligheidsceel die samengesteld zou zijn uit leden van de politie, rijkswacht en technische dienst (afdeling infrastructuur). Indien nodig kan deze groep uitgebreid worden met een extern expert.

2.4. SAMENHANG WERKDOMEINEN

De verschillende werkdomeinen (ruimtelijke opties, opties verkeers- en vervoersnetwerken en ondersteunende en flankerende maatregelen) vormen samen het mobiliteitsplan. Enkel wanneer de opties uit de verschillende domeinen gecombineerd ingevoerd worden, zal dit een duidelijke invloed hebben op het mobiliteitsgedrag in de gemeente.

- Het verdichten van de kern i.p.v. het verder verlinten van het woongebied langs de invalswegen, zal een invloed hebben op de modal split. Hoe dichter men bij de kern en de verschillende functies in de kern woont, hoe gemakkelijker men de mensen kan overtuigen om te voet of met de fiets te gaan i.p.v. de wagen te nemen. De kernverdichting zorgt er eveneens voor dat het openbaar vervoer beter kan inspelen op de behoeften van de reizigers..
- Het BPA dat opgemaakt wordt voor het centrum van Dadizele en waarin ook randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het nieuwe Dadipark worden vastgelegd, probeert ook reeds in te spelen op de mobiliteitseffecten van deze attractie. Er wordt onmiddellijk rekening gehouden met de ontsluiting van deze site en het verkeer dat gegenereerd zal worden. Daarom worden er maatregelen vastgelegd zoals o.a. het vastleggen van de grootte en de locatie van het parkeerterrein (om geen parkeeroverlast op andere plaatsen te hebben), de route die het gemotoriseerd verkeer naar het park moet volgen (via verbrede Waterstraat), ...
- Een uitgestippeld fietsroutenetwerk zal de mensen niet aanzetten om over te stappen van de wagen naar de fiets. Het fietsroutenetwerk moet uitgebouwd worden met veilige, comfortabele fietsvoorzieningen. Daarnaast kan een campagne of een fietsvergoeding de mensen verder gaan stimuleren om de fiets te nemen voor korte verplaatsingen. Ook goede fietsenstalling kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.
- De inrichting van de invalswegen moet de verkeersleefbaarheid en -veiligheid gaan verhogen. Bij die inrichting moet ervoor gezorgd worden dat de gewenste snelheid van het verkeer er zoveel als mogelijk afgedwongen wordt. Opdat het snelheidsbeleid gerespecteerd zou worden, vormen snelheidscontroles een middel.
- Het overleg met de buurgemeenten moet de basis vormen voor de aanpassing van de verkeerssignalisatie tussen Ieper en Roeselare.
- De gemachtigde opzichters zullen samen met de periodieke invoering van de zone 30 ter hoogte van de schoolomgeving bijdragen tot een verhoogde verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de schoolgaande jeugd.
- Om de aanwezigheid van vrachtverkeer en de hinder ervan zoveel mogelijk te beperken, werkt de gemeente aan de uitbouw van vrachtroutes, o.a. enkelrichtingscircuit in het centrum van Moorslede, plaatselijke omleidingen (via bestaande wegeninfrastructuur) rond de kern van Dadizele, vrachtverbod op een aantal wegen, Om deze maatregelen (en de

bijhorende investeringen) kracht bij te zetten zal de gemeente de verschillende bedrijven op haar grondgebied aanspreken opdat zij en hun leveranciers deze hiervoor geschikte wegen zouden gebruiken. Ook de verkeerssignalisatie zal in die zin aangepast worden.

- Door het verhogen van de frequentie van een aantal busverbindingen zodat voldaan is aan de basismobiliteit, ontstaan er frequentere verbindingen tussen Moorslede en de omliggende gemeenten. Dit moet de mensen aanmoedigen om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Ook de invoering van een aantal nieuwe verbindingen, zoals de snelbus Ieper-Roeselare, de voorstadslijn Roeselare-Moorslede moet meer mensen kunnen aanspreken om over te stappen naar het openbaar vervoer. De aanpassing van het openbaarvervoersnetwerk dient samen te gaan met een informatiecampagne om iedereen op de hoogte te brengen van de wijzigingen en om de mensen te stimuleren tot het gebruik van het openbaar vervoer i.p.v. de wagen.

3. ACTIEPLAN EN FINANCIËLE RAMING

In het volgend overzicht worden de verschillende acties, die in de voorgaande hoofdstukken werden aangegeven, opgesomd, samen met een haalbare realisatietermijn en een raming. Telkens wordt ook de verantwoordelijke partner aangegeven.

De haalbare termijn wordt aangegeven in :

- KT = korte termijn : periode tussen 2004 en 2005;
- MT = middellange termijn : periode tussen 2006 en 2010;
- LT = lange termijn : periode na 2010.

REFERENTIE	VOLGNR.	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING
RUIMTELIJKE OPTIES							
2.1.2.	1	Opmaak GRS	x			Gemeente	€ 20.000,00
2.1.2.	2	Opmaak BPA 'Omgeving Dadipark'	x			Gemeente	€ 20.000,00
2.1.2.	3	Opmaak BPA 'Zonevreemde bedrijven en woningen'	x			Gemeente	€ 10.000,00

VERKEERS- EN VERVOERSNETWERKEN

AUTOVERKEER

2.2.1.2.1.	4	Aanpassen borden aan de invoering van het gewenste snelheidsbeleid	x	x	x	A.W.V., gemeente, provincie	€ 2.350,00
2.2.1.2.2.	5	Aanpassing verkeerssignalisatie	x	x	x	A.W.V., gemeente, provincie	€ 2.500,00
2.2.1.2.2.	6	Intergemeentelijk overleg : weren doorgaand verkeer	x			Gemeenten	p.m.

REFERENTIE	VOLGNR.	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING
2.2.1.2.2.	7	Opstellen streefbeeld N32		×		Provincie	€ 25.000,00

PARKEREN

2.2.2.2.	8	Uitstippelen parkeersignalisatie	×	×	×	Gemeente	€ 1.000,00
2.2.2.2.	9	Aandacht parkeerruimte bij nieuwe ontwikkeling Dadipark	×			Gemeente, projectteam	p.m.
2.2.2.2.	10	Onderzoek naar locaties voor het parkeren van vrachtwagens	×			Gemeente	p.m.

GOEDERENVERVOER

2.2.3.2.	5	Aangepaste verkeerssignalisatie	×	×	×	A.W.V., gemeente, provincie	€ 2.500,00
2.2.3.2.	11	Realiseren enkelrichtingscircuit voor het vrachtverkeer in het centrum van Moorslede (Stationstraat - Roeselaarsestraat - Passendaalsestraat)	×			Gemeente	Fase 1 : proefopstelling (begin 2004) : € 2.200,00
2.2.3.2.	12	Aanpassing Waterstraat als lokale omleidingsweg	×			Gemeente	Fase 1 : invoering enkelrichtingsverkeer
2.2.3.2.	13	Verbreding Oude Iepersestraat		×		A.W.V.	€ 250.000,00
2.2.3.2.	14	Instellen vrachtwagenverbod	×			Gemeente	p.m.
2.2.3.2.	15	Parkeerverbod voor vrachtwagens in de woonwijken	×			Gemeente	p.m.
2.2.3.2.	10	Onderzoek locaties voor het parkeren van vrachtwagens	×			Gemeente	p.m.

REFERENTIE	VOLGNR.	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING
OPENBAAR VERVOER							
2.2.4.2.	16	Ophogen frequentie buslijnen i.f.v. basismobiliteit	×			De Lijn	p.m.
2.2.4.2.	17	Versterken lijn Roeselare - Menen (lijn 65a)		×		De Lijn	p.m.
2.2.4.2.	18	Invoering belbus Moorslede	×			De Lijn	p.m.
2.2.4.2.	19	Voorstadslijn Roeselare - Moorslede		×		De Lijn	p.m.
2.2.4.2.	20	Snelbus Roeselare - Ieper		×		De Lijn	p.m.
2.2.4.2.	21	Bediening kern Dadizele	×			De Lijn	p.m.
2.2.4.2.	16 of 18	Bediening kern Slyps	×			De Lijn	p.m.
2.2.4.2.	22	Aandacht voor de doorstroming van het openbaar vervoer bij herinrichting wegen	×	×	×	A.W.V., Provincie, gemeente	p.m.
2.2.4.2.	23	Halte-accommodatie	×	×	×	Gemeente	p.m.

FIETSVERKEER							
2.2.5.2.	24	Uitbouw oude spoorwegbedding Ieper - Roeselare als hoofdroute voor het fietsverkeer		×	×	Provincie, gemeente	€ 250.000,00 / lopende km
2.2.5.2.	25	Aanleg veilige en comfortabele fietsvoorzieningen langs de Stationstraat (bovenlokale route)	×			Provincie, gemeente	€ 300.000,00
2.2.5.2.	26	Aanleg veilige en comfortabele fietsvoorzieningen langs de verbinding Iepersstraat - Werviksestraat (bovenlokale route)		×		Provincie, gemeente	€375.000,00
2.2.5.2.	27	Aandacht voor de veiligheid en het comfort van de fietsers bij ev. herinrichting v.d. verbinding Waterstraat - Sprietstraat - Slypsstraat (bovenlokale route)	×	×	×	Provincie, Gemeente	p.m.

REFERENTIE	VOLGNR.	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING
2.2.5.2.	28	Beveiligen fietsoversteek oude spoorwegbedding Ieper - Roeselare t.h.v. de Roeselaarsestraat		x	x	Provincie, gemeente	Gekoppeld aan inrichting oude spoorwegbedding
2.2.5.2.	29	Beveiligen fietsoversteek oude spoorwegbedding Ieper - Roeselare t.h.v. de Stationstraat		x	x	Provincie, gemeente	
2.2.5.2.	30	Aanleg en beveiligen fietsvoorzieningen langs de Breulstraat		x		Gemeente	€ 30.000,00
2.2.5.2.	31	Aanleg en beveiligen fietsvoorzieningen langs de Iepersestraat		x		Gemeente	€ 12.000,00
2.2.5.2.	32	Aanleg en beveiligen fietsvoorzieningen langs de Dadizeelsestraat - Moorsledestraat	x			Gemeente	€ 50.000,00
2.2.5.2.	33	Aanleg en beveiligen fietsvoorzieningen langs de Beselarestraat		x		Gemeente	€ 10.000,00
2.2.5.2.	34	Aanleg en beveiligen fietsvoorzieningen langs de Kortrijksestraat		x		Gemeente	€ 10.000,00
2.2.5.2.	5	Signalisatieplan fietsroutes (onderdeel van algemeen signalisatieplan)	x	x	x	Gemeente, Provincie	€ 2.500,00
2.2.5.2.	35	Plaatsen van fietsenstallingen		x		Gemeente	€ 1.250,00

VERKEERSLEEFBAARHEID EN VOETGANGERSGEBIEDEN

2.2.6.1.	36	Verkeersleefbare en -veilige inrichting van de N32 als secundaire weg II		x	x	Provincie	Te bepalen na realisatie van actie 7
----------	----	--	--	---	---	-----------	--------------------------------------

REFERENTIE	VOLGNR.	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING
MAATREGELEN IN DE KERN VAN MOORSLEDE							
2.2.6.2.1.	37	Herinrichting omgeving markt en kerk in het centrum van Moorslede		x		Gemeente	€ 50.000,00
2.2.6.2.1.	38	Zone 30 in woonwijk tss. Stationstraat-Passendaalsestraat- Stadendreve			x	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.1.	39	Zone 30 in woonwijk tss. Roeselaarsestraat-Stadendreve- Passendaalsestraat-Veldstraat			x	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.1.	40	Zone 30 in woonwijk tss. Roeselaarsestraat-Veldstraat- Passendaalsestraat			x	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.1.	41	Zone 30 in woonwijk tss. Dadizeelsestraat-Sparrestraat- Slypsstraat		x		Gemeente	p.m.
2.2.6.2.1.	42	Zone 30 in nieuw te ontwikkelen woonwijken	x	x	x	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.1.	11	Enkelrichtingscircuit voor vrachtwagens in centrum Moorslede	x				Fase 1 : proefopstelling € 2.200,00 (begin 2004)
2.2.6.2.1.	43	Inrichting invalsweg Roeselaarsestraat			x	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.1.	44	Inrichting invalsweg Pater Lievensstraat - Gentsestraat			x	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.1.	45	Inrichting invalsweg Breulstraat		x		Gemeente	€ 210.000,00
2.2.6.2.1.	46	Inrichting invalsweg Dadizeelsestraat	x			Gemeente	€ 250.000,00
2.2.6.2.1.	47	Inrichting invalsweg Iepersestraat		x		Gemeente	Samen met aanleg fietsvoorzieningen (zie punt 24)

REFERENTIE	VOLGNR.	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING
2.2.6.2.1.	48	Inrichting invalsweg Wervikstraat		×		Gemeente	Samen met aanleg fietsvoorzieningen (zie punt 25)
2.2.6.2.1.	49	Inrichting invalsweg Stationstraat	×			Gemeente	Samen met aanleg fietsvoorzieningen (zie punt 25)
2.2.6.2.1.	50	Poorteffect Roeselaarsestraat				Gemeente	Gerealiseerd
2.2.6.2.1.	51	Poorteffect Gentsestraat			×	Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak
2.2.6.2.1.	52	Poorteffect Breulstraat		×		Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak
2.2.6.2.1.	53	Poorteffect Dadizeelsestraat	×			Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak
2.2.6.2.1.	54	Poorteffect Iepersestraat		×		Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak
2.2.6.2.1.	55	Poorteffect Stationstraat	×			Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak
2.2.6.2.1.	56	Schoolomgeving Stationstraat	×			Gemeente	€ 2.500,00
2.2.6.2.1.	57	Schoolomgeving Roeselaarsestraat	×			Gemeente	€ 2.500,00
2.2.6.2.1.	58	Schoolomgeving Passendaalsestraat	×			Gemeente	€ 2.500,00
2.2.6.2.1.	59	Realiseren voetgangers- en fietsdoorsteek tss. sportcentrum en kern Moorslede			×	Gemeente	€ 50.000,00

REFERENTIE	VOLGNR.	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING
MAATREGELN IN DE KERN VAN DADIZELE							
2.2.6.2.2.	60	Eventuele uitbreiding zone 30 gebied in het centrum van Dadizele			×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.2.	61	Zone 30 in woonwijk tss. Ledegemsestraat-grens-N32-Klepestraat		×		Gemeente	p.m.
2.2.6.2.2.	62	Zone 30 in woonwijk tss. Ledegemsestraat-Azalealaan-Geluwestraat			×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.2.	63	Zone 30 in woonwijk tss. Ledegemsestraat-Klepestraat-Azalealaan-Remi Dewittestraat			×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.2.	64	Zone 30 in woonwijk tss. Azalealaan-Millesteenstraat-Bakkerhoekstraat-Menenstraat			×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.1.	42	Zone 30 in nieuw te ontwikkelen woonwijken	×	×	×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.2.	65	Inrichting invalsweg Dadizeelsestraat-Moorsledestraat	×			Gemeente	€ 115.000,00
2.2.6.2.2.	66	Inrichting invalsweg Ledegemsestraat			×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.2.	67	Inrichting invalsweg Klepestraat			×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.2.	68	Inrichting invalsweg Geluwestraat			×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.2.	69	Inrichting invalsweg Beselarestraat		×		Gemeente	€ 75.000,00
2.2.6.2.2.	70	Poorteffect Moorsledestraat	×			Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak
2.2.6.2.2.	71	Poorteffect Ledegemsestraat			×	Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak
2.2.6.2.2.	72	Poorteffect Klepestraat			×	Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak

REFERENTIE	VOLGNR.	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING
2.2.6.2.2.	73	Poorteffect Geluwestraat			×	Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak
2.2.6.2.2.	74	Poorteffect Beselarestraat		×		Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak
2.2.6.2.2.	75	Schoolomgeving Ledegemsestraat (t.h.v. plaats)	×			Gemeente	€ 2.500,00
2.2.6.2.2.	76	Schoolomgeving Ledegemsestraat	×			Gemeente	€ 2.500,00
2.2.6.2.2.	12	Aanpassing Waterstraat	×			Gemeente	Fase 1 : invoering enkelrichtingsverkeer

MAATREGELEN IN DE KERN VAN SLYPS

2.2.6.2.3.	77	Invoering zone 30 in het centrum van Slyps			×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.3.	78	Inrichting invalsweg Strobomestraat		×		Gemeente	€ 70.000,00
2.2.6.2.3.	79	Poorteffect Strobomestraat		×		Gemeente	Gekoppeld aan herinrichting wegvak
2.2.6.2.3.	80	Poorteffect Waterstraat (ten noorden van Slyps)			×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.3.	81	Poorteffect Waterstraat (ten zuiden van Slyps)			×	Gemeente	p.m.
2.2.6.2.3.	82	Schoolomgeving Pastorijstraat	×			Gemeente	€ 2.500,00

ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN
VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, ...

2.3.1.	83	Bedrijfsvervoersplannen	×	×	×	Gemeente	€ 2.500,00
2.3.1.	84	Fietsvergoeding gemeentepersoneel	×	×	×	Gemeente	€ 2.500,00

REFERENTIE	VOLGNR.	ACTIE	KT	MT	LT	ACTOR	RAMING
2.3.1.	85	Fietsen voor het personeel			×	Gemeente	€ 2.500,00
2.3.1.	23	Halte-accommodatie	×	×	×	Gemeente	p.m.
2.3.1.	35	Fietsenstallingen		×		Gemeente	€ 1.250,00
2.3.1.	86	Overeenkomst tussen gemeente en bedrijven	×			Gemeente	p.m.
2.3.1.	5	Signalisatieplan	×	×	×	Gemeente	€ 2.500,00
2.3.1.	6	Overleg buurgemeenten	×			Gemeente	p.m.
2.3.1.	87	Gemachtigde opzichters	×	×	×	Gemeente	Reeds in werking
2.3.1.	88	Schoolenquête	×			Gemeente	p.m.
2.3.1.	89	Fietsregistratie	×	×	×	Gemeente	€ 1.250,00
TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN, ...							
2.3.2.	90	Derdebetalerssysteem			×	Gemeente	p.m.
2.3.2.	91	Vergoeding gebruik openbaar vervoer			×	Gemeente	p.m.
ALGEMENE SENSIBILISERING							
2.3.3.	92	Informatieverschaffing bevolking	×	×	×	Gemeente	p.m.
2.3.3.	93	Verkeerscampagne	×	×	×	Gemeente	p.m.
2.3.3.	94	Informatie openbaar vervoer	×	×	×	Gemeente	p.m.

OVERZICHT FINANCIËLE RAMING EN FASERING PER ACTOR

	KORTE TERMIJN (2004-2005)	MIDDELLANGE TERMIJN (2006-2010)	LANGE TERMIJN (NA 2010)
GEMEENTE	€ 494.300,00	€ 480.350,00	€ 64.600,00
A.W.V.	-	€ 250.000,00	-
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN	-	€ 25.000,00 (+ 250.000,00 /lopende km fietspad oude spoorwegbedding)	(€ 250.000,00 /lopende km fietspad oude spoorwegbedding)
GEMEENTE + PROVINCIE W.-VL.	€ 300.000,00	€ 375.000,00	-
DE LIJN	-	-	-
TOTAAL	€ 794.300,00	€ 1.130.350,00	€ 64.600,00

Bij het bepalen van de timing heeft de gemeente Moorslede rekening gehouden met de financiële draagkracht van de gemeente. Acties met een hoge prioriteit worden het eerst aangepakt en ingeschreven in de begroting en worden dan ook op korte termijn voorzien. In de bovenstaande tabel worden heel wat acties (zoals bv. de inrichting van de invalswegen) op lange termijn gezet. Deze inrichtingen zullen voor een groot stuk gefaseerd en puntsgewijs aangepakt worden. Concreet betekent dit dat er bv. op de Roeselaarsestraat binnen de bebouwde kom snelheidsremmende maatregelen genomen kunnen worden op korte of middellange termijn alnaargelang dit past binnen de begroting van de gemeente. De acties vanuit de gemeente zullen dan ook gerealiseerd worden i.f.v. de jaarlijkse begroting.

De verschillende partners engageren zich er toe de maatregelen uit te voeren binnen de perken van de jaarlijkse begroting. Zo moet A.W.V. zich bv. houden aan het 3-jaren programma.

De zone 30 in de verschillende woonwijken zal gefaseerd ingevoerd worden. Het is de bedoeling dat men op middellange termijn zal starten met het aanpakken van een aantal woonwijken en zo systematisch zal verder werken om in iedere woonwijk de zone 30 te kunnen invoeren. Veel zal hierbij afhangen van de financiële mogelijkheden van de gemeente. In de woonwijken die nog gerealiseerd moeten worden, zal de gemeente erop toe zien dat die onmiddellijk ingericht worden volgens

het zone 30 principe. Omwille van het hoge belang dat gehecht wordt aan de veiligheid ter hoogte van de schoolpoorten, worden in de schoolomgevingen wel op korte termijn zone 30 toegepast.

De acties rond het openbaar vervoer i.v.m. het voldoen aan de basismobiliteit worden op korte termijn gerealiseerd. De uitbreidingen van het aanbod aan openbaar vervoer zullen pas later volgen. Het investeren in flankerende maatregelen voor het openbaar vervoer in de vorm van derdebetalerssysteem en vergoedingen zal door de gemeente pas gebeuren wanneer ook het aanbod aan openbaar vervoer verbeterd wordt.

Wanneer het Dadipark gerealiseerd wordt, moet ervoor gezorgd worden dat bij de openstelling van het park ook de 2^{de} fase van de aanpassing van de Waterstraat, nl. de verbreding van deze straat, reeds uitgevoerd is. Voor een goede ontsluiting van het park is er in de Waterstraat dan immers vlot tweerichtingsverkeer noodzakelijk.

Het enkelrichtingsverkeer voor vrachtverkeer in het centrum van Moorslede dat in eerste instantie 6 maanden via een proefopstelling gerealiseerd wordt, samen met de invoering van geschrinkt parkeren met afgebakende parkeervakken, zal na die periode geëvalueerd worden. Na evaluatie zal dan overgegaan worden tot een definitieve herinrichting.

Bij de uitwerking van de maatregelen voor het fietsverkeer wordt in eerste instantie voorkeur gegeven aan de wegen die deel uitmaken van het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk. Daarna volgen de wegen die als lokale route geselecteerd zijn. Van de lokale routes zal men proberen eerst deze aan te pakken die de relaties binnen de gemeente beveiligen (as Dadizeelsestraat - Moorsledestraat). Daarna volgen de routes die samenvallen met de geselecteerde wegen voor vrachtverkeer en lokale wegen I of II.

Samen met de realisatie of de beveiliging van de fietsvoorzieningen zullen ook de wegvakken zelf aangepakt worden. Dit betekent dat eerst de wegen aangepakt zullen worden waar nog fietsvoorzieningen aangepast moeten worden. De wegvakken van de wegen waar de aanwezige fietsvoorzieningen in de huidige situatie volstaan, zullen dan ook als laatste aangepakt worden. De bijhorende signalisatie zal dan ook gefaseerd ingevoerd worden.

4. EVALUATIE

4.1. ORGANISATIE ACTIES

Na de conform verklaring van het mobiliteitsplan kan de gemeenten nu projecten realiseren ter uitvoering van het actieprogramma van het mobiliteitsplan. Daartoe kan de gemeente modules afsluiten. Voor de gemeente Moorslede kunnen o.a. volgende modules afgesloten worden :

- module 7 : informatieverschaffing over het openbaar vervoer
O.a. in het kader van een hogere frequentie op bepaalde lijnen i.f.v. de basismobiliteit en mogelijke versterking van het openbaar vervoer op een aantal assen.
- module 9 : verhoging van het aanbod aan openbaarvervoer
In kader van snelbus Roeselare - Ieper, voorstadslijn Roeselare - Moorslede
- module 16 : herinrichting van wegvakken die niet als doortocht beschouwd kunnen worden
Voor de aanpassing van de Oude Iepersestraat

4.2. EVALUATIE EN BIJSTURING MOBILITEITSPLAN

Na de conform verklaring van het mobiliteitsplan dient dit plan verder geëvalueerd en bijgestuurd te worden. Die bijsturing bestaat uit :

- + een jaarlijkse voortgangsrapportering binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC);
- + en een 5-jaarlijkse bijsturing van het mobiliteitsplan binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie en de provinciale auditcommissie (PAC).

Jaarlijks dient een voortgangsverslag gemaakt te worden. Het doel van die jaarlijkse voortgangsrapportering is

- het opvolgen van de mate waarin men heeft toegewerkt naar de vooropgestelde doelstellingen van het mobiliteitsplan,
- nagaan of de verschillende taken werden uitgevoerd en wat de stand van zaken is van de verschillende acties en projecten
- de samenhang tussen de projecten onderling en tussen het mobiliteitsplan en andere beleidsdomeinen bewaken.

Het doel van de 5-jaarlijkse bijsturing is te komen tot een evaluatie van het bestaande mobiliteitsplan en tot het formuleren van een nieuwe langetermijnvisie aan de hand van een (ver)nieuw(d) duurzaam langetermijnscenario. Bij de 5-jaarlijkse bijsturing kan men de initiatieven, die op korte en middellange termijn uitgevoerd werden, gaan toetsen aan de vooropgestelde doelstellingen uit het mobiliteitsplan.

Het jaarlijks voortgangsverslag wordt opgemaakt en goedgekeurd door de GBC. Daarna wordt het eveneens overgemaakt aan de PAC. Met het jaarlijks voortgangsverslag is het geenszins de bedoeling om de acties of maatregelen zelf te evalueren.

De GBC zal eveneens belast zijn met de opmaak van een aangepast mobiliteitsplan en de opmaak van een 5-jaarlijkse evaluatie.

4.3. EVALUATIE MAATREGELEN

Wanneer een aantal acties uit het mobiliteitsplan uitgevoerd worden, kan het na verloop van tijd interessant zijn om het effect van deze acties op de mobiliteit in de gemeente te toetsen. Aan de hand van een aantal doelstellingen worden hier enkele acties en maatregelen weergegeven, samen met een mogelijke methode ter evaluatie.

DOELSTELLING	ACTIE, MAATREGEL	EVALUATIE
<i>Verbeteren van de noodzakelijke leef- en omgevingskwaliteit voor de bewoners van Moorslede</i>	Herinrichten van de doortochten, invoering zone 30, ruimte maken voor fietsers en voetgangers	Enquête onder de bevolking
	Enkelrichtingscircuit voor vrachtverkeer in het centrum van Moorslede	Rondvraag onder de bevolking, schoolgaande kinderen, tellingen
	Omleidingsweg kern Dadizele	Verkeerstellingen in het centrum
	Gedifferentieerd snelheidsbeleid	Snelheidscontroles

DOELSTELLING	ACTIE, MAATREGEL	EVALUATIE
	Verkeer tussen Roeselare en Ieper moet afgeleid worden via de E403 - A19 of via de secundaire wegen i.p.v. door de dorpskern van Moorslede (in analogie met de categorisering)	Verkeerstellingen, controle op aanwezigheid van vrachtverkeer
	Uitvoeren van de ruimtelijke opties uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Afhankelijk van de actie
	Vrachtverbod in de woonwijken	Controle op dit verbod
<i>In stand houden van de bereikbaarheid van Moorslede</i>	Verbeteren van het openbaar vervoer zodat voldaan is aan de basismobiliteit	Evolutie van het aantal OV-gebruikers, inventarisatie van de lijnen en frequenties
	Verhogen van het aanbod aan OV door invoering voorstadslijn naar Roeselare, snelbus Roeselare - Ieper, ...	Evaluatie van het aantal OV-gebruikers, tellingen; ...
	Uitbouw van een fietsroutenetwerk	Inventarisatie ontbrekende schakels, tellingen fietsers
<i>Bevorderen van de verkeersveiligheid</i>	Herinrichten van de doortochten, invoering zone 30	Ongevallenanalyse
	Herinrichten van de kruispunten	Ongevallenanalyse van de kruispunten
	Aanpassen schoolomgeving, gemachtigde opzichters	Ongevalanalyse, ondervraging schoolkinderen, ouders

DOELSTELLING	ACTIE, MAATREGEL	EVALUATIE
<i>Stimuleren van het fietsverkeer</i>	Uitbouw van fietsroutenetwerk met aangepaste voorzieningen	Telling van fietsers, inventariseren ontbrekende schakels
	Plaatsen van fietsenstallingen (liefst overdekt) t.h.v. o.a. bushaltes, scholen, sporthal, winkels, gemeentehuis	Bijhouden v.h. aantal geplaatste voorzieningen, evolutie van het gebruik
	Toepassing van ondersteunende en flankerende maatregelen (o.a. fietsvergoeding, fietsregistratie, ...)	Bijhouden van aantal mensen die fietsvergoeding aanvragen (en er ook effectief recht op hebben); ...
<i>Optimaliseren van het openbaar vervoer</i>	Frequentieverhoging op de bestaande lijnen	Inventarisatie lijnen en frequenties, evolutie op- en afstappers
	Uitbreiding OV-aanbod met voorstadslijn en belbusproject	Evolutie op- en afstappers, verstrekte abonnementen
	Ruime aandacht voor de halte-accommodatie	Inventarisatie van de halte-accommodatie
<i>Afremmen van de groei van de automobilititeit door verbeteren van de ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen</i>	Kerninbreiding en versterken van de centrumfuncties	Evolutie verhouding nieuwe woningen in de kern / nieuwe woningen buiten het kerngebied, verkeerstellingen in het centrum, evolutie van het fietsgebruik in de gemeente, evolutie geparkeerde wagens in het centrum van inwoners van Moorslede
	Uitbouw van een comfortabel fietsroutenetwerk met aangepaste	Inventarisatie ontbrekende schakels

DOELSTELLING	ACTIE, MAATREGEL	EVALUATIE
	voorzieningen voor de fietsers	
	Uitbreiding van het openbaar vervoersaanbod	Gebruik OV nagaan aan de hand van de verstrekte abonnementen, op- en afstappers
	Uitbreiden van aanbod flankerende maatregelen (o.a. fietsvergoedingen, ...)	Controle op de toepassing van de voorgestelde maatregelen

Opgesteld te Brugge, oktober 2004

GROEP PLANNING

Vennootschap van stedenbouwkundigen,
verkeerskundigen, architecten en ingenieurs.

U. KEPPLER, dipl. ing. sted.,
P. MAES, geograaf-ruimtelijk planner
vennoten van Groep Planning

Els Depuydt, ing. Bouwkunde
Stef Luyckx, geograaf