



west-vlaamse intercommunale
dienstverlenende vereniging

gemeente Moorslede verbreden | verdiepen beleidsplan

juli 2012

datum	aanpassing fase
13 12 11	bespreking gemeente
19 01 12	bespreking gemeente
01 03 12	bespreking GBC
05 04 12	infovergadering adviesraden
03 05 12	bespreking adviezen met gemeente
24 05 12	GR - voorlopige vaststelling
02 07 12	bespreking PAC



algemeen directeur

Geert Sanders

**coördinator
cel ruimtelijke planning en mobiliteit**

David Vandecasteele

ruimtelijk planner

Ann Souillaert

mobiliteitsdeskundige

Margo Swerts

inhoud

informatief deel	1
globale doelstellingen	2
procesverloop	2
uitwerkingsnota in een notendop	3
1. ruimtelijke ontwikkelingen	3
2. verkeersleefbaarheid van de kernen.....	3
3. zwaar vervoer	4
4. openbaar vervoer.....	4
inhoud beleidsnota	5
richtinggevend deel	7
beleidsvisie	8
werkdomein A ruimtelijke ontwikkelingen	9
1. programma wonen	9
2. programma bedrijvigheid.....	9
3. andere verkeersgenererende activiteiten.....	9
werkdomein B verkeersnetwerken	12
1. gemotoriseerd verkeer	12
2. fietsverkeer.....	24
3. openbaar vervoer.....	27
4. voetgangersverkeer en verkeersleefbaarheid.....	29
werkdomein C flankerende maatregelen	31
1. sensibilisatie en educatie.....	31
2. informatie en promotie	31
3. handhaving.....	31
4. signalisatie bewegwijzering.....	31
5. tarifiering openbaar vervoer	31
6. organisatie en management van mobiliteitsbeleid.....	31
actieplan	32
voorstel voor organisatie en evaluatie	32
1. organisatie	32
2. evaluatie.....	32
relatie tot hogere en gemeentelijke beleidsplannen	33

bijlage	35
actietabel	36
samenstelling gemeentelijke begeleidingscommissie	41
participatietraject -samenvatting	42
verslagen	43

informatief deel

globale doelstellingen

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

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

De Vlaamse Overheid stelt rond haar mobiliteitsbeleid vijf basisdoelstellingen voorop:

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

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

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

De mobiliteitsplanning van de provincie West-Vlaanderen spitst zich toe op vlak van verkeersveiligheid.

De uitbouw van het bovenlokale fietsroutenetwerk en de recreatieve netwerken zijn belangrijke provinciale taakstellingen. Ook onderneemt de provincie verschillende sensibiliserende acties naar scholen, bedrijven en andere doelgroepen.

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

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

procesverloop

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan voor Moorslede werd conform verklaard op de auditcommissie van 19 april 2004.

Overeenkomstig de richtlijnen van de Vlaamse overheid, werd het mobiliteitsplan onderworpen aan de procedure van de sneltoets. Door middel van de sneltoets wordt nagegaan in welke mate het mobiliteitsplan nog actueel is.

Uit de bespreking van de sneltoets bleek dat er een aantal thema's niet meer actueel waren, een aantal te beperkt uitgewerkt waren of niet aan bod kwamen in het eerste mobiliteitsplan.

De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) heeft beslist om het mobiliteitsplan te herzien via spoor 2. Dit wil zeggen dat een aantal thema's werden uitgekoken die verbreed of verdiept moeten worden.

Volgende thema's werden nader onderzocht:

- ruimtelijke projecten en hun effecten
 - Dadipark
 - Patria
- verkeersleefbaarheid
- zwaar vervoer
- openbaar vervoer

De sneltoets werd goedgekeurd in PAC op 21 juni 2010.

De uitwerking van verbreden en verdiepen binnen de herziening van het mobiliteitsplan, houdt drie grote fases in:

- verkenningsfase
- uitwerkingsfase
- herwerking van het bestaande beleidsplan

De verkenningsnota heeft de gewijzigde planningscontext toegelicht en de verbredings- en verdiepings-thema's meer in detail besproken. Per thema werd aangeduid welke onderzoeken dienden uitgevoerd te worden.

De verkenningsnota werd goedgekeurd in de PAC van 8 november 2010.

In de uitwerkingsnota werd het onderzoekswerk uitvoerig besproken en werden scenario's uitgewerkt. De beleidsvisie van de gemeente kwam eveneens aan bod. De uitwerkingsnota werd besproken op de GBC van 11 oktober 2011. De nota werd goedgekeurd op de PAC van 12 december 2011.

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

uitwerkingsnota in een no-tendop

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

Het plan wordt aangevuld met nieuwe visies en maatregelen rond de onderzochte thema's.

In wat volgt worden beknopt de problematiek, de doelstellingen, het onderzoek en de conclusies uit de uitwerkingsnota per gekozen thema opgesomd.

1. ruimtelijke ontwikkelingen

■ Dadipark

Dadipark - gelegen in het noorden van de deelgemeente Dadizele - is een park dat gesloten is sinds 2002. Voorheen heeft het dienst gedaan als een buitenspeeltuin / pretpark.

Het park sluit nauw aan bij het dorp Dadizele en het moet een verlengstuk van Dadizele blijven. De bestaande handelszaken en horeca-zaken in de kern mogen geen negatieve hinder ondervinden van de ontwikkelingen in Dadipark.

Er zijn reeds een aantal nieuwe voorstellen geweest naar inrichting van het park, maar tot op vandaag is er geen definitieve herinvulling geweest van de site. Er is wel in 2010 een bouwvergunning goedgekeurd.

Wanneer er een nieuwe ontwikkeling zal voorzien worden, zal deze uiteraard bijkomend verkeer genereren en parkeerdruk met zich meebrengen.

In de uitwerkingsnota werd de multimodale ontsluiting van het park onder de loep genomen en werd het parkeren geanalyseerd.

In de analyse werd rekening gehouden met een mogelijke grootschalige ontwikkeling maar ook met een mogelijks kleinschalige ontwikkeling. De gemeente is er zich van bewust dat op de site vermoedelijk eerder een kleinschalig project zal gerealiseerd worden.

Voor de grootschalige ontwikkeling werd teruggegrepen naar het ontheffingsrapport voor de project-MER. Er werden vier scenario's naar auto-ontsluiting afgewogen en vervolgens werden ook duurzamere verplaatsingswijzes bekeken.

Voor de kleinschalige ontwikkeling werd teruggegrepen naar cijfers van potentieel vergelijkbare projecten. De verkeersstromen gegeneerd door deze ontwikkeling zullen beperkt zijn in aantal, vermoedelijk ongeveer 60-tal wagens op piekmoment. Voor de auto-ontsluiting wordt geopteerd om het toekomstig verkeer via het centrum te laten passeren en via de Moorsle-

destraat de parking te laten oprijden. Het wegrijdend verkeer zal gestuurd worden via de Ledegemstraat.

Bezoekers die richting Dadipark rijden passeren het centrum en kunnen vooraf nog een bezoek brengen aan het centrum van Dadizele. Van het wegrijdend publiek wordt verondersteld dat ze dadelijk huiswaarts keren.

Er wordt geopteerd om vanuit het park naar het centrum diverse groene doorsteken te realiseren zodat de relatie Dadipark-Dadizele versterkt wordt. Ook de fietsontsluiting en openbaar vervoer-ontsluiting werden onder de loep genomen.

■ Patria

De vzw bejaardenzorg Maria Middelaars heeft plannen om het bestaande Patria-gebouw af te breken en een nieuw gebouw op te trekken.

In het nieuwe gebouw zou er plaats moeten zijn voor een dienstencentrum en verschillende service-flats.

Er zou een ondergrondse parking worden aangebracht. De parking zal ontsloten worden via de Kerkstraat.

Het Patria-gebouw is gelegen in de dorpskern van Moorslede langs de 6^{de} Jagerstraat. De 6^{de} Jagerstraat maakt deel uit van de dorpskernvernieuwing van Moorslede-kern.

In de uitwerkingsnota kwam de multimodale ontsluiting en parkeerbehoefte aan bod.

De hoofdontsluiting zal gebeuren via de 6^{de} Jagerstraat en deels via de Kerkstraat (ondergrondse parkeergarage).

Bezoekers aan het nieuwe dienstencentrum kunnen parkeren in de 6^{de} Jagerstraat zelf of in de nabije omgeving van de markt en kerk.

Bewoners van de service-flats kunnen gebruik maken van de ondergrondse parkeergarage.

2. verkeersleefbaarheid van de kernen

Voor de kern Moorslede werden een projectdefinitie en mobiliteitsstudie opgesteld om de dorpskern te vernieuwen.

De gemeente heeft de intentie infrastructuurwerken uit te voeren in verschillende straten van het centrum, met name de Marktstraat, Marktplaats, Kerkstraat en 6de Jagerstraat. Deze straten situeren zich rond de kerktoeren van Moorslede.

De studies rond de kern van Moorslede hadden de bedoeling de problemen in kaart te brengen en de ambities op te lijsten.

De voornaamste problemen in centrumstraten van Moorslede situeren zich op vlak van:

- veel doorgaande assen met doorgaand verkeer
- zwaar verkeer
- verkeerskundige inrichting van wegen met gebrek aan groen
- een groot aanbod aan parkeerruimte
- ontbreken van dorpsidentiteit

Naast de kern van Moorslede werd ook aandacht besteed aan de verkeersleefbaarheid van de kern Dadizele.

Voor de kern van Moorslede werd het parkeeronderzoek dat reeds was uitgevoerd in kader van de projectdefinitie herhaald. De bezetting in het centrum is beperkt en in kader van de dorpskernvernieuwing kan parkeerruimte verdwijnen om plaats te maken voor een meer kwalitatieve herinrichting.

Ook voor de kern van Dadizele werd een parkeeronderzoek uitgevoerd. Ook voor deze kern blijkt de bezetting mee te vallen, uitgenomen op zondagen of andere piekmomenten. De parking Kapelleveld is duidelijk onderbenut.

Voor beide kernen vallen de snelheidsovertredingen op. Maatregelen naar snelheidsbeperkingen dringen zich op. Bij het binnenrijden van de kernen werden reeds inspanningen geleverd om snelheidsremmende maatregelen te voorzien.

3. zwaar vervoer

De gemeente wenst een betere sturing van het zwaar vervoer op haar grondgebied.

Als basis geldt de provinciale studie rond zwaar vervoer in de regio Roeselare-Diksmuide-leper. Moorslede valt integraal binnen dit gebied. In overleg met de verschillende gemeentebesturen uit deze regio werd beslist routes te selecteren voor zwaar vervoer vanaf het hogere wegennet. De kern van Moorslede zal gevrijwaard worden van zwaar vervoer en voor de kern van Dadizele werd een éénrichtingscircuit aangeduid door de kern.

Begin 2012 zal de signalisatie voor deze studie in werking treden.

De gemeenteraad heeft ondertussen een tonnagebeperking goedgekeurd. Er werd geopteerd voor één grote zone voor Moorslede en Dadizele waar doorgaand zwaar vervoer geweerd zal worden. Het ge-

meentelijk voorstel wijkt gedeeltelijk af van de routes zwaar vervoer zoals voorzien binnen de regio IDR. Ook rond het parkeren van vrachtwagens werden plekken aangeduid waar geparkeerd mag worden en waar parkeren voor vrachtwagens verboden wordt. Vanuit de GBC wordt aangedrongen om gerichte controles uit te voeren op het naleven van deze maatregelen.

4. openbaar vervoer

Nieuwe ontwikkelingen genereren bijkomend verkeer. Naast de auto-ontsluiting is het van belang de duurzame ontsluitingvormen tegen het licht te houden.

Voor Moorslede werd in kader van decreet basismobiliteit niet overgegaan tot invoeren van een belbus, maar door de opwaardering van de lijn 55.

De vraag is of er een voldoende aanbod wordt aangeboden aan de inwoners van de gemeente. Het dorp Slyps zou een eerder beperkt aanbod hebben aan openbaar vervoer.

Tijdens de bespreking van de sneltoets werd reeds aangehaald dat er ook tijdens het week-end eerder een beperkt aanbod is.

In kader van de uitwerkingsnota werd het huidig aanbod en toekomstig aanbod van openbaar vervoer tegen het licht gehouden.

Het overgrote deel van het woongebied en functies van Moorslede worden bediend door het openbaar vervoer. De ontsluiting van Slyps laat te wensen over. Slyps wordt grotendeels bediend door de belbus van Ledegem.

De aansluiting van bussen op de treinverbindingen is beperkt. De Lijn zal onderzoeken welke mogelijkheden er bestaan naar een betere dienstverlening.

Met de dorpskernvernieuwing van Moorslede zal de circulatie in het centrum wijzigen en moet tevens de busroutes aangepast worden. Er is afstemming met De Lijn noodzakelijk.

inhoud beleidsnota

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

Het plan wordt aangevuld met de nieuwe visies en maatregelen rond de onderzochte thema's.

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

Werkdomein A geeft de band met het ruimtelijk beleid weer. Werkdomein B geeft het gewenste beleid voor de netwerken van de verschillende vervoerswijzen weer. Bij werkdomein C wordt het flankerend beleid uitgewerkt.

De maatregelen worden nogmaals samengebundeld in het actieplan.

Het decreet rond mobiliteitsbeleid van april 2009 legt op dat het vernieuwde gemeentelijk mobiliteitsplan moet onderworpen worden aan openbaar onderzoek of er een participatietraject moet bewandeld worden. In zitting van 15 september 2011 heeft de gemeenteraad beslist de herziening van het mobiliteitsplan te onderwerpen aan participatietraject.

Het ontwerp- beleidsplan zal ter advisering voorgelegd worden aan de Gecoro, de milieuadviesraad, de seniorenraad en gemeenteraad.

richtinggevend deel

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan daterend uit 2004 werd de beleidsvisie reeds vastgelegd.

Er werd geopteerd om het verkeer af te wikkelen via de bestaande wegeninfrastructuur. Op deze bestaande wegen zal dan wel extra aandacht besteed worden aan de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van alle verkeersdeelnemers.

Door te opteren voor het gebruik van bestaande wegeninfrastructuur en geen nieuwe infrastructuur aan te leggen, wordt gestreefd naar het behoud van de bestaande openbare ruimte. Nieuwe infrastructuur kan leiden tot een aanzuigeffect van bijkomend verkeer. Deze visie had oorspronkelijk te maken met de alternatieve scenario's waarbij de doortrekking van de N37 en de omleidingsweg rond Moorslede werden afgewogen.

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;
- Frequentie 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.

werkdomein A | ruimtelijke ontwikkelingen

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

1. programma wonen

Er worden twee grote woonprojecten gepland in de gemeente.

In Moorslede-kern wordt ten oosten van de kern een uitbreiding van de verkaveling Korenwind voorzien. De uitbreiding heeft een oppervlakte van ca. 4ha en bestaat uit 80 loten waarvan de helft voor sociale huisvesting. Voor deze uitbreiding wordt een nieuwe ontsluiting voorzien via de Gentsestraat. Tussen de bestaande verkaveling Korenwind en de uitbreiding wordt enkel toegang verleend voor voetgangers en fietsers.

Bij de kern van Dadizele wordt een uitbreiding van Kapelleveld voorzien. Het projectgebied heeft een oppervlakte van ca. 0,8ha en bestaat uit 40 sociale wooneenheden waarvan 20 appartementen en 20 woningen. De nieuwe ontwikkeling is bereikbaar via de bestaande ontsluiting van het Kapelleveld via de Beselarestraat.

Naast bovenvermelde grote woonprojecten worden er verspreid over de gemeente ook kleinere projecten gepland met telkens een vijftal wooneenheden.

Om het parkeren voor bewoners en bezoekers van dergelijke projecten op te vangen, wordt een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening opgesteld met betrekking tot het parkeren. De verordening stelt dat er bij meergezinswoningen en groepswoningbouwprojecten telkens minimum één autostelplaats per wooneenheid voorzien moet worden.

2. programma bedrijvigheid

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

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

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

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

Door de gunstige ligging van beide zones werd de uitbreiding van ambachtelijke zones voorzien ter hoogte van de beide bedrijvenszones.

Er werd een uitbreiding van 6,5 ha voorzien aan de bedrijvenszone van de kern Moorslede (als structuurondersteunend hoofddorp). Deze uitbreiding werd voorzien in noordelijke richting.

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt ook een uitbreiding voorzien bij de ambachtelijke zone van Dadizele in zuidelijke richting. De uitbreiding heeft een oppervlakte van ca. 3ha en heeft een goede ontsluiting via de Millesteenstraat op de N32.

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

Aan de Arkemolenstraat bevinden zich nog een aantal bedrijven die een cluster vormen. Eventuele uitbreiding van de bestaande bedrijven moet gebeuren richting de andere bedrijven binnen de cluster.

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

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

3. andere verkeersgenererende activiteiten

In 2011 heeft Dadizele erkenning gekregen als toeristisch centrum vanuit het ministerie van economische zaken, arbeid en sociaal overleg en dit voor een periode van 4 jaar. Dadizele is vooral bekend als historisch bedevaartsoord. De basiliek en het rozenpark in het dorp trekken gemiddeld ca. 170.000 bezoekers per jaar. Vooral in mei en september komen er veel bezoekers naar Dadizele. In deze twee maanden komen in totaal ca. 30% van de bezoekers.

Dadipark - in het noorden van de deelgemeente Dadizele - was voorheen een park dat veel bezoekers trok per jaar. Sinds 2002 is het park echter gesloten. Er werd een BPA uitgewerkt om het Dadipark nieuw leven in te blazen.

Het BPA reikte een kader aan voor een nieuwe economisch rendabele en leefbare parkinvulling.

Er werd een uitbreiding van het park voorzien in oostelijke richting totaan de Waterstraat.

De verwevenheid met het dorp Dadizele is essentieel.

Er hebben zich in de afgelopen jaren reeds verschillende investeerders aangeboden om een nieuwe invulling te geven aan het park. Echter geen van deze plannen zijn op heden gerealiseerd.

De aandacht wordt momenteel eerder gericht op een kleinschaligere ontwikkeling zoals binnen- en/of buitenspeeltuin, fitness-centrum met bijhorende faciliteiten, ed..

Een mogelijke ontsluiting van de site kan voorzien worden via een éénrichtingscircuit (via signalisatie):

- toekomstig verkeer vanaf de N32 wordt aan de Kezelberg afgeleid via de route Oude Ieperstraat-Geluwestraat-Beselarestaat-Moorsledestraat-Waterstraat
- wegrijdend verkeer wordt vanaf Waterstraat geleid naar de Ledegemstraat - Dadizelestraat richting N32

keling heeft met een beperkte verkeersstroom (ongeveer 60-tal wagens per uur) en een parkeerruimte van ongeveer 200 wagens als gevolg. Een fietsenstalling (circa 90 rekken) is eveneens opportuun. Bij een kleinschalige ontwikkeling zijn ook de trage verbindingen (groene assen op kaart) tussen het park en Dadizelekern van groot belang.

Wanneer de ontwikkelingen echter een grotere parkeerruimte vereisen en dus meer verkeer zullen genereren, dan moet geïnvesteerd worden in de wegeninfrastructuur voor een meer optimale ontsluiting van het park. Het kantelpunt situeert zich rond de 400 wagens op de parkeerruimte (ongeveer 130 wagens per uur).

Op het moment dat er een concrete ontwikkeling zal voorzien worden in Dadipark, moeten de mobiliteitseffecten in detail geanalyseerd worden.

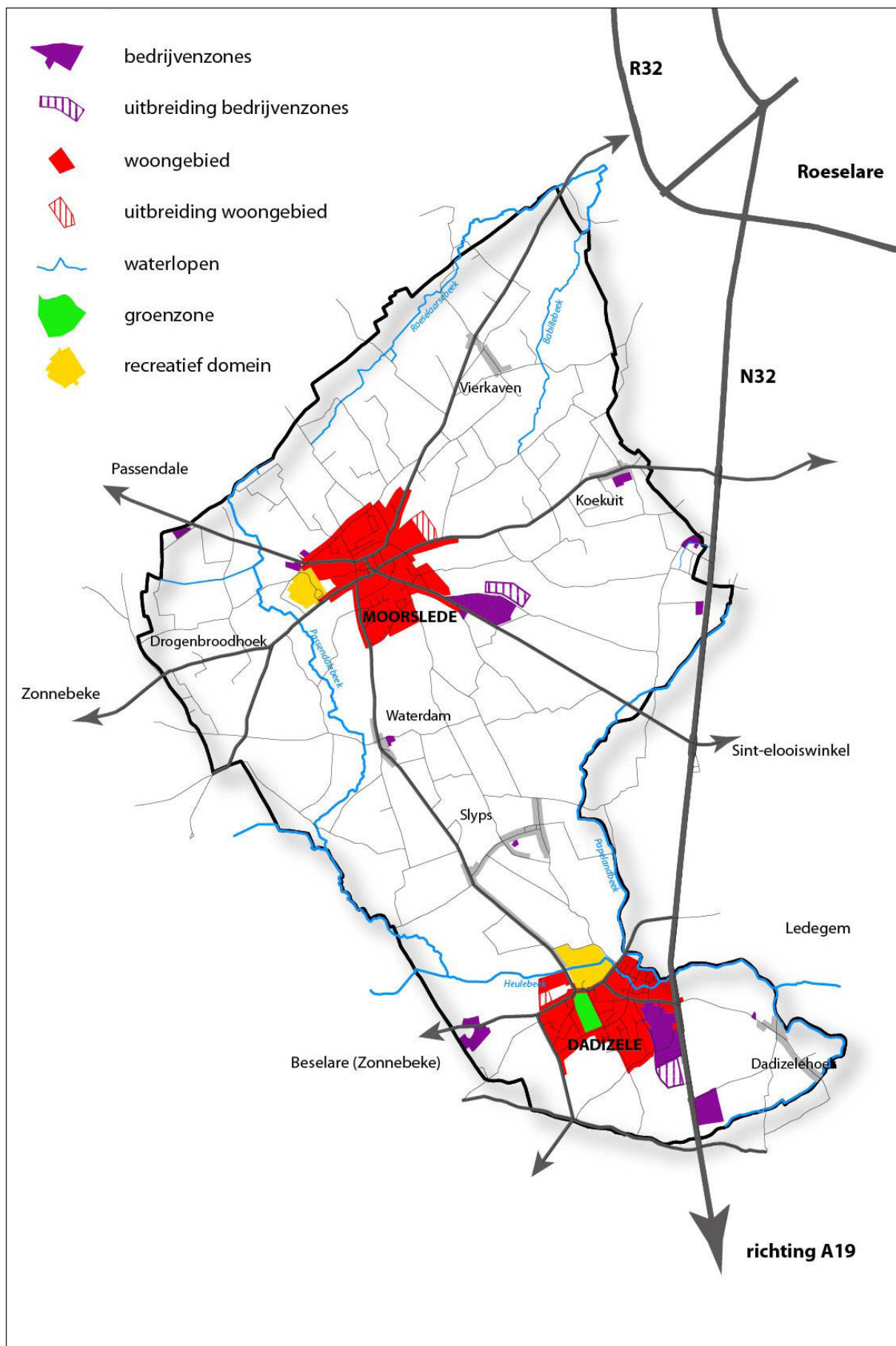


mogelijke ontsluiting toekomstig Dadipark

De parkeerruimte ter hoogte van de Moorsledestraat zal kunnen gebruikt worden.

In de Waterstraat zal éénrichtingsverkeer ingevoerd worden.

Deze route doorheen het centrum van Dadizele is haalbaar zolang het park een kleinschalige ontwik-



ruimtelijk beleid

werkdomein B | verkeersnetwerken

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

1. gemotoriseerd verkeer

1.1. wegcategorisering

■ algemene visie

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

Via het RSV worden de hoofdwegen en primaire wegen vastgelegd. Deze wegen hebben een functie op respectievelijk internationaal en nationaal niveau. Op grondgebied van Moorslede bevindt zich geen selectie van primaire wegen.

Het PRS heeft een selectie gemaakt van secundaire wegen. Bij de secundaire as van categorie I primeert het verbinden van stedelijke gebieden en stedelijke gebieden met hoofddorpen. Het verzamelen en toegang geven zijn bijkomende functies.

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

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

De gemeente zal de overige wegen verder opdelen naar lokaal niveau.

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

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

De lokale wegen III vormen de wijkverzamelwegen, de landbouwwegen, of andere al of niet verharde wegen zoals voetwegen.

■ streefbeeldstudie N32

Provincie is bezig met de opmaak van een streefbeeldstudie voor de N32 tussen Roeselare en Menen. Vermoedelijk zal de studie afgerond zijn tegen de zomer van 2012. Acties uit deze studie kunnen opgenomen worden in beleidsplan.

■ selecties

In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de selecties van de wegen op grondgebied Moorslede. Voor het hogere wegennet en de secundaire wegen wordt de wegcategorisering uit het RSV en PRS overgenomen.

hogere selectie	
hoofdwegen	/
primaire wegen	/
secundaire selectie	
secundaire weg type I	/
secundaire weg type II	■ N32 van Roeselare naar Menen
secundaire weg type III	/
lokale selectie	
lokale weg type I	■ Roeselaarsestraat tot aan Passendaalsestraat - ontsluit Moorslede-kern met Roeselare en R32 ■ Iepersestraat tot aan Dadizeelsestraat - ontsluit Moorslede-kern met Zonnebeke en N303 ■ Breulstraat (vanaf bedrijvenzone tot N32) - ontsluit Moorslede-kern en bedrijvenzone richting N32 ■ Ledegemstraat vanaf Waterstraat tot N32 - ontsluit Dadizele-kern richting N32
lokale weg type II	■ Passendaalsestraat ■ Stationsstraat - ontsluit Moorslede-kern met Passendale en N303 ■ Roeselaarsestraat - van Passendaalsestraat tot Stationsstraat ■ Gentsstraat - Nieuwstraat - ontsluit Moorslede-kern richting N32 ■ Nieuwstraat - Kerkhofstraat - Breulstraat (vanaf Pater Lievensstraat tot bedrijvenzone) - ontsluit Moorslede-kern ■ Dadizeelsestraat - Moorsledestraat - interne ontsluitingsweg tussen de kernen ■ Strobomestraat - ontsluit Slyps-kern met Dadizeelsestraat ■ Wervikstraat - ontsluit Moorslede-kern met Beselare ■ Geluwestraat - ontsluit Dadizele-kern met Geluwe ■ Kleppestraat - ontsluit Dadizele-kern richting N32 ■ Azalealaan, Waterstraat - interne ontsluitingswegen ■ Oude Iepersestraat - ontsluit Dadizele-kern met Beselare en richting N32
lokale weg type III	overige wegen

■ wijziging ten opzichte van oorspronkelijke mobiliteitsplan

De ontsluiting van Moorslede-kern werd gewijzigd.

De oorspronkelijke selectie was gebaseerd op de routes zwaar vervoer en hield nog geen rekening met de dorpskernvernieuwing van deze kern. Met deze dorpskernvernieuwing zal er éénrichtingsverkeer worden ingevoerd in enkele centrumstraten.

De Roeselaarsestaat werd verhoogd in categorie tot lokale weg type I. De Kerkhofstraat en Nieuwstraat werden opgenomen bij de lokale wegen type II ter ontsluiting van de kern naar het hogere wegennet. Pater Lievensstraat en 6^{de} Jagerstraat werden eveneens verlaagd van categorisering, naar lokale weg type III. De Breulstraat behoudt haar categorisering als lokale weg type I. Het wegsegment tussen Pater Lievensstraat en bedrijvenzone werd verlaagd naar een lokale weg type II als ontsluiting van kern naar het hogere wegennet.

Bij de herziening van het gemeentelijk structuurplan zullen deze wijzigingen moeten opgenomen worden.

■ inrichtingsprincipes

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

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

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

Het vastleggen van de inrichtingsprincipes is gebaseerd op het mobiliteitshandboek van de Vlaamse overheid rond categorisering lokale wegen.

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

lokale wegen type I

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- binnen bebouwde kom aanliggende fietspaden of gemengd verkeer ivm intensiteiten
- buiten de bebouwde kom streven naar de aanleg van vrijliggende fietspaden
- belangrijke kruispunten (zoals met hogere wegennet) moeten afdoende beveiligd te worden
- rijbaan voldoende breed zodat twee bussen elkaar kunnen kruisen

lokale wegen type II

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- gemengd verkeer in bebouwde kom
- fietsinfrastructuur in functie van aanwezigheid van fietsers
- rijbaan voldoende breed zodat twee bussen elkaar kunnen kruisen

lokale wegen type III

- idem als lokale weg type II

1.2. beleid zwaar vervoer

■ visie

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

Het provinciebestuur West-Vlaanderen heeft een studie rond zwaar vervoer laten uitvoeren voor de regio IDR Ieper-Diksmuide-Roeselare. In overleg met de gemeentes uit deze regio werden routes geselecteerd waarlangs het zwaar vervoer de regio kan binnentreden. Deze routes zullen via bewegwijzering aangeduid worden. Voor Moorslede had deze studie tot gevolg dat het centrum van Moorslede-kern gevrijwaard werd van zwaar vervoer en voor Dadizele-kern werd een éénrichtingscircuit naar voren geschoven via de Waterstraat.

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

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

Aansluitend aan deze beslissing zullen de transportgenererende bedrijven op grondgebied van Moorslede bijkomend bevestigd worden naar de voornaamste routes van hun transporten. Op basis van de ingewonnen informatie kan een bijsturing van de tonnagebeperking uitgevoerd worden.

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

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

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

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

■ parkeren vrachtwagens

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

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

Op volgende locaties mogen vrachtwagens geparkeerd worden:

te Dadizele

- Dadizeelsestraat BUBEKO
- parking Engels Kerkhof (Beselarestraat)

te Moorslede

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

Daarnaast wordt een parkeerverbod ingevoerd in

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

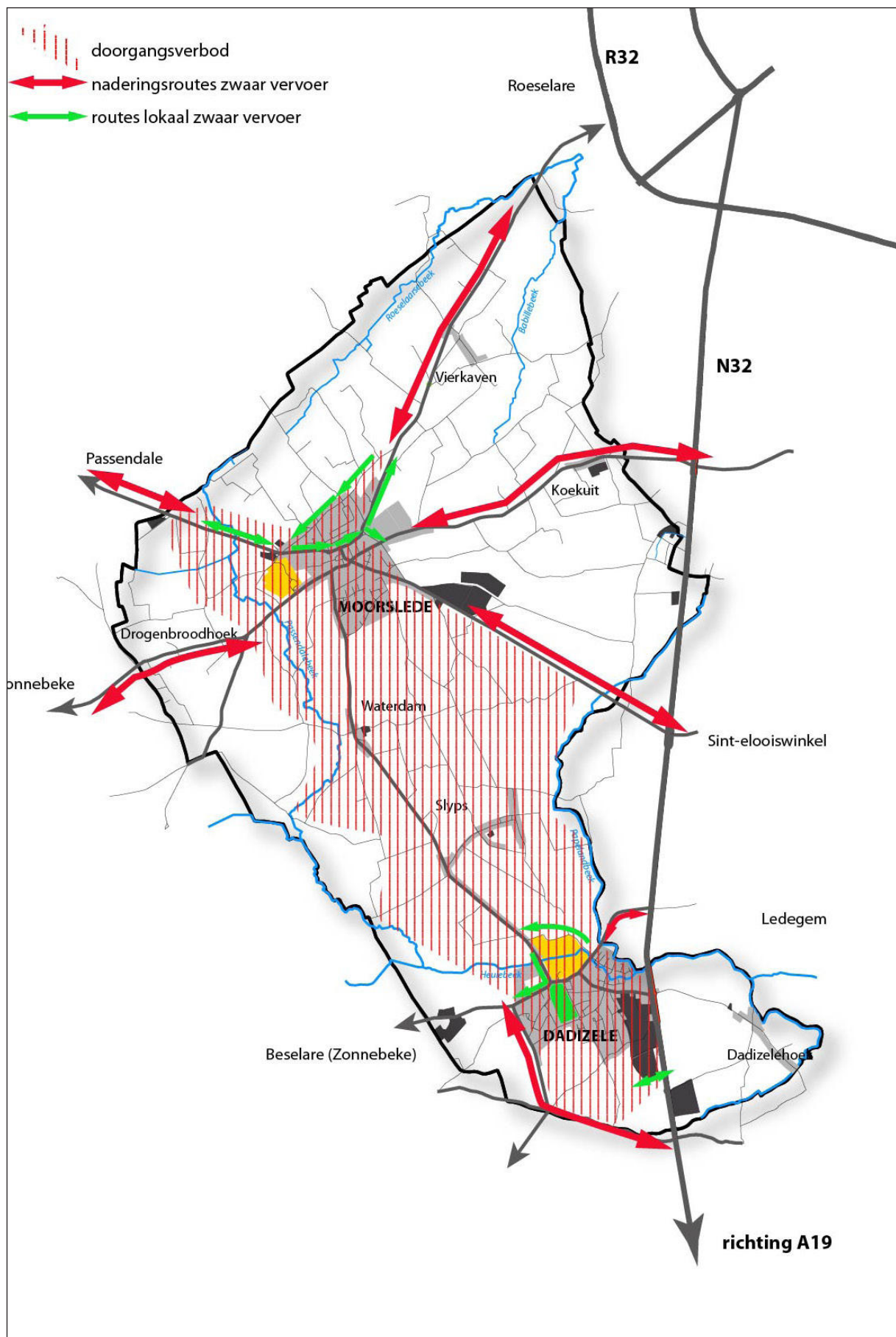
Voor de kern van Moorslede zal onderzocht worden of een parkeerverbod noodzakelijk is.

De locaties worden weergegeven op de figuur rond parkeerbeleid vrachtverkeer.

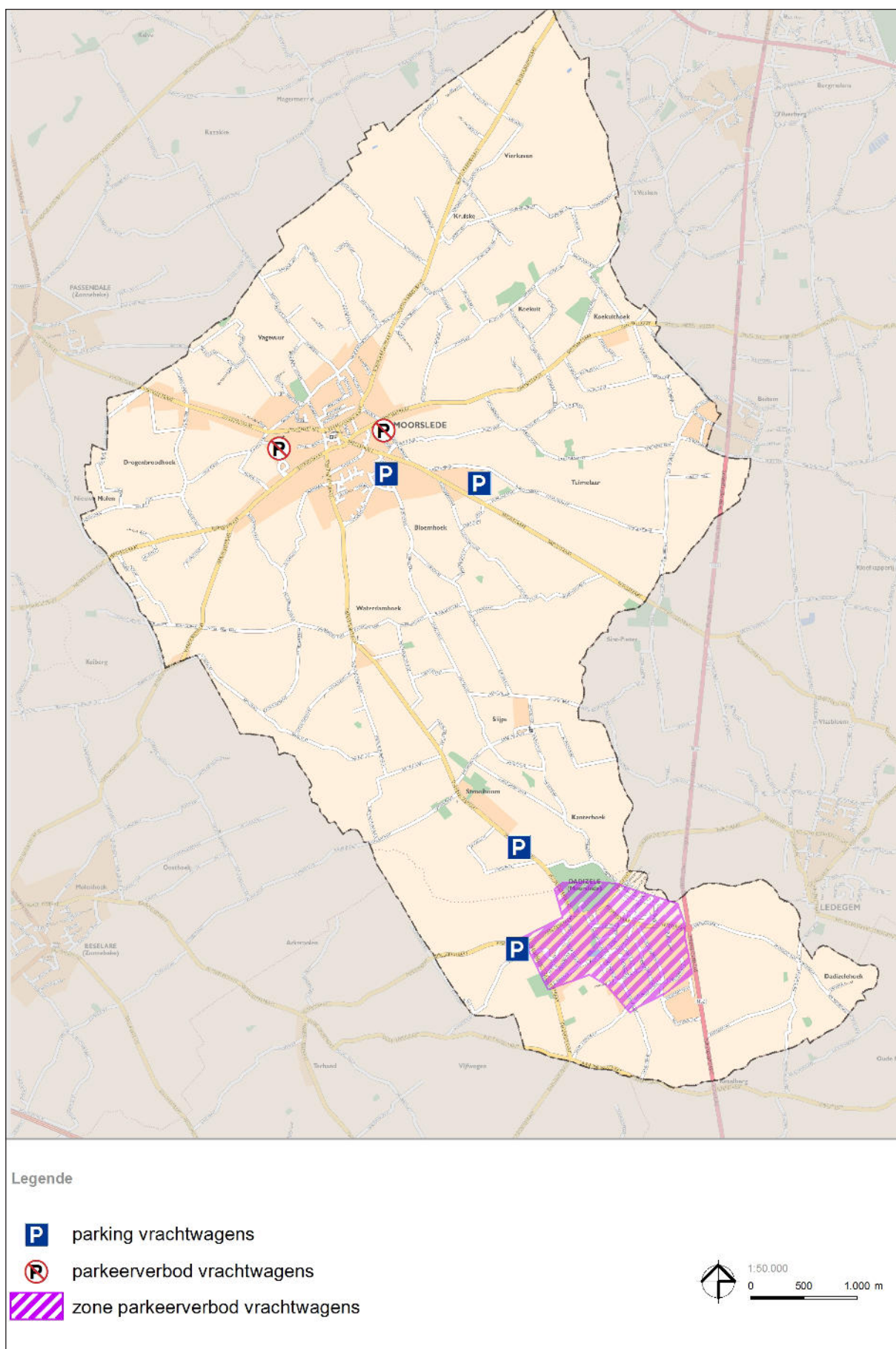
■ wijziging ten opzichte van oorspronkelijke mobiliteitsplan

De invoering van een tonnagebeperking en het parkeerverbod zijn nieuwe elementen.

Ook werden de lokale routes voor vrachttransporten herbekeken in functie van de dorpskernvernieuwing van Moorslede-kern en de optimale ontsluiting van de bedrijven(zones).



beleid zwaar vervoer



parkeerbeleid vrachtverkeer

1.3. snelheidsbeleid

■ algemene visie

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

Op vlak van snelheden wordt gestreefd naar een verderzetting van het gedifferentieerd snelheidsbeleid op Vlaams niveau. Onder gedifferentieerd snelheidsbeleid wordt verstaan een geleidelijkere afbouw van 90 km/u naar 50 km/u door het toevoegen van een wegsegment met snelheidsregime 70 km/u.

Het doel van een gedifferentieerd snelheidsbeleid is het beheersen van de rijsnelheid van het auto- en vrachtverkeer wat voor een verbetering van de verkeersleefbaarheid zal zorgen. Om dit beleid in te voeren zullen maatregelen genomen moeten worden om de gepaste snelheid af te dwingen. Bij de herinrichting van wegen, de aanleg van nieuwe woonwijken, ... moet de inrichting gericht worden op het snelheidsbeleid op lange termijn. Bij het uitwerken van het wegenisontwerp kunnen er meteen snelheidsremmende maatregelen ingevoerd worden.

Op termijn zal er vermoedelijk een federale wetswijziging voorzien worden waarbij de snelheid op de landelijke wegen globaal zal verlaagd worden naar 70 km/u en 90 km/u een uitzonderingsmaatregel wordt. De gemeente wacht deze wetswijziging af vooraleer op alle landelijke wegen een snelheidsverlaging door te voeren en opteert voor het gedifferentieerd snelheidsbeleid.

■ toekomstige snelheidsregimes

De gemeente heeft het gedifferentieerd snelheidsbeleid ook op de wegen die geselecteerd werden als lokale wegen ingevoerd. Op de verschillende invalswegen naar de kernen in Moorslede gaat het snelheidsbeleid steeds uit van een overgang van 50 naar 70 km/u.

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

De bebouwde kom van Dadizele zal in zuidelijke richting uitgebreid worden tot aan de Bakkerhoekstraat zodat de afbakening meer overeenstemt met de huidige bebouwing.

In de meeste schoolomgevingen werden een variabele zone 30 voorzien. De zone 30 is van kracht gedurende de beginuren en einduren van de school.

Tijdens de vakantieperiodes wordt die zone 30 tijdelijk opgeheven.

In het centrum van Dadizele bestaat er een permanente zone 30. De schoolomgeving VBS maakt deel uit van deze permanente zone 30. Om bijzondere aandacht te besteden aan de verkeersleefbaarheid en -veiligheid zal er met de dorpskernvernieuwing ook in Moorslede-kern een zone 30 ingericht worden.

In Slyps is er een permanente zone 30 ter hoogte van de schoolomgeving.

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.

De twee figuren op de volgende pagina's geven enerzijds de bestaande toestand van de snelheidsregimes en anderzijds de toekomstige voorstellen rond snelheidsregimes weer.

Om de centra verkeersveiliger te maken werden bij het binnenkomen van de bebouwde kommen poorteffecten aangebracht met als doel de snelheidsbeperking te laten naleven.

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

kern Moorslede

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

kern Dadizele

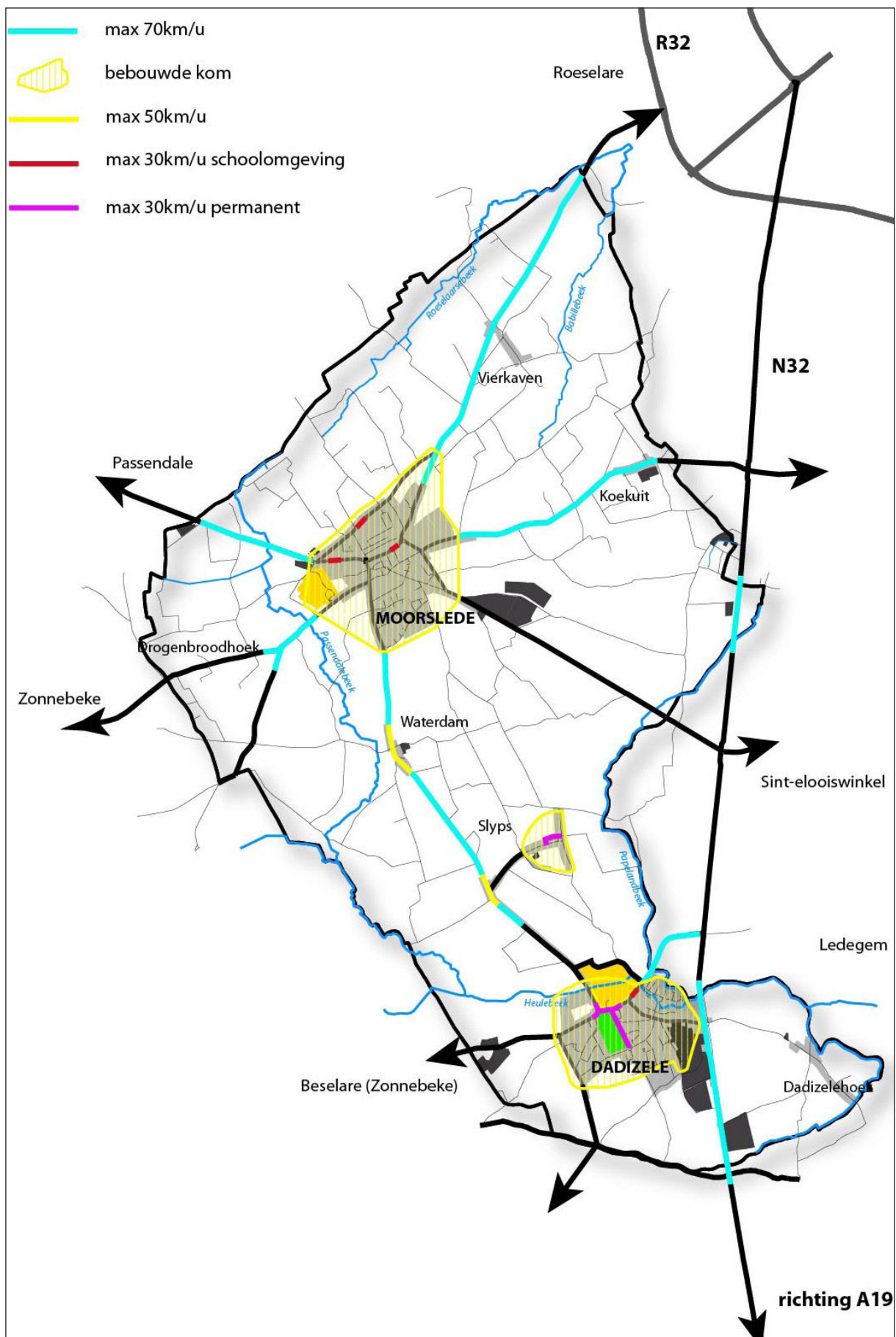
- Kleppestraat: rotonde annex middengeleider
- Beselarestaat x Geluwestraat: rotonde

De maatregelen in de Kleppestraat en in de Iepersstraat zullen in de loop van 2012 gerealiseerd worden.

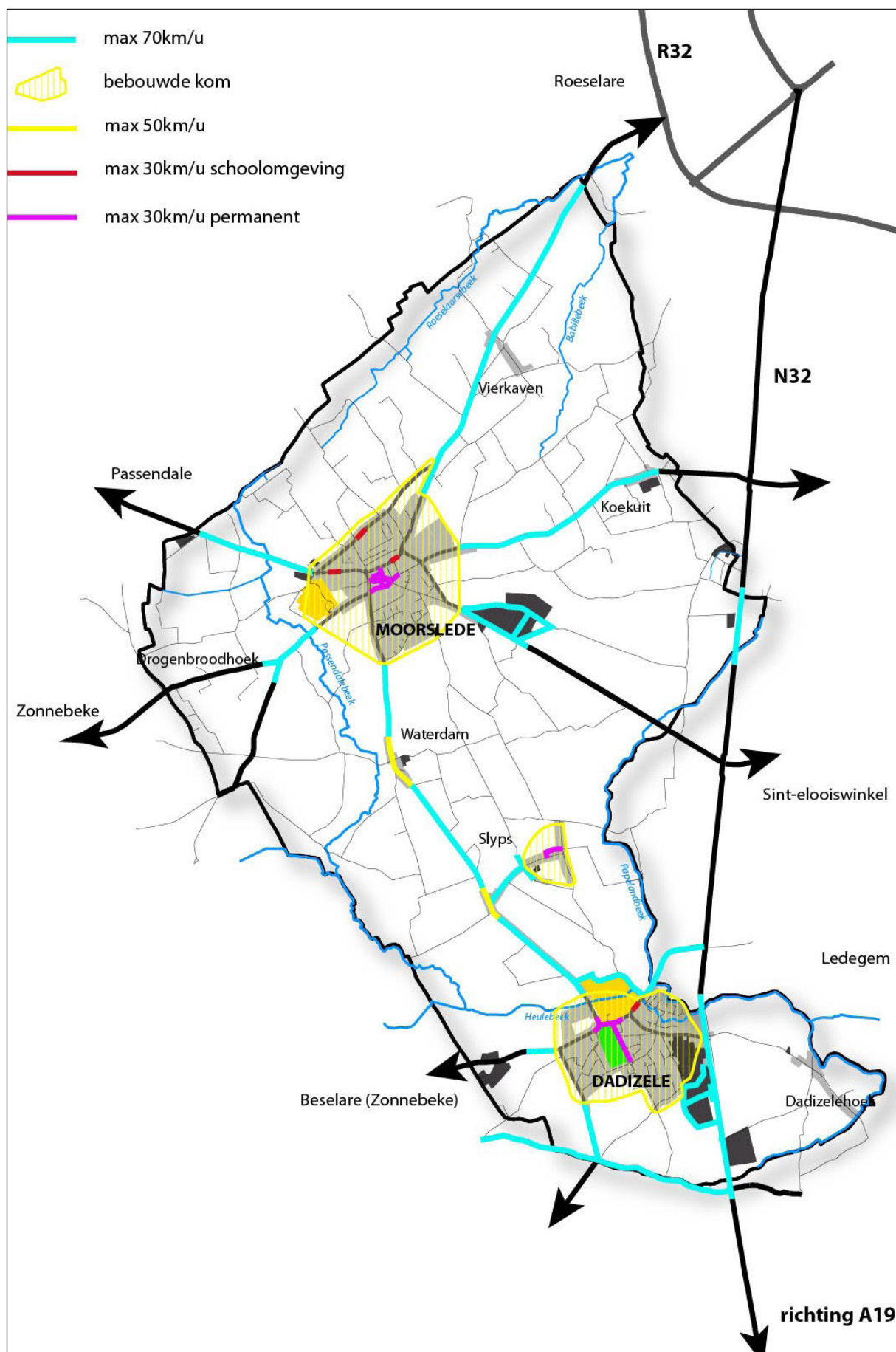
■ wijziging ten opzichte van oorspronkelijke mobiliteitsplan

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd voorzien om zones 30 in te voeren in alle woonwijken. Dit werd niet voorzien in de huidige versie van het beleidsplan. De woonwijken behoren tot de bebouwde kom van Moorslede.

De snelheden werden meer aangepast aan de huidige situatie met een optimalisatie op sommige wegen.



bestaande snelheidsregimes



toekomstig snelheidsbeleid

1.4. parkeerbeleid

In kader van de herziening van het mobiliteitsplan werden parkeertellingen uitgevoerd in de twee kernen Moorslede en Dadizele.

Uit deze onderzoeken bleek dat de bezetting eerder aan lage kant is in beide kernen en er dus geen parkeerproblemen optreden. Bezoekers of klanten kunnen vlot hun wagen parkeren in de nabije omgeving van hun bestemming.

Voor Dadizele kunnen we concluderen dat er tijdens het toeristisch seizoen een hogere bezetting te noteren valt. De parking Kapelleveld in de Beselarestreet wordt echter te weinig benut.

Op korte termijn wenst de gemeente geen maatregelen te treffen naar bijkomende regulering van het parkeren. De parking Kapelleveld zal wel beter bewegwijzerd worden zodat deze vlotter zal gebruikt worden.

Op langere termijn en zeker wanneer de functies als Dadipark ingevuld zijn, kan de parkeerdruk in de centra stijgen en kan eventueel overgegaan worden tot het invoeren van een blauwe zone.

Het parkeren van vrachtwagens kwam reeds aan bod onder het thema zwaar vervoer.

■ wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke mobiliteitsplan

De parkeerrestricties voor vrachtwagens is een nieuw gegeven.

1.5. verkeersveiligheidsbeleid

Een aangepast snelheidsbeleid, de aanpak van doortochten en herinrichting van schoolomgevingen zijn allemaal maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Daarnaast bevinden zich op grondgebied van Moorslede nog enkele gevaarlijke punten die een specifieke aanpak vereisen om de verkeersveiligheid te verhogen.

■ beveiligen kruispunten

Volgende kruispunten zullen heringericht worden:

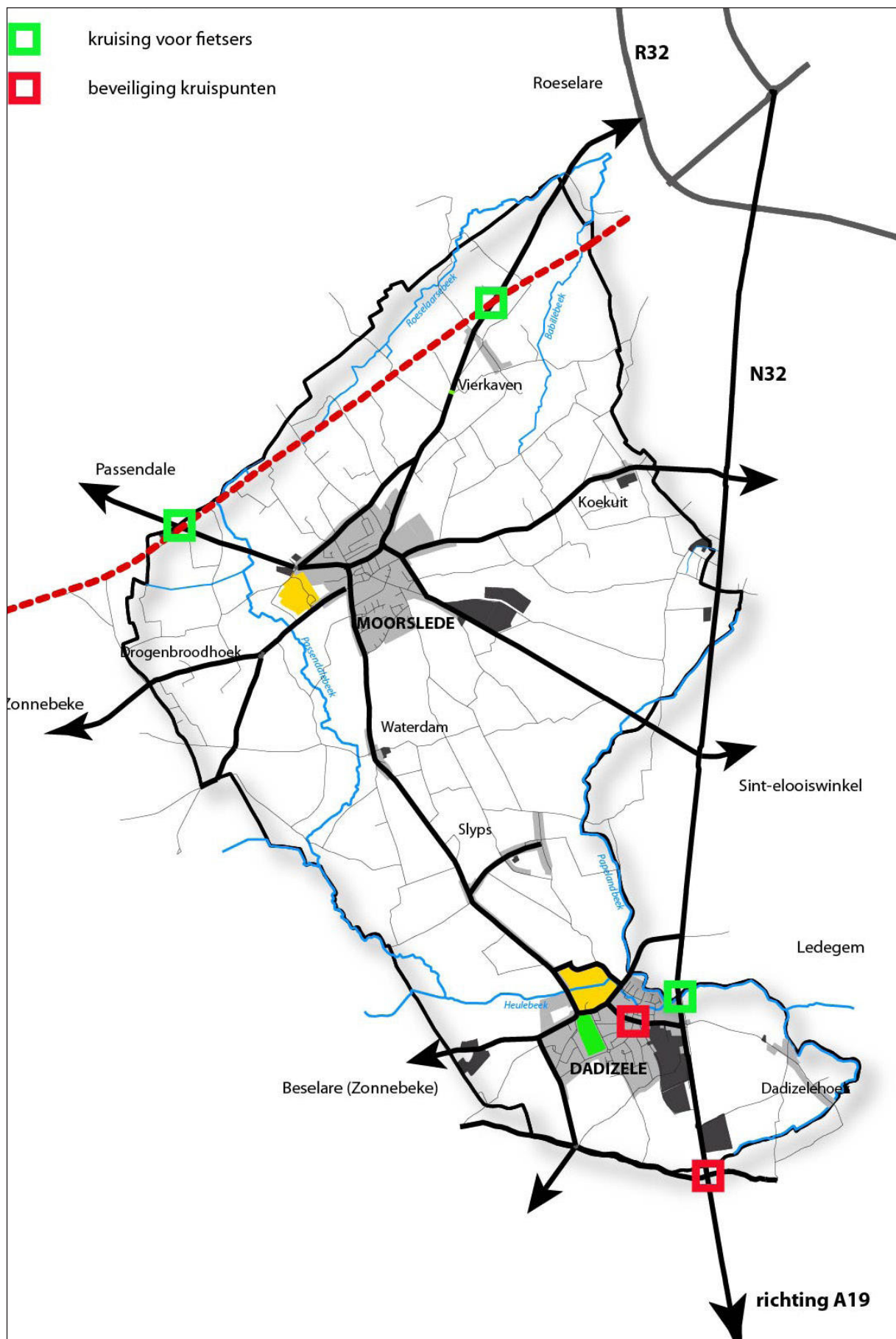
- Kezelberg N32x Oude Iepersstraat : TV3V-dossier
- kruispunt Kleppestraat x Azalealaan x Sperredreef
- kruising van Storrout (fietsroute) met Roeselaarsestraat
- kruising van Storrout met Stationsstraat
- fietsaansluiting thv Heulebeek

■ herinrichten tracés

- dorpskernvernieuwing Moorslede-kern

■ wijziging ten opzichte van oorspronkelijke mobiliteitsplan

De globale visie rond verkeersveiligheid blijft behouden. Een groot aantal kruispunten en tracés werden in de loop van de jaren heringericht. Nieuwe problemen steken de kop op.



beleid verkeersveiligheid

2. fietsverkeer

2.1. algemene visie

Om het gebruik van de fiets aan te moedigen als alternatief voor de auto zal een goed uitgerust, aaneengesloten fietsroutenetwerk uitgebouwd worden.

In de eerste plaats heeft het provinciebestuur het bovenlokale fietsroutenetwerk (BFF) afgebakend. Er werden hoofdroutes en bovenlokale functionele routes geselecteerd. Hoofdroutes zijn van belang voor het afleggen van lange afstanden. Het zijn als het ware de snelwegen voor fietsverkeer.

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

Verder dient de gemeente ontbrekende schakels aan te vullen. Tevens zullen voor de fietsers gevaarlijke plaatsen/kruispunten worden heringericht.

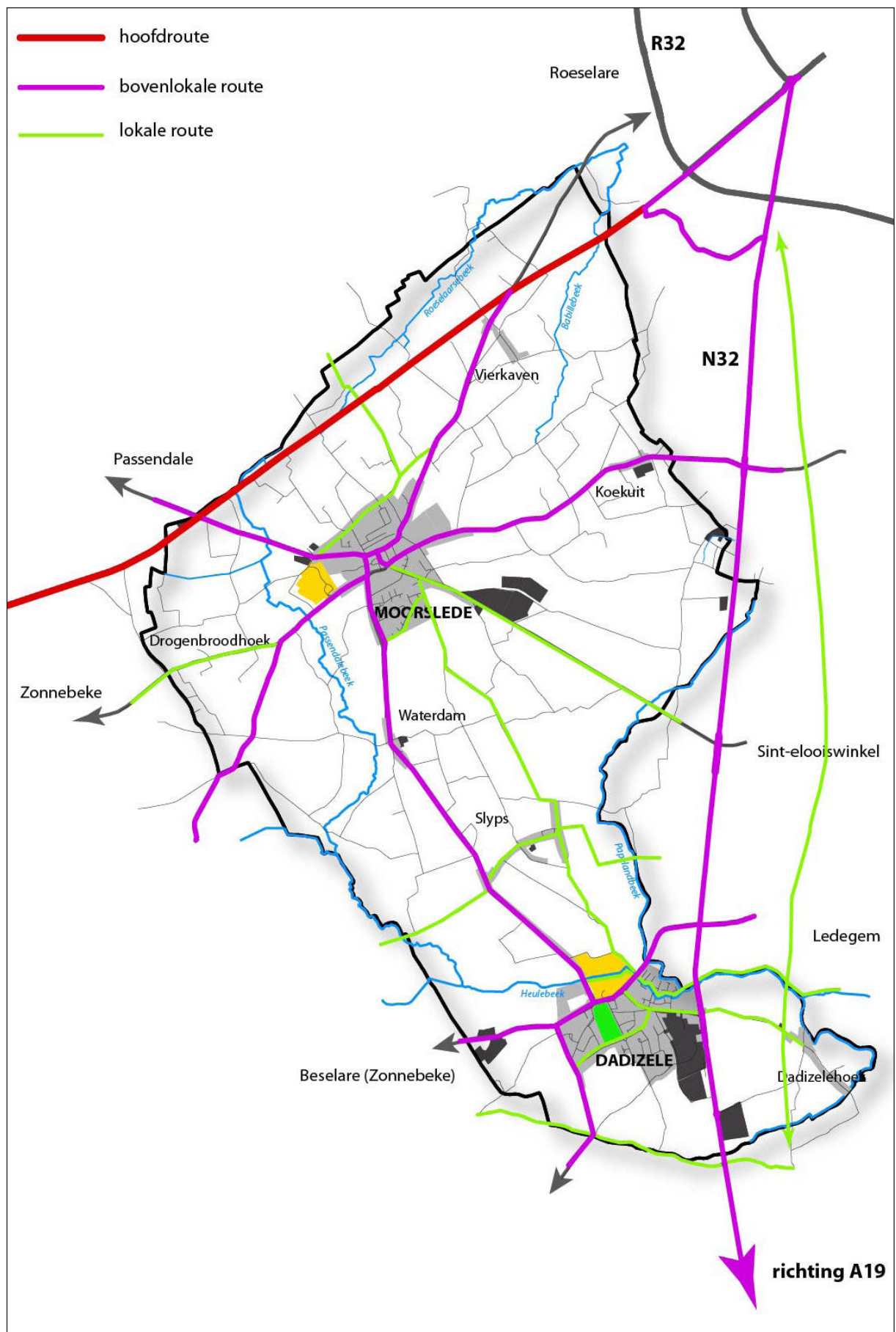
Het is belangrijk dat de routes kaderen in een groter geheel en ook over de gemeentegrenzen doorlopen. Het fietsroutenetwerk is opgebouwd uit de volgende elementen:

- de belangrijkste woon – schoolverbindingen;
- de belangrijkste woon – werkverbindingen;
- de fietsverbindingen tussen de deelgemeenten;
- de recreatieve fietsroutes

2.2. selecties

In onderstaande tabel en figuur werden de selecties op grondgebied van Moorslede aangeduid.

hoofdroute	
Zonnebeke - Roeselare	Stroroute
bovenlokale routes	
relatie Moorslede - Passendale	Stationsstraat
relatie Moorslede - Roeselare	Roeselaarsestraat - aansluitend op Stroroute
relatie Moorslede - Beselare	Iepersestraat - Werviksestraat
relatie Moorslede - Beitem	Gentsestraat
relatie Moorslede - Slyps - Dadizele	Dadizeelsestraat - Moorsledestraat
relatie Dadizele - Ledegem	Plaats - Ledegemsestraat (onbeslist beleid) - Dadizelestraat
relatie Dadizele - Geluwe	Beselarestaat - Geluwestraat
relatie Dadizele - Beselare	Beselarestaat
relatie Roeselare - Menen	N32
lokale routes	
De lokale fietsroutes zorgen voor de rechtstreekse verbindingen van en naar de naburige gemeenten en voor de verbinding tussen de verschillende woongebieden in de gemeente.	▪ Breulstraat ▪ Passendaalsestraat ▪ Elzerijstraat ▪ Procureurstraat ▪ oude spoorwegbedding Kezelbergroute ▪ Azalealaan ▪ Kleppestraat ▪ Potterijstraat ▪ Slypsstraat - deel van Hovingstraat - Waterstraat ▪ Oude Iepersestraat ▪ relatie Dadizele - Dadipark ▪ (mogelijke) fietsroute langsheen de Heulebeek richting Ledegem



fietsroutenetwerken

2.3. aanleg fietsinfrastructuur

De gemeente en hogere overheden zullen in eerste instantie werk maken van het verbeteren of aanleggen van fietsinfrastructuur langsheen de routes uit het bovenlokale fietsinfrastructuur.

De inrichting van de fietsvoorziening langsheen de wegen moeten voldoen aan de richtlijnen zoals voorgeschreven in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

2.4. wijziging ten opzichte van oorspronkelijke mobiliteitsplan

■ wijzigingen bovenlokale fietsroutenetwerk

De relatie tussen Dadizele en Moorslede werd verlegd naar de Moorsledestraat-Dadizeelsestraat ipv route doorheen de kern van Slyps.

De relaties vanuit Dadizele-kern richting Geluwe en Beselare waren onbestaande en werden toegevoegd aan het BFF.

■ wijzigingen lokale fietsroutenetwerk

De route doorheen Slyps tussen Dadizele en Moorslede werd aangeduid als een lokale route.

3. openbaar vervoer

3.1. huidig aanbod openbaar vervoer

■ treinverbindingen

In Moorslede zelf is er geen treinstation.

De meest dichtbij stations zijn deze van Roeselare en Menen.

In Roeselare passeert de spoorlijn 66 die Kortrijk verbindt met Brugge over Lichtervelde. In Lichtervelde kan overgestapt worden naar andere verbindingen, zoals naar De Panne of Gent.

In station Menen wordt de spoorlijn 69 aangeboden die een verbinding biedt tussen Poperinge en Kortrijk.

■ aanbod buslijnen

Volgende buslijnen passeren op grondgebied van Moorslede:

- buslijn 55: Menen-Moorslede-Roeselare
- buslijn 54: Menen-Beitem-Roeselare
- buslijn 94: Ieper-Passendale-Roeselare
- buslijn 42: Kortrijk-Moorsele-Menen/Dadizele

De buslijn 55 verbindt station van Menen met station van Roeselare. Deze buslijn doet het centrum van Moorslede en Dadizele aan.

De buslijn biedt één rit aan per uur per rijrichting en wordt op schooldagen nog uitgebreid met enkele piek-urbussen. Op zaterdag en zondag is er een beperkter aanbod van één bus per twee uur en de amplitude is beperkter (za vanaf 7u tot 20u en zo vanaf 9u).

De buslijn 54 rijdt via de N32 en doet slechts 2 haltes aan op grondgebied van Moorslede (op de N32), met name haltes Klephoek en 't Hoge. Beide haltes (langs de N32) hebben een hoog aanbod met 2 ritten per uur per rijrichting, aangezien zowel de lijn 55 als de lijn 54 passeert langs deze haltes.

Tijdens de weekends is het aanbod beperkter tot 1 busrit per twee uren en een beperkte amplitude (za vanaf 8u tot 21u en zo vanaf 10u).

De buslijn 94 verbindt Moorslede-centrum met Ieper en Roeselare. De buslijn biedt één rit aan per uur per rijrichting en wordt nog uitgebreid met enkele piek-urbussen (ook buiten de schooldagen). In het week-end is er maar een bus om de twee uren en vangt ze later aan (op za vanaf 7u30 tot 20u en zo vanaf 9u30 tot 22u).

De buslijn 42 is een functionele lijn en biedt een aanbod voor de scholieren. Dadizele-plaats tot Kortrijk wordt aangeboden met enkele bussen tijdens de piekmomenten van de scholen. In het week-end en buiten schooldagen is er geen verbinding naar Dadizele.

3.2. toekomstvisie

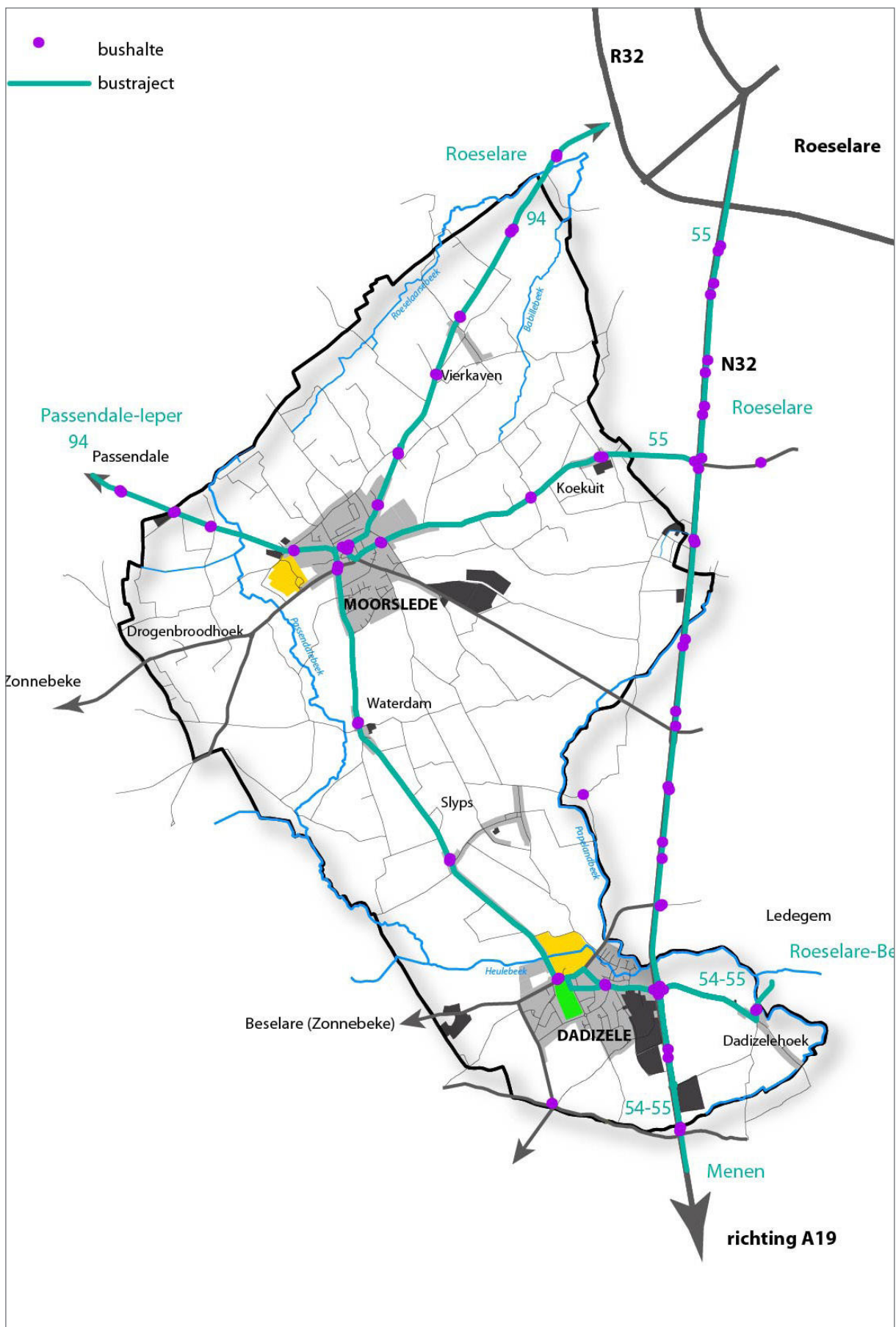
■ Neptunus 2020

De Lijn West-Vlaanderen heeft een toekomstplan opgesteld voor openbaar vervoer met tijdshorizon 2020.

In het plan wordt er een kwaliteitsverbetering vooropgesteld in het voorstedelijk netwerk van Roeselare richting Menen en Ieper. Moorslede ligt op de kruising van deze verbindingen en kan hiervan vermoedelijk profiteren.

■ andere toekomstwensen van de gemeente

- beter openbaar vervoer aanbod voor de kern van Slyps
- betere aansluiting van bus op treinen, voornamelijk de trein richting Brugge
- beter aanbod tijdens de week-ends
- verbetering halte-accommodatie langs de N32



aanbod openbaar vervoer

4. voetgangersverkeer en verkeersleefbaarheid

■ algemene visie

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

Een ondersteunend ruimtelijk beleid is hierbij noodzakelijk: keuze voor verdichte kernen met voorzieningen op wandelafstand en het afremmen van de verspreide bebouwing. Om de verplaatsingen te voet aantrekkelijk te maken, moeten de kernen op maat van de voetgangers ingericht worden.

Binnen de kernen worden doorsteken en paadjes voorzien. Deze vormen directe en verkeersveilige verbindingen tussen de verschillende wijken en voorzieningen.

Veilige schoolomgevingen en de looproutes naar de school moeten worden ingericht.

Goede voetgangersvoorzieningen werken ook ondersteunend naar het openbaar vervoer toe. Het meeste voor – en natransport voor de busgebruiker is immers te voet. Een vlotte bereikbaarheid van de haltes vanuit de wijken verdient speciale aandacht.

■ trage wegnnet

Vanuit de kernen wordt aandacht besteed aan kleinere doorsteken om de woonwijken en toekomstige woonwijken te verbinden naar de centra toe. Ook werden voorstellen gedaan in verschillende plannen om bijkomende trage verbindingen te realiseren.

kern Moorslede

De GBS in de Roeselaarsestraat kan gebruik maken van het Poststraatje en Neckerwegeltje. Beide straten leggen een verbinding tussen de Roeselaarsestraat en de Pater Lievensstraat.

De VBS in de Stationsstraat kan gebruik maken van het sportcentrum. De leerlingen kunnen op deze ruime parking afgezet worden om naar school te gaan.

De andere trage wegen hebben de bedoeling de woonwijken rondom het centrum meer te integreren bij het centrum van Moorslede.

In kader van de dorpskernvernieuwing Moorslede werd voorgesteld de historische link tussen de kerk en voormalige kasteelsite te herstellen door op langere termijn een trage verbinding tussen kerk en sportpark/cultuurcentrum te realiseren. Ook vanuit de verkaveling Korenwind wordt een trage as voorgesteld richting centrum van Moorslede.

kern Dadizele

In de kern van Dadizele treffen we ook een aantal trage wegen aan om de woonwijken op een vlotte manier te bereiken met de fiets of te voet.

Daarenboven worden voor het centrum van Dadizele een aantal groene assen voorgesteld om de verwevenheid tussen het centrum van Dadizele en het toekomstige Dadipark te verbeteren.

Daarnaast werd voorgesteld om een groene as te voorzien langsheen de Heulebeek als fietsroute en wandelroute tussen de Kezelbergroule en centrum van Dadizele.

- ↔ trage weg
- ↔... trage weg: nog niet gerealiseerd



trage wegen in kern Moorslede



trage wegen in kern Dadizele

De flankerende maatregelen dienen het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

1. sensibilisatie en educatie

- naar de scholen toe: stimulansen om te voet of met fiets naar school te komen;
- verkeerseducatie in scholen: verkeersbezoek, fietscontrole, dagelijkse verkeersregeling bij aanvang en einde school, verkeersweek, e.a.);
- overleg rond parkeerdruk aan schoolomgevingen
- jaarlijkse preventieve bromfiets- en fietscontroles op scholen;
- sensibilisering rond foutparkeren, snelheidsovertredingen en verkeersovertredingen in het algemeen;
- sensibilisering rond ongevallencijfers;
- campagnes rond openbaar vervoer;
- verspreiden van fietsrouteplan onder de bevolking;
- fietsvergoeding voor gemeentepersoneel
- OV-vergoeding aan gemeentepersoneel

2. informatie en promotie

- campagnes ter stimuleren van fietsgebruik;
- promotie van openbaar vervoer (bv. bij de scholen, in toeristische folders en gemeentelijk infoblad en website);
- stimuleren van initiatieven van (recreatief) fietsverhuur;
- duidelijke communicatie van de routes zwaar vervoer aan de bedrijven op grondgebied Moorslede

3. handhaving

- handhaving inzake snelheidsregimes;
- handhaving inzake tonnagebeperkingen;
- handhaving inzake tonnagebeperkingen en doorgaand vrachtverkeer door politiezone;
 - informatieve controles
 - effectieve controles

4. signalisatie | bewegwijzering

- afwikkeling autoverkeer;
- sturen van autoverkeer naar parkeerruimtes;
- bewegwijzering vrachtverkeer (IDR-routes en lokale routes);
- signalisatie wandel- en fietsroutes.

5. tarifiering openbaar vervoer

- buzzy pass: gemeente heeft een overeenkomst met De Lijn voor de jongeren onder de 25 jaar

6. organisatie en management van mobiliteitsbeleid

- verderzetten van GBC's

actieplan

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

De actiepunten zijn opgesplitst naar werkdomein met name:

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

Daarbij is een financiële raming opgenomen van het actieprogramma. De raming die in de tabel opgesteld werd, is echter enkel indicatief bedoeld en moet voor bepaalde concrete projecten bijgesteld worden tijdens de ontwerpfase ervan.

In sommige gevallen is het onmogelijk gebleken de acties te ramen. Deze acties zullen geraamd worden bij de verdere en concretere uitwerking van de acties.

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

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

Bij de evaluatie en herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het actieplan operationeler gemaakt. Dat wil zeggen dat het actieprogramma A-B-C uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C ook kan herschikt worden volgens andere invalshoeken. Op die manier bekomt men programma-tabellen die inhoudelijk dezelfde zijn, maar met een eigen functie en functionaliteit. Deze tabellen werd niet toegevoegd aan deze nota. Ze zullen gebruikt worden bij de verdere uitwerking en evaluatie van het plan.

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

voorstel voor organisatie en evaluatie

1. organisatie

De ambtelijke werkgroep binnen de gemeente zal jaarlijks het opgestelde actieplan overlopen om een stand van zaken van uitvoering van het mobiliteitsplan op te volgen.

Deze werkgroep kan uitgebreid worden met vertegenwoordigers van andere organisaties indien de opportuniteit zich voordoet.

2. evaluatie

Minstens éénmaal per legislatuur wordt het beleidsplan geëvalueerd en herzien aan de hand van de procedure van de sneltoets. Via de sneltoets zal de GBC de actualiteitswaarde van het mobiliteitsplan onderzoeken en aangeven welke stappen ondernomen moeten worden om het plan opnieuw actueel te maken.

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

- ongevallenregistratie van politiezone
- recente ongevallenGIS
- recente snelheidsmetingen
- controles op tonnagebeperkingen, doorgaand zwaar vervoer en parkeren vrachtwagens

relatie tot hogere en gemeentelijke beleidsplannen

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

In het structuurplan van de gemeente worden mobiliteitsaspecten opgenomen.

In het bindend gedeelte van het structuurplan werden de wegcategorisering, de functionele fietsroutes (BFF) en de routes voor zwaar vervoer opgesteld. Deze werden in het huidige beleidsplan geactualiseerd.

In het bindend gedeelte van het structuurplan werd tevens de suggestie gedaan van het doortrekken van de N37 tussen de Stationsstraat en de Roeselaarsstraat. Deze suggestie werd verlaten en er zal een hoofdroute voor fietsers voorzien worden op deze locatie.

Bij de herziening van het gemeentelijk structuurplan zullen deze elementen moeten aangepast worden.

bijlage

Actieprogramma ABC

werkdomein ruimtelijk beleid

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A1	uitbreiding bedrijvenzone Dadizele	uitvoeringsplan	Millesteenstraat	ruimtelijk beleid			laag	gemeente		LT
A2	mobilititeitsonderzoek Dadipark (ifv ontwikkelingen Dadipark)	MOBER	ten noorden van kern Dadizele	ontsluiting en parkeeronderzoek			hoog	gemeente		MLT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B1	dorpskernvernieuwing Moorslede	weg(her)inrichting	kern Moorslede	verkeersleefbaarheid	€ 1.250.000		hoog	gemeente	PDPO	KT
B2	streefbeeldstudie N32	weginrichting	N32	verkeersveiligheid			hoog	provincie	BMV, gemeente	KT
B3	evaluatie tonnagebeperking	zwaar vervoer	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente		KT
B4	onderzoek parkeerverbod vrachtwagens	parkeerbeleid	kern Moorslede	verkeersleefbaarheid			hoog	gemeente		KT
B5	instellen snelheidsregimes	snelheidsbeleid	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente		KT
B6	poorteffect Iepersestraat	snelheidsbeleid	Iepersestraat thv Ter Bunderen	verkeersveiligheid	€ 100.000		hoog	gemeente		KT
B7	kruispunt Kleppestraat x Azalealaan	weginrichting	kruispunt Kleppestraat x Azalealaan	verkeersveiligheid	€ 350.000		hoog	gemeente		KT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B8	kruispunt Kezelberg	weginrichting	kp N32 x Oude lepersestraat (grondgebied Moorsele)	verkeersveiligheid	€ 1.100.000		hoog	AWV	Moorsele	KT
B9	Storroute	bovenlokale fietsroute	oude spoorwegbedding ten noorden van kern Moorslede	verkeersveiligheid	€ 1.450.000		hoog	provincie		KT
B10	kruising Storroute	weginrichting	Storroute x Roeselaarsestraat	verkeersveiligheid	€ 11.000		hoog	provincie	gemeente	KT
B11	kruising Storroute	weginrichting	Storroute x Stationsstraat	verkeersveiligheid	€ 15.000		hoog	provincie	gemeente	KT
B12	kruising fietsroute	weginrichting	N32 x route langsheen Heulebeek	verkeersveiligheid	€ 15.000		hoog	provincie	gemeente	MLT
B13	Heulebeekroute	lokale fietsroute	vanaf Dadipark langsheen Heulebeek rich Kezelbergroute	verkeersveiligheid	€ 455.000		hoog	provincie	gemeente	LT
B14	verbreding Oude lepersestraat	weginrichting + fietspaden	Oude lepersestraat	verkeersveiligheid	€ 1.500.000		hoog	AWV	Wervik	KT
B15	fietsrelatie Moorslede - Wervik	bovenlokale fietsroute	lepersestraat vanaf centrum tot sportcentrum (600m)	verkeersveiligheid	€ 250.000		hoog	gemeente		KT
B16	fietsrelatie Moorslede - Dadizele	bovenlokale fietsroute	Dadizeelsestraat (4 km)	verkeersveiligheid	€ 1.200.000	fietsfonds	hoog	provincie	gemeente	MLT
B17	fietsrelatie Dadizele - Geluwe	bovenlokale fietsroute	Geluwestraat (750m)	verkeersveiligheid	€ 225.000	fietsfonds	hoog	provincie	gemeente	MLT
B18	verbeteren fietsinfrastructuur Moorslede - Beitem	bovenlokale fietsroute	Gentsestraat (2,5km)	verkeersveiligheid	€ 750.000	fietsfonds	hoog	provincie	gemeente	LT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B19	fietsrelatie Dadizele - Ledegem	bovenlokale fietsroute	Ledegemstraat (220m)	verkeersveiligheid	€ 66.000	fietsfonds	hoog	provincie	gemeente	LT
B20	fietsrelatie Dadizele - Beselare	bovenlokale fietsroute	Beselarestaat (1 km)	verkeersveiligheid	€ 300.000	fietsfonds	midden	provincie	gemeente	LT
B21	kwaliteitsverbetering voorstedelijk netwerk Roeselare	openbaar vervoer	N32	bereikbaarheid			hoog	De Lijn	gemeente	MLT
B22	verbetering aanbod Slyps	openbaar vervoer	Slyps	bereikbaarheid			hoog	De Lijn	gemeente	MLT
B23	verbetering aansluiting bus op trein	openbaar vervoer	station Roeselare	bereikbaarheid			hoog	De Lijn	gemeente	MLT
B24	verbetering halte-accommodatie	openbaar vervoer	N32	bereikbaarheid	€ 20.000		hoog	De Lijn	gemeente	KT
B25	trage wegennet uitbreiden kern Moorslede	voetgangersverkeer	kern Moorslede	bereikbaarheid			hoog	gemeente		MLT
B26	trage wegennet uitbreiden kern Dadizele	voetgangersverkeer	kern Dadizele	bereikbaarheid			hoog	gemeente		MLT

werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C1	informatieverschaffing	vervoersmanagement	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente		continu
C2	verkeerseducatie	vervoersmanagement	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente		continu
C3	fietscontroles	vervoersmanagement	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	politiezone	gemeente	continu
C4	parkeren schoolomgevingen	vervoersmanagement	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	gemeente	scholen, politiezone	KT
C5	snelheidscontroles	handhaving	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	politiezone	gemeente	continu
C6	informatie routes zwaar vervoer	sensibilisatie	gebiedsdekkend	bereikbaarheid			hoog	gemeente	politiezone	KT
C7	informatieve controles routes zwaar vervoer	handhaving	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	politiezone	gemeente	KT
C8	effectieve controles zwaar vervoer	handhaving	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	politiezone	gemeente	MLT
C9	handhaving parkeren vrachtwagens	handhaving	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid			hoog	politiezone	gemeente	continu

samenstelling gemeentelijke begeleidingscommissie

In volgende tabel wordt de samenstelling van de gemeentelijke begeleidingscommissie weergegeven. Deze commissie heeft samen met de gemeente en het studiebureau wvi het mobiliteitsplan vorm gegeven.

college van burgemeester en schepenen	
burgemeester schepenen mobiliteit en openbare werken schepenen RO	dhr. Marc Vermont (voorzitter) dhr. Denis Vantomme dhr. Rik Bekaert
vertegenwoordigers gemeentelijke diensten	
TD dienst RO gemeentesecretaris	dhr. Geert Deman mevr. Elyne Dewulf (secretaris) dhr. Kristof Vander Stichele
gemeenteraadsleden	
fractie Pro fractie Visie	dhr. Ward Gillis dhr. Ward Vergote
vertegenwoordigers politiezone	
lokale politiezone	dhr. Rik Volckaert dhr. Paul Vandendriessche
vertegenwoordigers Vlaamse overheid	
MOW - afdeling BMV MOW - afdeling AWW RWO	mevr. Inge Feys dhr. Humberto Van Nunen dhr. Danny Van Cauwenberghe mevr. Leen Vandevelde
vertegenwoordigers provincie	
dienst mobiliteit	dhr. Koen Vanneste
vertegenwoordigers openbaar vervoer	
De Lijn	vertegenwoordigers

participatietraject -samenvatting

Het decreet rond mobiliteitsbeleid van april 2009 legt op dat het vernieuwde gemeentelijk mobiliteitsplan ofwel moet onderworpen worden aan openbaar onderzoek ofwel dat er een participatietraject moet bewandeld worden. In zitting van 15 september 2011 heeft de gemeenteraad beslist de herziening van het mobiliteitsplan te onderwerpen aan participatietraject.

Volgende raden zullen om advies gevraagd worden:

- gecoro
- milieuadviesraad
- seniorenraad

Op 5 april 2012 werd het ontwerp-beleidsplan toegelicht aan de leden van de hogervermelde adviesraden. Op dezelfde avond hebben de adviesraden vergaderd over het beleidsplan en hun advies officieel overgemaakt.

In wat volgt wordt een samenvatting gegeven van de uitgebrachte adviezen. In *cursief* werd aangeduid hoe de adviezen doorvertaald werden in het voorliggend beleidsplan.

■ beleid zwaar vervoer

Het voornaamste bezwaar handelde over de tonnagebeperking.

Er wordt opgemerkt dat een bedrijf die net buiten de zone met doorgangsverbod zwaar vervoer gelegen is, benadeeld wordt. Indien dit bedrijf een levering moet doen bij een bedrijf aan de andere kant van de gemeente, mag er niet door de kern van de gemeente gereden worden maar moet er omgereden worden via het hoger wegnnet. Hierdoor worden bedrijven die buiten de zone met doorgangsverbod gelegen zijn, benadeeld. Een bedrijf die in de zone met doorgangsverbod gelegen is, mag immers wel door de centrale zone rijden. De ambachtelijke zone Moorslede is eveneens niet opgenomen in de zone met doorgangsverbod. Het zwaar vervoer van en naar deze bedrijvenzone wordt naar het hoger wegnnet verwezen.

De huidige afbakening van tonnagebeperking werd besproken en bekrachtigd in de gemeenteraad van december 2010.

Er wordt voorgesteld dat er een globale enquête zal uitgevoerd worden bij alle Moorsleedse transportgenererende bedrijven. Aan de hand van de ingewonnen informatie zal een eventuele bijsturing van het doorgangsverbod bekeken worden. De ambachtelijke zones in beide deelgemeentes zouden best op een gelijkaardige wijze behandeld worden en dus beter alle twee uit de zonering gehaald worden. De beide zones hebben een goede verbinding naar de N32.

In het beleidsplan werd aangevuld dat er een bijsturing kan gebeuren naar aanleiding van de enquêtes bij de bedrijven.

■ handhaving

Een adviesraad haalt aan dat controles zeker nodig zijn om de tonnagebeperking te doen slagen.

Na de hoger aangehaalde enquêtering zal er een informatierond starten bij de bedrijven rond de signalisatie en tonnagebeperking. Na de informatiecampagne kan gefaseerd gestart worden met de handhaving. In een eerste fase zullen informatieve controles door de politiezone volgen, in een latere fase zal overgegaan worden tot effectief beboeten.

Deze benaderingswijze werd reeds aangehaald in de huidige versie van het beleidsplan. Er werden geen aanpassingen gedaan.

■ bovenlokale fietsroutenetwerk (BFF) en trage wegnnet

Een adviesraad haalt aan dat de verdere uitbouw van het BFF voorrang moet krijgen. De adviesraad haalt aan dat de fiets in de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen steeds belangrijker wordt. Daarnaast wordt ook vermeld dat naar werking van het trage wegnnet toe het belangrijk is dat dit netwerk aansluit op het BFF.

De gemeente zal in de eerstvolgende jaren werk maken van goede fietsvoorzieningen op haar grondgebied mede door de subsidies van het fietsfonds. Een aantal van de acties staan immers reeds gepland op korte termijn in de actietabel.

Dit belet niet dat in kleine kernen een goed uitgebouwd trage wegennet essentieel is om zich met de fiets en te voet vlot te verplaatsen richting centrum. Ook deze trage wegen kunnen zeer interessant voor schoolgaande jeugd en werknemers.

verslagen

01|03|2012: GBC-verslag

15|09|2011: GR-verslag

24|05|2012: GR-verslag

02|07|2012: PAC-verslag

verslag

GBC Moorslede

opdracht Herziening mobiliteitsplan – fase: beleidsplan
dossiernummer 05641
datum 01/03/2012
uur 9u30
plaats Moorslede
volgende vergadering /
verslaggever Margo Swerts
bijlage(n) /

aanwezig A
verontschuldigd VO
afwezig (zonder kennisgeving) AFW

naam	organisatie functie	A VO AFW
Marc Vermont	Burgemeester Moorslede	VO
Denis Vantomme	Schepen gemeente Moorslede	A
Rik Bekaert	Schepen gemeente Moorslede	A
Kristof Vanderstichele	Secretaris gemeente Moorslede	A
Elyne Dewulf	Stedenbouwkundig ambtenaar	A
Geert Deman	Gemeente Moorslede hoofd TD	VO
Rik Volckaert	Politiezone Moorslede	A
Paul Vandendriessche	Politiezone arro leper	A
Inge Feys	MOW-BMV mobiliteitsbegeleider	A
Micheline Steen	De Lijn WVL	A
Wim Van Den Hoeck	De Lijn WVL	A
Ward Vergote	Gemeenteraadslid fractie Visie	AFW
Ward Gillis	Gemeenteraadslid fractie Pro	A
Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen	A
Margo Swerts	Wvi stafmedewerker mobiliteit	A
Leen Vandevelde	RWO consulent mobiliteit	VO
Danny Van Cauwenberghe	MOW	VO



west-vlaamse intercommunale

baron ruzettelaan 35 | 8310 brugge | www.wvi.be
T 050 36 71 71 | F 050 35 68 49 | E wvi@wvi.be

1. Doelstelling van de vergadering

Wvi heeft de beleidsnota tijdens het overleg gepresenteerd.
In wat volgt wordt een samenvatting gegeven van de bemerkingen tijdens het overleg.

2. Bemerkingen uitwerkingsnota

1.1. Timing

De oppositie haalt aan dat het vervolgverhaal van het beleidsplan (en goedkeuring van het plan) vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen zal vallen.

We zijn ondertussen reeds 2 jaar bezig met de herziening van het beleidsplan en het beleidsplan is eerder een vertaling van de verschillende visies uit de vorige nota's. De beleidsvisie is niet bijgestuurd.

MOW haalt aan dat er eventueel na de verkiezingen een sneltoets kan gestart worden indien er nog bijkomende aanpassingen zouden moeten gebeuren aan de nota.

1.2. Dadipark

Er wordt gevraagd naar concrete informatie over de invulling van het park. Deze is momenteel niet gekend bij de gemeente. Het betreft een privé-initiatief.

De nota haalt duidelijk aan dat indien er zich een ontwikkeling aandient de ontsluiting en signalisatie moet afgestemd worden.

Provincie haalt aan te vermelden dat een fietsenstalling moet voorzien worden zoals vermeld in de uitwerkingsnota.

1.3. selecties van de wegen

MOW haalt aan dat de wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke plan te beperkt worden omschreven en dat er nog enkele aanpassingen aan de selecties dienen te gebeuren.

Er zullen volgende aanpassingen gebeuren:

- Breulstraat blijft een lokale weg type I vanaf N32 tot bedrijvenzone
- Oude Iepersestraat wordt lokale weg type II zoals de selectie in beleidsplan van Wervik

Er wordt opgemerkt het streefbeeld van de N32 te vermelden in de nota. Acties uit het streefbeeld zullen moeten meegenomen worden. Het plan zal tegen de zomer van 2012 vermoedelijk worden voorgelegd aan PAC.

1.4. zwaar vervoer

routes zwaar vervoer

Provincie stelt voor om voor de bedrijven de individuele signalisatie te controleren. Vermoedelijk zullen nog verschillende wegwijzers de foute route(s) aangeven.

Voor IDR zal de signalisatie in maart gestart worden en zal deze in het voorjaar volledig geplaatst zijn.

Politie haalt aan dat er beter over "naderingsroutes voor H/B-verkeer" gesproken worden dan over "routes" zwaar vervoer.

parkeren vrachtwagens

In de Dadizeelsestraat wordt er een ruimte voorzien voor het parkeren van vrachtwagens. Er kan een conflict optreden met de (toekomstige) inrichting van de fietspaden. De Dadizeelsestraat werd immers geselecteerd op het BFF (bovenlokale fietsroutenetwerk) en de fietspaden zullen voldoende breedte moeten hebben.

Volgens de gemeente zal er niet dadelijk een probleem optreden en is er voldoende ruimte.

De oppositie merkt op dat er geen parkeerverbod werd afgebakend voor de kern van Moorslede. De kern werd niet opgenomen aangezien er niet dadelijk klachten waren over de kern van Moorslede met betrekking tot parkeren van vrachtwagens.

Dit zal als actie opgenomen worden om nader te onderzoeken.

1.5. snelheidsbeleid

MOW en provincie vinden het een spijtige zaak dat op de Beselarestraat geen gedifferentieerd snelheidsregime werd ingevoerd. Er werd niet overgegaan op een verlaging naar 70 km/u aangezien er geen bebouwing aanwezig is op de weggedeelte en de rotonde voldoende remmend werkt.

Provincie haalt aan dat de Beselarestraat ook onderdeel uitmaakt van het BFF en dus een snelheidsverlaging aangewezen is.

Er wordt voorgesteld een snelheidsverlaging door te voeren op Beselarestraat over een lengte van ca. 60m tot aan de rotonde.

1.6. openbaar vervoer

De Lijn kan geen reactie geven op de vragen van de gemeente uit het beleidsplan.

Binnenkort zullen de gemeentes uitgenodigd worden op een bespreking omtrent de besparingen bij De Lijn. Het besparingsplan van De Lijn voor West-Vlaanderen wordt op 5 maart 2012 aan de gemeentes voorgesteld.

1.7. handhaving

Politie stelt de vraag naar de verdere timing rond de routes zwaar vervoer en concreet wanneer de bedrijven zullen gecontacteerd worden. Er wordt voorgesteld de participatie af te wachten en daarna de bedrijven te contacteren.

Provincie zal zelf niet dadelijk de bedrijven contacteren ivm de IDR-route, maar kan de gemeente eventueel wel bijstaan hierin. Provincie haalt het voorbeeld aan van de gemeente Staden. De gemeente heeft volgende acties ondernomen:

- Een infovergadering voor bedrijven omtrent de toekomstige signalisatie
- Voorstel tot groepsaankoop voor de aangepaste bewegwijzering. De bedrijven moeten wel zelf de individuele bewegwijzering bekostigen.

3. Afspraken

Item	actie	datum
Opmaak verslag	wvi	Begin maart 2012
Aanpassing nota	wvi	Begin maart 2012
Participatie-ronde	wvi gemeente	5/4/2012

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

OPENBARE ZITTING VAN 15.09.2011

Provincie
West-Vlaanderen

Aanwezig : Guido Ghekiere, voorzitter
Marc Vermont, burgemeester;
Denis Vantomme, Rik Bekaert, Sigrid Verhaeghe, Rita Leenknecht, Norbert Vanoost, schepenen;
Johnny Deleu, Geert Vanthuyne, Edouard Gillis, Emmanuel Buseyne, Pol Verhelle, Mia Wyffels, Ward Vergote, Patrick Bourgois, Daisy Decoene, Jenny Verkindere, Carla Plantefever, Marie Christine Verfaillie, Monique Delesalle, raadsleden;

Gemeente
MOORSLEDE

Kristof Vander Stichele, gemeentesecretaris.

14. Participatietraject voor de herziening van het mobiliteitsplan - goedkeuring.

De raad,

Gelet op het gemeentelijke mobiliteitsplan dat door de provinciale auditcommissie (PAC) conform werd verklaard op 19 april 2004;

Gelet op de sneltoets van het mobiliteitsplan van de gemeente Moorslede die in verleg met de GBC werd opgemaakt, waarna beslist werd het gemeentelijke mobiliteitsplan te verbreden en te verdiepen;

Overwegende dat de sneltoets door de PAC in zitting van 21 juni 2010 gunstig werd geadviseerd;

Gelet op het gemeenteraadsbesluit van 16 september 2010 houdende de goedkeuring van de bijsturing van het gemeentelijke mobiliteitsplan;

Gelet op de procedure die momenteel lopende is voor de herziening van het mobiliteitsplan;

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 in bijzonder art.19§2;
Overwegende dat hierin bepaald wordt dat een participatietraject voor de opmaak van een mobiliteitsplan moet vastgelegd worden;

Overwegende dat de beleidsfase met opmaak van de beleidsnota het meest geschikte moment is om terug te koppelen naar de bevolking;

Overwegende dat de verschillende maatschappelijke geledingen voldoende vertegenwoordigd zijn in de gemeenteraad, de gecoro, de milieuadviesraad en de seniorenraad;

Omwille van deze vertegenwoordiging wordt voorgesteld om het beleidsplan te koppelen en te laten adviseren door deze (advies)raden;

Gelet op het gemeentedecreet;

Overwegende het voorstel vanwege raadslid Ward Gillis om, gezien dit mobiliteitsplan grote implicaties heeft op de ruimtelijke structuur van de gemeente, een hoorzitting te organiseren voor de inwoners met openbaar onderzoek;

Gehoord de schepen van mobiliteit;

Na beraadslaging : stemden voor : 12 raadsleden
stemden tegen : 08 raadsleden

BESLUIT :

- Art. 1. - De raad keurt het volgende participatietraject voor de herziening van het mobiliteitsplan goed:
de raad beslist om het participatietraject uit te voeren in de beleidsfase. Als participatietraject wordt
geopteerd om volgende adviesraden te informeren en advies te vragen : de gemeenteraad, de gecoro, de
milieuadviesraad en de seniorenraad.
- Art. 2. - Afschrift van deze beslissing wordt overgemaakt aan het Agentschap Wegen en Verkeer, Markt 1 te 8000 Brugge
en aan de West-vlaamse intercommunale, Baron Ruzettelaan 35 te 8310 Brugge.

Aldus beslist in vergadering op datum zoals hierboven vermeld.

De Gemeentesecretaris,
get. K. Vander Stichele.

De Gemeentesecretaris,



De Voorzitter,
get. G. Ghekiere.

De Voorzitter,

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

OPENBARE ZITTING VAN 24.05.2012

Provincie
West-Vlaanderen

Aanwezig : Guido Ghekiere, voorzitter
Marc Vermont, burgemeester;
Christiane Vandenbussche, Denis Vantomme, Rik Bekaert, Sigrid Verhaeghe, Rita Leenknecht, Norbert Vanoost, schepenen;
Johnny Deleu, Geert Vanthuyne, Edouard Gillis, Emmanuel Buseyne, Pol Verhelle, Mia Wyffels, Ward Vergote, Patrick Bourgois, Daisy Decoene, Jenny Verkindere, Carla Plantefever, Marie Christine Verfaillie, Monique Delesalle, raadsleden;

Gemeente
MOORSLEDE

Kristof Vander Stichele, gemeentesecretaris.

04. Mobiliteitsplan Moorslede – Voorlopige goedkeuring.

De Raad,

Gelet op het mobiliteitsplan van Moorslede dat conform werd verklaard op de auditcommissie van 19.04.2004;

Gelet op de richtlijnen van de Vlaamse Overheid met betrekking tot het mobiliteitsbeleid waarbij het mobiliteitsplan moest onderworpen worden aan de procedure van de sneltoets. Uit de bespreking van de sneltoets bleek dat er een aantal thema's niet meer actueel waren, een aantal te beperkt uitgewerkt waren of niet aan bod kwamen in het eerste mobiliteitsplan. Op de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) van 17.05.2010 werd beslist het mobiliteitsplan te herzien volgens spoor 2;

Gelet op de goedkeuring van de sneltoets door de Provinciale Auditcommissie (PAC) op 21.06.2010;

Gelet op de goedkeuring van de verkenningnota door de Provinciale Auditcommissie (PAC) op 08.11.2010. De verkenningnota heeft de gewijzigde context toegelicht en de verbredings- en verdiepingsthema's meer in detail besproken. Per thema werd aangeduid welke onderzoeken dienden uitgevoerd te worden. De verkenningnota werd besproken op de GBC van 14.10.2010;

Gelet op de goedkeuring van de uitwerkingsnota door de Provinciale Auditcommissie (PAC) op 12.12.2011. In de uitwerkingsnota werd het onderzoekswerk uitvoerig besproken en werden scenario's uitgewerkt. De beleidsvisie van de gemeente kwam eveneens aan bod. De uitwerkingsnota werd besproken op de GBC van 11.10.2011;

Gelet op het decreet rond mobiliteitsbeleid van april 2009 waarin wordt opgelegd dat er voor het vernieuwde gemeentelijke mobiliteitsplan ofwel een openbaar onderzoek moet georganiseerd worden ofwel een participatietraject moet doorlopen worden;

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad op 15.09.2011 waarin beslist werd de herziening van het mobiliteitsplan te onderwerpen aan een participatietraject en volgende raden om advies te vragen:

- Gecoro
- Milieu-adviesraad
- Seniorenadviesraad

Overwegende dat er op 05.04.2012 een infosessie werd georganiseerd voor de adviesraden en de gemeenteraad en de adviesraden op dezelfde avond nog vergaderd hebben om hun advies te formuleren:

- Advies Gecoro: voorwaardelijk gunstig
- Advies Milieu-adviesraad: voorwaardelijk gunstig
- Advies Seniorenadviesraad: gunstig

Overwegende de opmerking vanwege raadslid Ward Gillis dat hij het heel jammer vindt dat er niet geopteerd wordt om de Waterstraat te verbreden; Hierdoor zal het centrum van Dadizele opgezaagd worden met het verkeer. Hij stelt voor om het BPA te wijzigen – De Voorzitter stelt dat dit kan overwogen worden;
Overwegende de opmerking vanwege raadslid Ward Gillis dat hij het jammer vindt dat de bewoners hun mening niet hebben kunnen uiten in het participatietraject;
Overwegende de opmerking vanwege raadslid Ward Gillis dat de verslagen van de adviesraden ontbreken in het dossier en dat 2 van de 3 adviesraden niet in aantal waren, wat bijgevolg leidt tot een niet geldig advies;

Schepen Denis Vantomme antwoordt dat er een informatievergadering is belegd voor de raadsleden en leden van adviesraden. Op deze vergadering konden vragen gesteld worden over het mobiliteitsplan. Hier waren nauwelijks mensen aanwezig van de oppositie.

Schepen Norbert Vanoost meldt dat het mobiliteitsplan reeds voordien besproken was geweest op de seniorenraad.

Raadslid Ward Gillis stelt voor om de zitting te schorsen en de verslagen in te zien.

De Voorzitter wenst hier niet op in te gaan.

Cfr art 27 GD Verlaat schepen Christiane Vandenbussche de zitting bij bespreking van volgend punt.

De Voorzitter merkt op dat op p 11 en 14 het Dadipark verkeerd staat ingekleurd.

Overwegende de vraag vanwege Mia Wyffels waarom er niet geopteerd werd om tevens advies te vragen aan de jeugdraad;

Schepen Sigrid Verhaeghe antwoordt dat er een hervorming van de jeugdraad bezig is – jeugdraad wenst enkel advies uit te brengen omtrent zaken die hen rechtstreeks aanbelangen;

Gehoord het college;

Na beraadslaging: - stemden voor: 13 (Guido Ghekiere, Marc Vermont, Christiane Vandenbussche, Denis Vantomme, Rik Bekaert, Sigrid Verhaeghe, Rita Leenknecht, Norbert Vanoost, Johnny Deleu, Emmanuel Buseyne, Jenny Verkindere, Marie Christine Verfaillie, Monique Delesalle)
- stemden tegen: 3 (Edouard Gillis, Patrick Bourgois, Carla Plantefever)
- onthoudingen: 5 (Geert Vanthuyne, Pol Verhelle, Mia Wyffels, Ward Vergote, Daisy Decoene)

BESLUIT:

Art. 1: Het vernieuwde gemeentelijk mobiliteitsplan Moorslede wordt voorlopig goedgekeurd.

Art. 2 : Het voorlopig goedgekeurde mobiliteitsplan wordt verstuurd naar de Provinciale Auditcommissie.

Aldus beslist in vergadering op datum zoals hierboven vermeld.

De Gemeentesecretaris,
get. K. Vander Stichele.

De Voorzitter,
get. G. Ghekiere.

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT.

De Gemeentesecretaris,

De Voorzitter.

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE WEST – VLAANDEREN

ADVIES VAN DE AUDITOR

Gemeente	MOORSLEDE
Onderwerp	Beleidsplan
Datum	2 juli 2012

Procedure Mobiliteitsplan

Mobiliteitsplan	Sneltoets	Spoor	Verkenningnota	Uitwerkingsnota	Nieuw Beleidsplan
19/04/2004	21/06/2010	2	8/11/2010	12/12/2011	2/07/2012

1 Aanwezigheidslijst

Leo Ghyoot	Afd. Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid West-Vlaanderen Voorzitter
Leen Vandevelde	Ruimtelijke Ordening West-Vlaanderen
Sven Hoverbeke	De Lijn West-Vlaanderen
Tim Debrabandere	De Lijn West-Vlaanderen
Christophe Boval	Dienst ruimtelijke planning en mobiliteit provincie West-Vlaanderen
Hendrik Bekaert	Schepen Moorslede
Elyne Dewulf	Dienst Stedenbouw Moorslede
Margo Swerts	WVI
Frank Leys	Auditor

Verontschuldigd:

Koen Surdiacourt	AWV – West-Vlaanderen afdelingshoofd
Virginie Cornelissis	AWV - West-Vlaanderen
Lieven Van Eenoo	Afd. Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid West-Vlaanderen
Inge Feys	Afd. Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid West-Vlaanderen - Begeleider

2 Situering van de bespreking

Voor ligt: “Gemeente Moorslede. Verbreden/verdiepen ontwerp-beleidsplan”.

Het document telt 43 pagina's en werd opgemaakt door de West-Vlaamse Intercommunale dienstverlenende vereniging (WVI) uit Brugge. Het GBC verslag werd opgenomen in bijlage, alsook de gemeenteraadsbeslissingen inzake het participatietraject en voorlopige goedkeuring. De nota dateert van juni 2012.



In het auditadvies van de Uitwerkingsnota¹ werden volgende opmerkingen gegeven:

“De vier onderzoeksthema’s werden voldoende uitgewerkt, hoewel er voor het luik openbaar vervoer nog een aantal vragen onbeantwoord blijven. Mogelijk zijn deze er bij de volgende fase wel en kunnen ze mee geïntegreerd worden.

De nota moet niet opnieuw voorgelegd te worden, er kan verder gewerkt worden aan het beleidsplan.

*De nota wordt **gunstig** geadviseerd.”*

Het voornaamste element waar gevraagd werd om rekening mee te houden, gaat dus over het onderdeel openbaar vervoer.

3 Toelichting

Het studie bureau geeft een korte toelichting over de gevolgde procedure. Naar aanleiding van behandeling in de gemeenteraad is bezwaar geuit over de gevolgde participatie (de samenstelling van de adviesraden bij de advisering), maar dit werd ondertussen rechtgezet, zonder inhoudelijke wijzigingen aan wat voorligt (de uitgebrachte adviezen werden herbevestigd).

4 Bespreking

Algemeen

- Het voorliggende plan bevat alle noodzakelijke onderdelen en werd voldoende uitgewerkt.
- Een opdeling in informatief en richtinggevend gedeelte werd gemaakt.
- Een participatieproces werd goedgekeurd in de gemeenteraad (consulteren van een aantal adviesraden) en doorlopen, de beslissing werd opgenomen in bijlage van de nota en een samenvatting van de diverse adviezen werd opgenomen. Inhoudelijk zijn deze niet gewijzigd naar aanleiding van de hernieuwde adviesvraag (zie toelichting).
- Afwijkingen ten opzichte van het vorige beleidsplan én het gemeentelijk ruimtelijke structuurplan werden duidelijk aangegeven.

Specifieke opmerkingen

Informatief deel:

- Bij de samenvatting van de uitwerkingsnota (pag. 3 en 4) komt het openbaar vervoer aan bod. Ook hier wordt – zoals in de uitwerkingsnota – verwezen naar studiewerk bij De Lijn:

“Er worden een aantal suggesties gedaan om het openbaar vervoer aan te passen, die De Lijn verder zal onderzoeken. Zo wordt hiervoor verwezen naar de gebiedsevaluatie in de loop van 2011. Is hier al resultaat van?

Verder kwamen in het GBC verslag ook naar voor dat De Lijn zou bekijken of het mogelijk is het belbusgebied Ledegem uit te breiden op grondgebied Moorslede en dat ook De Lijn de halte-uitrusting (in het bijzonder de fietsenstalling) langs de N32 zou bekijken in het kader van de versterking van het voorstedelijk netwerk Roeselare. Zijn hier al resultaten van?

Het studiewerk hierrond loopt nog, zal vermoedelijk klaar zijn in maart 2012.”²

Is dit studiewerk ondertussen afgerond? Is er resultaat van? Werd dit in de nota verwerkt?

Dit studiewerk werd uitgesteld -zonder duidelijke deadline- als gevolg van de besparingen bij De Lijn. Er werden dan ook geen elementen van overgenomen in de nota.

¹ Zie auditadvies Uitwerkingsnota van 12 december 2011.

² Citaat uit het Auditadvies Uitwerkingsnota van 12 december 2011 (pagina 3).



Richtinggevend deel:

- Werkdomein B verkeersnetwerken, gemotoriseerd verkeer (pagina 12): bij de categorisering van de wegen (onderaan de pagina) worden alle lokale types overlopen (I tot en met III) en dan is er sprake van “de overige wegen”. Er zijn slechts drie types, alle overige zijn ook lokale III.
- Op pagina 13 worden de selecties van de wegen gegeven, met het bijvoegsel “beslist beleid”. Wat wordt daarmee bedoeld voor de lokale wegen? Ligt dit vast in het GRS? Voor de lokale wegen, werd gekeken naar de categorisering in de buurgemeenten? *De wegencategorisering zullen aangepast worden in het GRS.*
- In het advies van de uitwerkingsnota werd er ook al op een andere manier naar gevraagd, maar werd (pagina 19) de link bekeken tussen snelheidsbeleid en ongevallen? *Dat werd niet nagegaan, maar zeker niet alle ongevallen hebben te maken met overdreven snelheid.*
- Nog rond het snelheidsbeleid stelt de vraag zich wat de dikke zwarte lijnen betekenen op de figuren op pagina 20 en 21. *Dit zijn delen waar de maximumsnelheid 90 km/u is, dit werd doorgetrokken op het grondgebied van de buurgemeenten, waar mogelijk een ander regime geldt.* Bij de implementatie moet dit zeker nagegaan worden om korte stukjes 90km/u te vermijden.
- Pagina 24: de fietsrelatie Dadizele – Ledegem wordt voorgesteld te verleggen in het BFF. *Dit werd al beslist in de provinciale werkgroep.*

5 Advies van de auditor

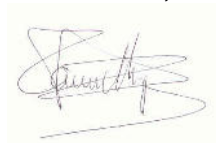
Het is een vlot leesbare nota, die alle onderdelen bevat. Een participatieproces werd doorlopen. Vanuit de PAC werden geen belangrijke opmerkingen meegegeven, enkel enkele kleine aandachtspunten.

Het nieuwe beleidsplan volgens spoor 2 van het mobiliteitsplan van de gemeente Moorslede wordt dan ook **conform** verklaard.

6 Verdere procedure

Het voorliggende ontwerp-beleidsplan kan samen met het advies voor definitieve vaststelling voorgelegd worden aan de gemeenteraad. Vervolgens dient een uittreksel gepubliceerd te worden in het Staatsblad en kan de gemeente haar subsidie bij de Vlaamse Overheid aanvragen. De gemeente beschikt over een nieuw conform beleidsplan. Proficiat.

Antwerpen, 3 juli 2012
Voor advies,



de auditor,
Frank Leys

