

Spoor 3: Actualiseren mobiliteitsplan Avelgem
Geactualiseerd beleidsplan



document ter voorbereiding van de GBC van 25 mei 2010

LEESWIJZER	5	2.1.2 Mobiliteitsproblemen op basis van de bestaande verkeersstructuur	12
		2.1.3 Mobiliteitsproblemen op basis van de geplande verkeersprojecten	13
1. INLEIDING	6	2.2 AFSTEMMING PROBLEEMSTELLING – ONDERZOEK –DOELSTELLINGEN	16
1.1. PROCEDURE HERZIENING MOBILITEITSPLAN	6		
1.2. NIEUW MOBILITEITSDECREET	6	3 KEUZE VAN HET VOORKEURSCENARIO	19
1.2.1. Participatietraject	6	3.1 SAMENVATTING SCENARIO'S EN VARIANTEN (~ZIE OOK SYNTHESNOTA)	19
1.2.2. Informatief en richtinggevend deel	7	3.1.1 Trendscenario	19
1.2.3. Goedkeuringsprocedure door de gemeenteraad	7	3.1.2 Duurzaam scenario	21
1.3. BETROKKEN ACTOREN	7	3.2 MOTIVATIE VAN HET GEKOZEN BELEIDSSCENARIO	24
1.4 METHODIEK BELEIDSPLAN VAN HET MOBILITEITSPLAN	9	3.3 BESLUIT	25
Werkdomein A Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	9	4 AVELGEM IN BEWEGING: DUURZAAM BELEIDSPLAN MOBILITEIT	26
Werkdomein B Gewenste ontwikkeling van het verkeersnet per vervoerswijze	9	4.A WERKDOMEIN A - DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN	27
Werkdomein C Gewenste ondersteunende of flankerende maatregelen	9	4.A.1 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	27
Werkdomein D Gewenste samenhang tussen de werkdomeinen A, B en C	9	4.A.2 Strategische projecten	36
Werkdomein E Actieplan en monitoring	9	4.A.2 Strategische projecten	36
Werkdomein F Organisatie van het mobiliteitsplanningsproces	9	4.A.3 Wegencategorisering	39
1.5 BOUWSTENEN VOOR EEN DUURZAME ONTWIKKELING VAN DE MOBILITEIT	10	4.B WERKDOMEIN B - GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE	46
2 PROBLEEMSTELLING	11	4.B.1 Afbakening en inrichting verblijfsgebieden / voetgangersnetwerk	46
2.1 PROBLEEMOMSCHRIJVING MOBILITEIT – RUIMTE: LEEFBAARHEID EN BEREIKBAARHEID IN GEVAAR	11	4.B.2 Een fijnmazig fietsroutenetwerk	52
2.1.1 Mobiliteitsproblemen met een ruimtelijke inslag	11	4.B.3 Openbaar vervoerplan	59
		4.B.4 Inrichting van wegen afgestemd op de categorisering	61

4.B.5 Parkeerplan en parkeerbeheer	69
WERKDOMEIN C MOBILITEITSMANAGEMENT	70
4.C.1 Module C1 Vervoersmanagement met scholen en evenementen	71
4.C.2 Module C2 Openbaar vervoer	71
4.C.3 Module C3 Algemene sensibilisering bij middel van campagnes:	71
4.C.4 Module C4 Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	72
4.C.5 Module C5 Handhaving van nieuwe snelheidsregimes, parkeerreglementeringen, e.a.	72
4.C.6 Module C6 Dynamisch verkeersmanagement	73
4.D WERKDOMEIN D - SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C	
74	
4.E ACTIEPROGRAMMA	75
4.F WERKDOMEIN F - OPVOLGING EN EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN	76
Jaarlijkse evaluatie	76
Evaluatiemomenten	76
Intergemeentelijk overleg	76
Organisatie	76
BIJLAGE ACTIEPROGRAMMA	77
BIJLAGE EVALUATIETABEL (BEOORDELING SCENARIO'S)	78
DIVERSE BIJLAGEN	I

LEESWIJZER

Dit beleidsplan is een geactualiseerde versie van het beleidsplan dat op 9 februari 2004 conform verklaard werd. De visies en uitgangspunten van het vorige mobiliteitsplan blijven dus van kracht maar er werden een aantal actualisaties uitgevoerd.

De meeste delen van het bestaande beleidsplan werden integraal overgenomen. Maatregelen die al uitgevoerd zijn of delen die niet meer van toepassing zijn, werden weggelaten of aangevuld. Om een duidelijk zicht te krijgen op de wijzigingen ten opzichte van het bestaande beleidsplan, worden de wijzigingen met een kader rond de tekst aangeduid.

1. INLEIDING

1.1. PROCEDURE HERZIENING MOBILITEITSPLAN

Met het oog op het legislatuurgebonden houden van de gemeentelijke beleidsplannen werd het gemeentelijke mobiliteitsplan van Avelgem (conform verklaard door de PAC op 9 februari 2004) in 2009 getoetst op zijn actualiteitswaarde door middel van de sneltoets. De sneltoetsprocedure resulteerde in de conclusie 'spoor 3', actualiseren vermits alle partners nog achter het beleidsscenario staan en slechts beperkte actualisatie (geen bijkomend onderzoek) nodig is.

Het beleidsplan wordt dus geactualiseerd en wordt klassiek opgebouwd volgens de werkdomeinen A-B-C: Ruimtelijke ontwikkelingen, Verkeersnetwerken, Mobiliteitsmanagement (=flankerende maatregelen). Deze werkdomeinen hebben betrekking op de inhoud van het plan. Daarnaast zijn er nog twee werkdomeinen mbt de uitvoering van het beleid. Het zijn werkdomein D - Gewenste samenhang tussen de werkdomeinen A, B en C en werkdomein E - actieprogramma. Het actieprogramma is een overzichtelijke, schematische weergave van het uitvoeringsprogramma van het beleidsplan. Deze actietabel wordt niet meer enkel via de klassieke werkdomeinen geschreven, maar bijkomend vanuit vier andere invalshoeken opgesteld. Op die manier krijgt men vijf programmatabellen die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en doel:

1. Basis-actieprogramma: opgebouwd volgens de werkdomeinen A, B en C
2. Werkprogramma: op welke plaats moet wat gebeuren
3. Investeringsprogramma: wanneer wordt het uitgevoerd en hoeveel zal dit kosten?

4. Beleidsprogramma: opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, leefmilieu)
5. Takenprogramma: Wie zijn de initiatiefnemers?

Bij werkdomein F - opvolging en evaluatie van dit mobiliteitsplan komt het er in de eerste plaats op aan om na te gaan in hoeverre dit actieprogramma tot uitvoering werd gebracht.

Dit nieuwe beleidsplan staat op zichzelf en kan los van het oude gelezen worden.

1.2. NIEUW MOBILITEITSDECREET

Op 20 maart 2009 verscheen het nieuwe Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid. In het nieuwe mobiliteitsdecreet zijn een aantal nieuwe elementen opgenomen met betrekking tot de planprocedure voor het mobiliteitsplan. Het gaat onder meer over:

1. Het organiseren van een participatietraject
2. Een tweedeling van het mobiliteitsplan in een informatief en richtinggevend deel.
3. Goedkeuringsprocedure door de gemeenteraad

1.2.1. Participatietraject

Met het participatietraject wil het decreet voldoende inspraak verlenen aan de burgers in de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van het mobiliteitsplan.

Het decreet geeft de gemeente de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten.

Concreet betekent dit dat het gemeentebestuur een participatietraject uitwerkt en dit ter goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad.

De participatie en inspraak voor het gemeentelijk mobiliteitsplan gebeurde in Avelgem door het betrekken van de bevolking via het verschijnen van een tekstje in het gemeentelijke infoblad en op de website van de gemeente (goedgekeurd in de gemeenteraad van 28/06/2010).

1.2.2. Informatief en richtinggevend deel

Naar analogie met andere gemeentelijke beleidsplannen (vb. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan) bepaalt het mobiliteitsdecreet dat een gemeentelijk mobiliteitsplan tweeledig is opgebouwd uit een informatief gedeelte en een richtinggevend gedeelte.

1. Informatief deel:

Het informatief deel geeft een situatieschets van de huidige mobiliteitsproblematiek, de knelpunten en potenties. Het informatief deel rapporteert over de uitgevoerde onderzoeken en de gewenste scenario's en mobiliteitsmaatregelen.

Het informatief gedeelte behorende bij dit beleidsplan komt overeen met de oriëntatienota en de synthesesnota van het bestaande mobiliteitsplan.

2. Richtinggevend deel:

Het richtinggevend deel is de uiteindelijke uitwerking van het mobiliteitsplan volgens de werkdomeinen A-B-C. Het geeft aan wat men wenst te bereiken met het mobiliteitsbeleid.

Naast de uitwerking in A-B-C werkdomeinen, omvat het richtinggevend deel het actieplan dat weergegeven wordt in actietabellen.

Het richtinggevend deel komt overeen met het beleidsplan van het mobiliteitsplan en dit moet goedgekeurd worden door de gemeenteraad.

1.2.3. Goedkeuringsprocedure door de gemeenteraad

De gemeenteraad stelt het mobiliteitsplan definitief vast binnen de zestig dagen na ontvangst van het advies van de PAC. Het treedt in werking 14 dagen nadien.

De goedkeuring van het mobiliteitsplan door de gemeenteraad is bijgevoegd in bijlage.

1.3. BETROKKEN ACTOREN

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan zijn een aantal partijen betrokken. Via de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) wordt de richting van het beleidsplan bijgestuurd. De gemeentelijke begeleidingscommissie bestaat uit volgende leden:

Voor de gemeente:

- Dhr. Lieven Vantieghem, burgemeester
- Dhr. David Claus, gemeentesecretaris
- Dhr. Wim Monteyne, stedenbouwkundige
- Dhr. T. Mahieu, politiezone MIRA
- Dhr. P. Corne, brandweer

Voor de fracties verkozen in de gemeenteraad:

- Mevr. N. Delesalle
- Mevr. L. Detavernier
- Dhr. Koen Byls
- Mevr. G. Verhiest
- Dhr. Tom Beunens

Voor de intercommunale Leiedal:

- Mevrouw Hannelore Leys, mobiliteitsdeskundige

Voor de Vlaamse Gemeenschap, departement Mobiliteit en Openbare Werken:

- Mevr. Inge Feys

Voor de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Wegen en Verkeer – West-Vlaanderen:

- Ir. Humberto Van Nunen

De Lijn

- Mevr. Annelore Kinds
- Dhr. Frank Vansina
- Dhr. Roeland Van Royen

Provincie West-Vlaanderen

- Dhr. Koen Vanneste
- Dhr. Martin Deman

Op volgende momenten was er overleg met de GBC en de PAC:

datum	overleg
27/01/2009	Gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC): sneltoets
09/03/2009	Provinciale Auditcommissie (PAC): sneltoets
25/05/2010	GBC: actualisatie beleidsplan
	PAC: actualisatie beleidsplan

1.4 METHODIEK BELEIDSPLAN VAN HET MOBILITEITSPLAN

De uitwerking van het duurzaam mobiliteitsplan vindt plaats via een aantal werkdomeinen. De eerste 3 werkdomeinen hebben betrekking op de inhoud, de laatste 2 op de uitvoering van het beleid.

Volgende werkdomeinen worden onderscheiden:

Werkdomein A **Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten**

Werkdomein A omvat de wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen die mobiliteit zullen sturen. A-acties situeren zich voornamelijk binnen structuurplanning. Deze kwamen tot stand in samenspraak met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dat terzelfder tijd werd opgemaakt met dit mobiliteitsplan.

Werkdomein B **Gewenste ontwikkeling van het verkeersnet per vervoerswijze**

Per verkeersnetwerk wordt de huidige situatie vergeleken met de gewenste situatie van het netwerk. Het B-maatregelenpakket bevat aan te pakken knelpunten en de typische verkeerstechnische ingrepen.

Werkdomein C **Gewenste ondersteunende of flankerende maatregelen**

Werkdomein C beschrijft maatregelen die een draagvlak creëren voor de noodzakelijke infrastructurele en ruimtelijke veranderingen. En die het gemeentelijk mobiliteitsbeleid mee moeten helpen ondersteunen. Mogelijke C-maatregelen zijn educatie, voorlichting, handhaving,...

Werkdomein D **Gewenste samenhang tussen de werkdomeinen A, B en C**

Werkdomein E **Actieplan en monitoring**

Dit werkdomein omvat een actieplan met concrete maatregelen, de financiële raming en prioriteit, gekoppeld aan termijnen en verantwoordelijkheden.

Het voeren van een mobiliteitsbeleid is een kwestie van beslissingen op korte en lange termijn. Aanpassingen aan het wegennetwerk, wijzigingen in de ruimtelijke structuur, kunnen niet alleen op korte termijn worden uitgevoerd. Daarom is een monitoring van het beleidsplan noodzakelijk om eventueel te kunnen bijsturen op lange termijn. Mobiliteit, en dus ook mobiliteitsbeleid, is immers geen statisch, maar een dynamisch gegeven.

Werkdomein F **Organisatie van het mobiliteitsplanningsproces**

Hier moet een voorstel uitgewerkt worden over de wijze waarop de realisatie en opvolging van het mobiliteitsplan kunnen worden ingebed in de gemeentelijke organisatie. Verder wordt ook nagegaan hoe het overleg met de eigen bevolking, de administraties, en de omliggende gemeentebesturen kan worden georganiseerd.

1.5 BOUWSTENEN VOOR EEN DUURZAME ONTWIKKELING VAN DE MOBILITEIT

Initiële doelstelling mobiliteitsconvenant

Een mobiliteitsplan is slechts duurzaam indien het aan de initiële doelstelling van het mobiliteitsconvenant voldoet, geformuleerd in artikel 2 van het moederconvenant.

Artikel 2 van het moederconvenant

Het onderhavige mobiliteitsconvenant wil ertoe bijdragen de verkeersveiligheid te verhogen, de verkeersleefbaarheid te verbeteren en de vervoersvraag te beheersen door middel van ruimtelijke herstructurering en selectieve bereikbaarheid van de auto, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van de alternatieve vervoermiddelen.

2 PROBLEEMSTELLING

2.1 PROBLEEMOMSCHRIJVING MOBILITEIT – RUIMTE: LEEFBAARHEID EN BEREIKBAARHEID IN GEVAAR

2.1.1 Mobiliteitsproblemen met een ruimtelijke inslag

Synthese

- Slechte ontsluiting van bedrijven op verschillende niveaus:
micro: overlast in woonstraten;
macro: verbinding van de industriezone met de containerterminal naar het hoofdwegennet. (= autosnelwegennet)
- Verkeersaantrekkende functies langs de steenwegen en de combinatie van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer zorgen vaak voor conflicten en leefbaarheidsproblemen.
- Verdere aantasting van de (verkeers-)leefbaarheid in de kernen zorgt voor verdere leegstand bij woningen langs de secundaire wegen.
- Slecht uitgebouwd voorzieningenapparaat in de dealkernen (vooral in Bossuit en Waarmaarde) heeft een sterke autoafhankelijkheid tot gevolg.

2.1.2

Mobiliteitsproblemen op basis van de bestaande verkeersstructuur

2.1.2.1

Regionale verkeersstructuur

- Zowel de nederzettingsstructuur als de locaties voor bedrijvigheid hebben een verspreid karakter binnen de regio. Dit maakt dat er heel wat verplaatsingen worden gegenereerd en dat de wegeninfrastructuur in de ruime omgeving van Avelgem moeilijk te structureren valt.
- De gemeente is gelegen aan verschillende fysische en administratieve grenzen, het is dan ook niet evident om de verschillende manieren van categoriseren van wegen op elkaar af te stemmen. Zo zorgen tonnenmaat beperkingen in de dorpen aan Waalse en Oost Vlaamse zijde voor extra druk van het zware vrachtverkeer in de kernen van de gemeente Avelgem
- De aanwezigheid van de Schelde maakt dat deze slechts op bepaalde plaatsen kan worden overgestoken, mede hierdoor ontwikkelt zich een parallelle verkeerstroom langs de Schelde.
- In het gebied kunnen we dus verschillende verkeersbewegingen optekenen;
 - Van en naar de E17, naar Kortrijk maar ook Waregem en Deerlijk
 - Van en naar de E403/A17 (via Dottenijs)
 - Van een naar het Doornikse en Noord Frankrijk
 - Van en naar Oudenaarde
- Deze factoren maken dat het (vracht-) verkeer zich verspreid een weg baant doorheen de regio. In combinatie met de vele kleinere dorpskernen, hebben we dus te maken met heel wat leefbaarheidsproblemen in de doortochten, die zich niet manifesteren op één bepaald punt, maar zich verspreid voordoen binnen het gebied tussen E17 en de Schelde.

2.1.2.2

Gemeentelijke verkeersstructuur

Gebrekkige fietsvoorzieningen en ontbrekende schakels in fietsroutenetwerk

De fietsroute langs de Schelde op het jaagpad heeft vooral recreatief en in mindere mate ook functioneel een belangrijke betekenis. De aanwezigheid van de loskade op het industrieterrein maakt dat dit continue fietspad wordt onderbroken.

ONVEILIGHEID OP WEG NAAR SCHOOL EN AAN DE SCHOOLPOORT

Elke kern heeft zijn scholen en bijgevolg heel wat schoolfietsers. Bovendien rijden heel wat scholieren vanuit de omliggende gemeenten met de fiets naar middelbare scholen in de centrumgemeente Avelgem, vooral vanuit Otegem, Heestert en Kluisbergen. De veiligheid van de schoolkinderen wordt onder druk gezet door het toenemende autoverkeer in de omgeving van de school en op de talrijke schoolroutes.

GEEN OF BEPERKTE OPENBAARVERVOERBEDIENING IN DE DEELGEMEENTEN EN BEDRIJVENZONE

Er zijn te weinig of zelfs geen halteplaatsen in de deelgemeenten (helemaal geen in Waarmaarde en Kerkhove). Ook de frequentie van het openbaar vervoer wordt als te laag ervaren. Op het grondgebied van de gemeente wordt zeker niet op alle plaatsen voldaan aan de criteria van het decreet op de Basismobiliteit.

De verbindingen met Kortrijk, Waregem en Oudenaarde zijn slecht voorzien. Het aanbod is niet goed afgestemd op de schoolkinderen, de bussen zitten

overvol en op woensdagmiddag is er geen extra verbinding voorzien. Er is evenmin een verbinding naar het station van Anzegem¹.

Het huidige openbaar vervoeraanbod en het ontbreken ervan biedt geen alternatief voor het autoverkeer in Avelgem.

2.1.3

Mobiliteitsproblemen op basis van de geplande verkeersprojecten

REALISEREN N391

Rond de gemeente Zwevegem werd een omleidingsweg aangelegd. Dit gebeurde in de eerste plaats om de bestaande doortocht van de N8 in de kern van Zwevegem te ontlasten van doorgaand (vracht-)verkeer. In tweede instantie beantwoorde dit aan de categorisering van de N8 als secundaire weg type I en werd deze weg daarmee uitgebouwd tot de belangrijkste verbindingsweg in het interfluvium. In die zin valt dus te verwachten dat de intensiteiten op deze weg sterker zullen toenemen dan op de parallelle wegen van een lagere categorie (N50, N36 en N382).

In een tweede fase voorziet het mobiliteitsplan van Zwevegem ook een ont-dubbeling van de doortocht van de N8 doorheen Heestert. Deze omleiding heeft tot doel de leefbaarheid in de kern van Heestert te verhogen, op het tracé liggen een aantal haakse bochten waar tot op bijna de straathoeken is gebouwd. Een zuidelijke omleiding rond Heestert moet het doorgaand verkeer buiten de kern houden. In het mobiliteitsplan van de gemeente Zwevegem werd vastgelegd dat er een zuidelijke omleidingsweg zal worden aangelegd om de kern van Heestert te ontlasten.

¹ Momenteel is het belang van dit L- station eerder beperkt, verwacht wordt dat deze trend zich zal verder zetten vermits er in de toekomst niet langer meer tickets zullen verkocht worden in dit station. De stopplaats blijft voorlopig nog wel behouden.

Het “provinciaal beleidskader bijkomende omleidingswegen op secundair niveau voor kernen in het buitengebied” moet wel eerst nog toegepast worden. Dit beleidskader moet aantonen of een omleiding rond de kern van Heerstert al dan niet noodzakelijk is en te verantwoorden valt.

In een overleg tussen de gemeente Zwevegem en de gemeente Avelgem werd overeengekomen dat een volledige doortrekking van de N391 op het tracé zoals het nu nog op het gewestplan is aangeduid, geen oplossing biedt voor de verkeersproblematiek in Avelgem. De leefbaarheid van Heerstert is echter wel een argument om akkoord te gaan met de aanleg van een lokale omleidingsweg ten zuiden van deze kern.

kaartnr. 2.1.3.
omleidingsweg van de N8
rond Heestert

legende



Tracé volgens gewestplan

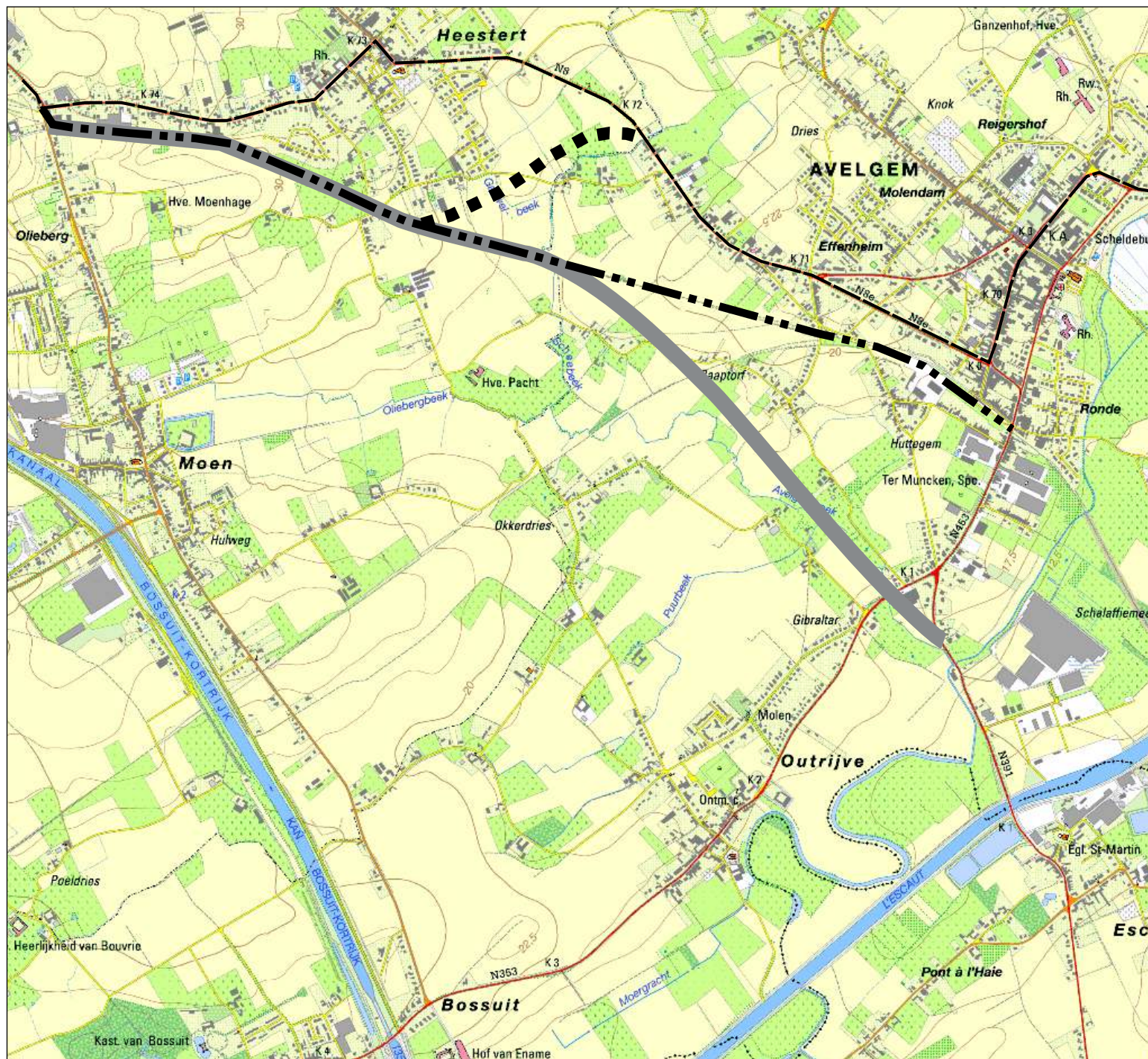
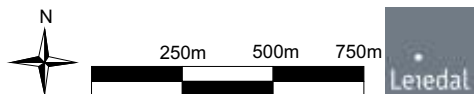


Mogelijk tracé nieuwe
omleiding rond Heestert



Oude spoorwegbedding

Deze kaart is enkel informatief : de aangeduide
alternatieve tracés zijn enkel ter suggestie.



2.2 AFSTEMMING PROBLEEMSTELLING – ONDERZOEK –DOELSTELLINGEN

Oriëntatienota	Synthesenota		Beleidsplan
Probleemstelling	Onderzoek	Resultaten	maatregel
Aanwezigheid van regionaal bedrijventerrein dat heel wat verkeer genereert, zowel personen- als vrachtwagens	Dagtelling aan enige ontsluitingsweg van de zone Bevraging van de bedrijven via bedrijvenenquête	Aantal vrachtwagens blijft ongeveer constant gedurende de ganse dag blijft dit schommelen tussen de 30 à 50 vrachtwagens per uur. Het aantal personenwagens kent een duidelijke piek bij de wissel van de ploegen (=Balta) 92% van de werknemers blijkt met de wagen te komen (78% als chauffeur en 14% als passagier)	Geen verdere uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein Maken van afspraken bij de invulling van nieuwe bedrijventerreinen of het herbestemmen van oude vrijgekomen gronden (~GRS) Beter afstemmen van openbaar vervoersaanbod op woon-werk verkeer naar de zone
Verwachte toename van de containertrafiek van 22.000 naar 40.000 containers per jaar	Inschatten mobiliteitsgenererend effect en de verwachte gevolgen voor het wegennet	vertrekkende verkeersstromen ontwikkelen zich vooral parallel met de Schelde, 43% van de vrachtwagens gaat via de N353 doorheen Outrijve en Bossuit richting Dottenijs, E403/A17 de overige 57% naar Kortrijk, Ronse en Oudenaarde	Geen verdere uitbreiding van het regionale bedrijventerrein (~GRS) Geen bijkomende ontsluitende infrastructuur naar regionaal bedrijventerrein richting E17 (Kortrijk) Versterken van openbaar vervoeraanbod in het gebied
Parkeren in de centrumgebieden	onderzoek naar de parkeerbezetting, enkel in de kern van de centrumgemeente Avelgem	er is voldoende groot parkeeraanbod in Avelgem (Oudenaardsesteenweg en aan de kerk); op enkele plaatsen, op bepaalde ogenblikken hoge bezettingsgraad maar voldoende andere parkeermogelijkheid in de omgeving	Maatregelen die diversifiëren volgens parkeertijd (kort-, middellang- en langparkeren) moeten leiden tot betere benutting van het bestaande aanbod Geen betalend parkeren maar verruimen blauwe zone

<p>Vermoeden van hoog aandeel zwaar vrachtverkeer in de doortochten</p>	<p>Verkeersintensiteiten werden gemeten dmv visuele kruispunt en doorsnedetellingen tijdens de ochtend- en avondspits</p>	<p>Aandeel zwaar vervoer ligt heel hoog; 16 à 20% langs Oudenaardse steenweg en Doorniksesteenweg in de kern van Avelgem</p>	<p>Leefbaarheid verhogen door herinrichten en aanpassen van de doortochten in Avelgem en de dealkernen</p>
<p>Gebrekkige openbaar vervoersvoorziening</p>	<p>Onderzoek naar lijnvoering, dekkingsgraad en frequentie Toetsen aan de criteria van het decreet op de basismobiliteit</p>	<p>Geen bediening in Waarmaarde en Kerkhove Geen verbinding naar treinstation (L-station) van Anzegem Geen of nauwelijks bussen 's avonds en in weekends</p>	<p>Verhogen van frequentie nieuwe vaste busverbinding doorheen Waarmaarde en Kerkhove met verbinding naar Anzegem en Waregem Opwaarderen stationsomgeving als knooppunt voor verschillende lijnen Extra haltevoorziening in nabijheid van de scholen op Oudenaardsesteenweg Voorlopig behouden van marktbus</p>
<p>Verkeersonveiligheid</p>	<p>Ongevallenanalyse op gewest en gemeentewegen</p>	<p>Avelgem is relatief gezien een veilige gemeente Gevaarlijkste punten zijn kruispunt van Kasteelstraat en Oudenaardsesteenweg (vooral fietsers) en kruispunt Doorniksesteenweg-Streuvelslaan</p>	<p>Bundeling van verkeer; Duurzame Veilige herinrichting van de wegen overeenkomstig hun categorisering Prioritair aanpakken van gevaarlijkste punten</p>
<p>Hoge snelheden doorheen de bebouwde kommen van de dealkernen</p>	<p>Snelheidsonderzoek met anonieme langdurige snelheidsmetingen</p>	<p>Het 85-percentiel varieert van 61 tot 79 km/h wat heel hoog is binnen de bebouwde kommen In Bossuit en Outrijve en ligt de gemiddelde snelheid iets lager dan in Waarmaarde en Kerkhove</p>	<p>Snelheidslimiet van 50 km/h veralgemenen op de doortochten in de dealkernen Instaleren van goede poorteffecten en ruimtelijke overgangen bij de komgrens</p>

Gebrekkige fietsvoorzieningen	Onderzoek staat van de fietspaden volgens GIS databank Detecteren van belangrijkste routes voor woon-schoolverkeer door bevraging via scholenenquête	Lijst met knelpunten subjectief - objectief Inventarisatie ongevallenpunten fietsverkeer	Aanpak van de fietsvoorzieningen in functie van hun prioriteit (volgens ongevallenstatistiek en scholenenquête)
-------------------------------	---	---	---

3 KEUZE VAN HET VOORKEURSCENARIO

3.1 SAMENVATTING SCENARIO'S EN VARIANTEN (~ZIE OOK SYNTHESENOTA)

3.1.1 Trendscenario

WERKDOMEIN A	WERKDOMEIN B			WERKDOMEIN C	EFFECT
Strategische ruimtelijke projecten	Wegennet	Openbaar vervoer	Fiets / voetgangers	Flankerende maatregelen	
Uitbreiding containerterminal 22.000 naar 40.000 containers per jaar ²	Var 1: afwerken zuidelijk deel N391 op oude spoorwegberm (volgens tracé gewestplan)	Behoud huidig aanbod	Geen speciale ingrepen	nihil	Regionaal aanzuigefect, sterk toenemend verkeer in de kern van Avelgem en andere deelkernen Aansnijden van waardevol openruimte gebied Spoorwegbedding maakt momenteel deel uit van non stop fietsroute
	Var 2: aanleg / uitbouw kanaalweg	Behoud huidig aanbod	Geen speciale ingrepen	nihil	Ontlastend effect voor de N8 waarschijnlijk minder groot dan in var. 1 omdat er een grote omrijf-

² Dit zijn veronderstellingen op basis van cijfers van de terminal zelf en de verwachtingen van AWZ. Deze cijfers hielden nog geen rekening met de komst van een nieuwe containerterminal in Pecq. Volgens de beschikbare informatie wordt deze nieuwe terminal in 2004 gerealiseerd op een locatie meer stroomopwaarts langs de Schelde. Wat het effect hiervan zal zijn voor de ontwikkeling van de Avelgemse containerterminal valt nu nog moeilijk in te schatten.

					actor is
Geen afbakening van verblijfs- en vervoersgebieden	Geen aangepaste snelheidsregimes		Punctueel probleempunten aanpakken	In de zomermaanden speciale waarschuwingsborden in woonstraten	Structureel wordt niet duidelijk gemaakt aan de weggebruiker welk gedrag van hem verwacht wordt. Snelheid en verkeersgedrag zal dan eerder afhangen van het wegprofiel dan van de omgeving
Geen samenhangend fietsroute-netwerk			Punctueel probleempunten aanpakken		Fietsgebruik blijft op huidig niveau
Doortocht in Kerkhove en Waar- maarde zone 70	Wegprofiel inrichten met duidelijk verkeersfunctie		Krijgen de restruimte toebedeeld	nihil	Verdere afname van de leefbaarheid en toename van de leegstand en autoafhankelijkheid in deze kernen
Puntsgewijze aanpak van verkeersonveiligheid	Geen wijzigingen in de opbouw en profilering van het wegennet		Aanpak van probleempunten zal zich focussen op de zachte weggebruikers	Verder voeren van verkeersveiligheidcampagnes	Prioriteiten worden gelegd afhankelijk van recente ongevallen en de budgetten die dan ter beschikking zijn

3.1.2 Duurzaam scenario

WERKDOMEIN A	WERKDOMEIN B			WERKDOMEIN C	EFFECT
Strategische ruimtelijke projecten	Wegennet	Openbaar vervoer	Fiets / voetgangers	Flankerende maatregelen	
Koppelingsgebied tussen Avelgem-centrum, het bedrijventerrein en de Schelde-meersen met een fiets- en wandelroute langs de Rijtgracht	Geen ingrepen in bestaand wegennet	nihil	Aantrekkelijk alternatief voor functionele en recreatieve verplaatsingen	Kaartmateriaal verspreiden met het fietsroutenetwerk Bewegwijzering op het terrein	Verhoogt de bereikbaarheid van het centrum voor zachte verplaatsingswijzen
Oude spoorwegberm omvormen tot non-stop fietsroute	Tracé volgens gewestplan voor doortrekken van N391 komt dan niet meer aanmerking Beveiligde oversteekplaats aan oude spoorwegberm		Aantrekkelijk alternatief voor functionele en recreatieve verplaatsingen	Maakt deel uit van LF- fietsroute Vlaanderen	Biedt veilige en aantrekkelijke verbinding naar Heestert
Groote Fabriek en stationsomgeving als één grote herontwikkelingspool	Doortocht van Doorniksesteenweg maakt vanaf dat deel dan deel uit van het centrumgebied Beveiligde oversteekplaats aan oude spoorwegberm	Stationsomgeving wordt knooppunt voor verschillende openbaarvervoerlijnen	Zachte verbindingen naar het centrum van Avelgem Extra fietsstallingen		Funcities verweven en zo dicht mogelijk laten aansluiten bij de kern, zorgt ervoor dat er minder lange verplaatsingen moeten worden gemaakt waardoor de potentie voor zachte verplaatsingswijzen aanzienlijk verhoogt
Doortochtaanpak in de deelenkernen	Duidelijke en uniforme poorteffecten aan elke komgrens Veralgemening van 50 km/h-regime	Geen gebruik van drempels om comfort voor busreizigers niet te verminderen	Meer ruimte Betere conflictpresentatie	Snelheidshandhaving door controles en sensibilisatie	Verhogen van leefbaarheid in de kernen Verhogen van de verkeersveiligheid in de kernen

	Zone 30 aan schoolomgeving van Kerkhove				
Doortochtherinrichting in de centrumgemeente Avelgem	Stationstraat-Doorniksesteenweg-Oudenaardsesteenweg tot aan bevrijdingslaan uitbouwen als centrumas N8 en N353 verder aanpassen aan omgeving: overgangszone tussen verkeersgebied en centrumgebied	Bij ontwerp terdege rekening houden met de doorstroming van het openbaar vervoer	Extra ruimte gaat naar fietser en voetganger Op de centrumas naar systeem met gemengd verkeer met goede conflictpresentatie	Snelheidshandhaving door controles en sensibilisatie Bij opmaken ontwerp, scholen en handelaars betrekken bij proces	Verhogen van de leefbaarheid van het centrum Verhogen van de verkeersveiligheid Impuls voor de dynamiek van centrumfunctie van Avelgem
Omgeving van het pompgebouw in Bossuit uitbouwen als recreatieve aantrekkingspool	Bereikbaarheid site blijven garanderen		Past in recreatief netwerk dat voor de regio werd uitgebouwd	Promotie voeren in samenwerking met hogere overheden	Enkel belangrijk voor recreatieve verplaatsingen
Categorisering van het lokale wegennet als verdere verfijning van het secundaire wegennet	Afstemmen van de weginrichting op de categorisering	Verbindende snelle lijnen op secundair wegennet Ontsluitende openbaarvervoersystemen (~belbus) op lokaal wegennet	Fiets en voetgangers voorzieningen conform aan bepalingen van vademecums volgens categorisering van de wegen	Snelheidsregimes in overeenstemming met wegcategorie	Op termijn duidelijke weginfrastructuur, type weg is afgestemd op functie en omgeving
Selectie van Avelgem als openbaar vervoersknooppunt in de regio	Doorstroming van het openbaar vervoer blijvend garanderen	Betere bediening en hogere frequentie	Uitbouwen goede haltevoorzieningen	Verspreiden dienstregelingen en info via gemeente- info	Verhogen van openbaar vervoergebruik

Uitbouwen fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk	Indien geen parallellen ter beschikking ook langs bestaand wegennet netwerk ontwikkelen		Comfort verbeteren op fiets- en voetpaden	Ter beschikking stellen van kaartmateriaal en bewegwijzering op het terrein	Verhogen van aantal verplaatsingen per fiets en te voet Modal split verschuiving ten voordele van zachte verplaatsingswijzen
Afbakening van verblijfsgebieden en centrumgebieden Speciale maatregelen voor schoolomgevingen	Invoeren zone 30 maatregelen al dan niet met verkeersremmende maatregelen	Op busroutes door zone 30 gebieden aandacht voor reizigerscomfort	Meer ruimte voor fiets en voetganger Betere conflictpresentatie	Handhaven snelheid door controle en sensibilisering Specifieke campagnes voeren bij invoeren zone 30	Verhogen van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in de verblijfsgebieden
Kwaliteitsvolle inrichting openbaar domein	Gebruik duurzame materialen in de doortochten	Uitstraling haltevoorzieningen verbeteren	Kwaliteitsvol straatmeubilair	Onderhoud voorzien	Verhogen van leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de kernen

3.2 MOTIVATIE VAN HET GEKOZEN BELEIDSSCENARIO

De autogerichte benadering van het trendscenario beantwoordt niet aan de vooropgestelde doelstellingen (stimuleren van alternatieve vervoermodi, verhogen van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid). Het doortrekken van de N391 tot aan de Balcaenstraat wordt niet weerhouden. Een lokale omleiding rond Heestert (gemeente Zwevegem) kan zeker beargumenteerd worden vanuit de leefbaarheidproblematiek, maar dit hoeft verder geen gevolgen te hebben voor de situatie in de gemeente Avelgem. Er wordt immers bij dit beleidsscenario uitdrukkelijk geopteerd om het verkeer zoveel mogelijk op het bestaande secundaire wegennet af te wikkelen. Dit impliceert echter dat speciale aandacht moet gaan naar het waarborgen en versterken van de leefbaarheid op de doortochten. In de deekernen zullen de gewest- en provincieweg(en) de belangrijkste verkeersfunctie blijven vervullen. Toch wordt vanuit leefbaarheidsoogpunt geargumenteerd dat deze dorpkernen dusdanig moeten worden ingericht dat de snelheid naar een aanvaardbaar niveau moet gaan en dat op een veilige manier ook niet gemotoriseerde weggebruikers op een veilige manier kunnen gebruik kunnen maken van de openbare weg. In de centrumgemeente Avelgem zullen de grote verkeersstromen eveneens worden opgevangen op de hoofdassen, naast de leefbaarheid in deze kern moet men ook rekening houden met het grote aantal functies die zich in het centrum bevinden (scholen, winkels en diensten). Een doortochtaanpak op maat van de gemeente wordt verkozen boven type-oplossingen waarbij enkel het verkeerskundige aspect van de wegen in beschouwing wordt genomen.

In Avelgem werd resoluut gekozen voor een integraal ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid: zo wordt via strategische ruimtelijke projecten getracht een nieuwe synergie te realiseren tussen beide beleidsdomeinen. De hernieuwde aandacht voor de stationsomgeving en de Grote Fabriek (met wooninbreidingsprojecten, herwaardering van het openbaar domein, verweven van bedrijvigheid in het bestaande weefsel, kwaliteitsvolle doorsteekjes voor fietsers

en voetgangers, uitbouwen van een openbaar vervoerknooppunt,...) is hiervan een goed voorbeeld. Vanuit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd bepaald dat er geen nieuwe ruimte zal aangesneden worden voor een lokaal bedrijventerrein. Bijkomende bedrijvigheid zal geïntegreerd worden bij bestaande functies in het weefsel. Bijkomende ruimte voor regionale bedrijvigheid wordt sowieso uitgesloten voor de komende planperiode.

Het optimaliseren van het gebruik van het bestaande wegennet is een duidelijke keuze die ondersteund wordt vanuit een logisch opgebouwde categorisering van de wegen. Bovenlokale verkeersstromen horen thuis op het secundaire wegennet of wegen van een nog hogere categorie. Verplaatsingen op lokaal niveau vinden plaats op het lokale wegennet. Een duidelijke afbakening van verblijfsgebieden en centrumgebieden wordt ook ingepast binnen deze filosofie van categorisering. Ook het invoeren van een duidelijk systeem van snelheidsregimes 30 - 50 – 70 met goede overgangen moet deze opdeling nog versterken. Op korte termijn zal zone 30 veralgemeend worden in de schoolomgevingen. Op korte en middellange termijn kunnen steeds meer woonwijken binnen een aaneengesloten afgebakend gebied, een zone 30 statuut krijgen.

Het uitbouwen van een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en het versterken van het openbaarvervoersaanbod, biedt mogelijkheden om in de gemeente een multimodaal mobiliteitsbeleid te voeren. Omwille van het grote aandeel van de fiets in het woon-school verkeer zal vanuit dit mobiliteitsplan speciale aandacht gaan naar deze groep. Naast de louter infrastructurele ingrepen is het van belang dat jaarlijks de reeds opgestarte campagnes voor verkeersveiligheid worden herhaald. Specifieke acties naar doelgroepen zoals scholieren en werknemers dragen bij tot de bewustmaking en versterken ook zo het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen.

3.3 BESLUIT

Voor het bepalen van de keuze van het beleidsscenario werd alle betrokken actoren gevraagd de voorgestelde scenario's te evalueren. De punten van afwijking bij de evaluatie hebben voornamelijk te maken met de verschillende invalshoeken van de betrokken actoren (b.v. redenering vanuit lokaal niveau versus bovenlokaal niveau). De evaluatietabel wordt in bijlage toegevoegd.

Globaal gezien werd het duurzaam scenario beter geëvalueerd dan het trend-scenario. Het voorkeurscenario bestaat dan ook voornamelijk uit elementen van het duurzaam scenario, met keuze voor bepaalde varianten. In een aantal gevallen wordt een gefaseerde aanpak voorgesteld, waarbij gekozen wordt voor een bepaalde variant op korte termijn en een mogelijke evolutie naar een andere variant op lange termijn.

De evaluatie van de scenario's door de verschillende actoren is in de bijlagen terug te vinden.

4

AVELGEM IN BEWEGING: DUURZAAM BELEIDSPLAN MOBILITEIT

Drie krachtlijnen voor het mobiliteitsbeleid: Multimodaal, Globaal en Complementair

- **Multimodaal** betekent dat alle vervoerswijzen in beschouwing worden genomen, dus zowel privé als openbaar vervoer, fietsen en te voet gaan.
- **Globaal** wil zeggen met een verkeersplanologische visie op schaal van Avelgem en passend binnen de visie van de Vlaamse overheid (zie artikel 2). De verkeersnetwerken worden hierbij gezien als ruimtelijke bouwstenen. Met de verbetering van de verkeersnetwerken wordt eveneens getracht de globale ruimtelijke structuur van Avelgem te verbeteren.
- **Complementair** betekent dat de sterke en zwakke punten van de afzonderlijke vervoerswijzen worden geanalyseerd en dat de verschillende vervoerswijzen zo worden aangewend dat het totale verkeerssysteem sterker is dan de afzonderlijke delen. De **schakeling** en **verknoping** van vervoerswijzen is dus een essentieel element voor de bereikbaarheid van gemeente en streek.

4.A WERKDOMEIN A - DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

4.A.1 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Avelgem werd goedgekeurd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen op 29/06/2004.

Structuurplan en mobiliteitsplan werden maximaal op elkaar afgestemd. Toch is de werkwijze van het mobiliteitsplan ietwat verschillend van de methodiek van het GRS. In fase 2 van het mobiliteitsplan wordt uitdrukkelijk gekozen voor het uitwerken van verschillende scenario's. Dit heeft tot doel de mobiliteitsproblemen in de toekomst (2010) scherper te stellen en de impact van mogelijke maatregelen tegenover elkaar te kunnen afwegen.

De belangrijkste krijtlijnen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden hier per thema toegelicht.

WONEN:

Op het moment dat er geen plaats meer is in de dorpskernen zelf, dan pas zal de gemeente de dorpskernen uitbreiden door nieuwe woonuitbreidingsgebieden aan te snijden. Hierbij heeft de gemeente voorlopig slechts één belangrijke prioriteit vastgelegd: nl. het woonuitbreidingsgebied tussen de Doorniksesteenweg, Pontstraat, Doornstraat en Huttegemstraat. De keuze om dit woonuitbreidingsgebied rond de Grootte Fabriek prioritair te gaan ontwikkelen is voor de gemeente vrij evident. Dit gebied is reeds omgeven door vrij veel bebouwing en de ontwikkeling zal dus geen sterke inname van de open ruimte inhouden, maar eerder inbreidingsgericht en kernversterkend zijn. Bovendien is dit gebied dichtbij allerlei centrumvoorzieningen gelegen en ook de nabijheid van het sportcentrum Ter Muncken en van het busstation aan de IJzerwegstraat vormen een belangrijk pluspunt. Langsheen de

wegstraat vormen een belangrijk pluspunt. Langsheen de Doorniksesteenweg kan een verweving van nieuwe woningen met kleinhandel, kantoren en diensten nagestreefd worden, terwijl de achterliggende gronden (aan de Pontstraat en Huttegemstraat) enkel voor het bouwen van nieuwe woningen zullen worden aangewend. De gemeente wenst dus geen nieuwe industrie op deze locatie aan te trekken, ondermeer omdat men geen bijkomend vrachtverkeer langs de reeds sterk belaste Doorniksesteenweg wil genereren.

De gemeente heeft de voorbije jaren reeds inspanningen geleverd om nieuwe sociale woningen te voorzien. Enkele projecten zijn nog in uitvoeringsfase (verkaveling Pietersveld in Avelgem en Maelstene in Kerkhove). Ook naar de toekomst toe zal de gemeente een blijvende aandacht voor sociale woningbouw hebben. Maar men zal wel geen grootschalige projecten meer voorzien, maar eerder kleinschalige sociale woningbouwprojecten, die ook zullen vermengd worden met private woningbouw. Nieuwe sociale woningen zullen ook vooral in de centrumgemeente Avelgem worden voorzien, omdat daar de meeste voorzieningen (zoals winkels, scholen, openbaar vervoer...) voorhanden zijn en omdat in Avelgem zelf ook de vraag het grootst is.

BEDRIJVIGHEID EN KLEINHANDEL:

De bestaande industriezone wenst de gemeente verder in te vullen en te verdichten, maar niet verder uit te breiden. In de eerste plaats acht men de bestaande industriezone voldoende groot en is er geen behoefte om nieuwe, grootschalige industrie naar Avelgem aan te trekken. Bovendien kan de bestaande industriezone niet zomaar verder worden uitgebreid, omdat deze omgeven is door het beschermd natuurgebied van de Scheldemeersen en omdat dit ook nog meer overlast (vooral mobiliteitsproblemen) zou veroorzaken.

Het gemeentebestuur wenst met dit standpunt ook haar eigen globale beleid en visie op de rol van de gemeente Avelgem verder te zetten: Avelgem moet

in de eerste plaats een aangename woon- en leefgemeente met vele diensten en voorzieningen zijn en mag niet veranderen tot een industriegemeente. Het gemeentebestuur wenst dus geen nieuwe grote bedrijven aan te trekken, maar wel de lokale economie nieuwe kansen te bieden met voldoende ruimte voor lokale, kleine ambachtelijke bedrijven, K.M.O.'s, horeca, kleinhandel, kantoren en de dienstverlenende en verzorgende sector.

Deze kleinere economische activiteiten mogen zich wel niet eender waar gaan ontwikkelen: lokale en ambachtelijke bedrijven, horeca, kleinhandel, diensten en kantoren horen vooral thuis in de centrumstraten van de verschillende dorpskernen en in tweede orde ook langs de Leynseelstraat en de Doorniksesteenweg (tot aan de Raaptofstraat) in Avelgem. In de woonwijken en verkavelingen zal geen nieuwe, bijkomende bedrijvigheid worden toegelaten, om het aangename en rustige woonkarakter van deze wijken ook in de toekomst te vrijwaren. Kleinhandel, kantoren of diensten worden wel nog toegelaten in deze woonwijken. Dus ook op vlak van bedrijvigheid en kleinhandel zal de ruimte op een gestructureerde wijze worden geordend met respect voor de draagkracht van de omgeving.

Vóór 2007 zal de gemeente ook geen nieuwe bijkomende ambachtelijke zone ontwikkelen: men zal eerst de nog beschikbare ruimte gebruiken (bijvoorbeeld op de industriezone van Avelgem). Ook bestaande, leegstaande bedrijfsgebouwen of onbenutte bedrijfssites zullen eerst een nieuwe invulling verkrijgen, voordat men nieuwe open ruimte zal aansnijden. Ten gepaste tijde zal dan een locatie voor een nieuwe ambachtelijke zone gekozen worden, waarbij voldoende aandacht zal gaan naar de ligging, de bereikbaarheid, de ontsluitingsmogelijkheden, de verenigbaarheid met de omgeving... Op dat moment zal er uiteraard opnieuw overlegd worden met de hogere overheid en de bevolking van Avelgem.

LANDBOUW, NATUUR EN LANDSCHAP:

In functie van de leefbaarheid van de landbouw wenst de gemeente te benadrukken dat zij geen nieuwe, bijkomende regelgeving oplegt aan de landbouw, maar vooral de bestaande Vlaamse en Europese regelgeving hanteert om tot een duurzaam ruimtelijk beleid te komen. Dit betekent concreet dat de ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw verschillen per gebied :

- Ten noorden van de dorpskernen en ten noorden van de as Doornikse- en Oudenaardsesteenweg zal de landbouw de hoofdfunctie blijven en maximale kansen verkrijgen.
- Tussen de as Doornikse- en Oudenaardsesteenweg en de Scheldemeersen zal de landbouw de hoofdfunctie als beheerder van de open ruimte kunnen blijven vervullen. Alleen zal de landbouw er moeten blijven rekening houden met de bestaande regels i.v.m. de waterwinning en het waardevolle landschap.
- In het waardevolle natuurgebied van de Scheldemeersen zal de landbouw aan specifieke regels onderworpen blijven.

TOERISME EN RECREATIE:

De gemeente wenst heel wat bestaande maatregelen en acties op vlak van toerisme en recreatie mee verder te ondersteunen. Het recreatief fietsen en wandelen zal sterk gestimuleerd worden. Zo zal men de jaagpaden langs de Schelde en het Kanaal Bossuit-Kortrijk en de oude spoorwegbeddingen uitbouwen tot volwaardige fiets- en wandelpaden. En ook in de Scheldemeersen zal men een aantal ontbrekende schakels vervolledigen om ononderbroken fiets- en wandelverbindingen tussen de verschillende dorpskernen te creëren.

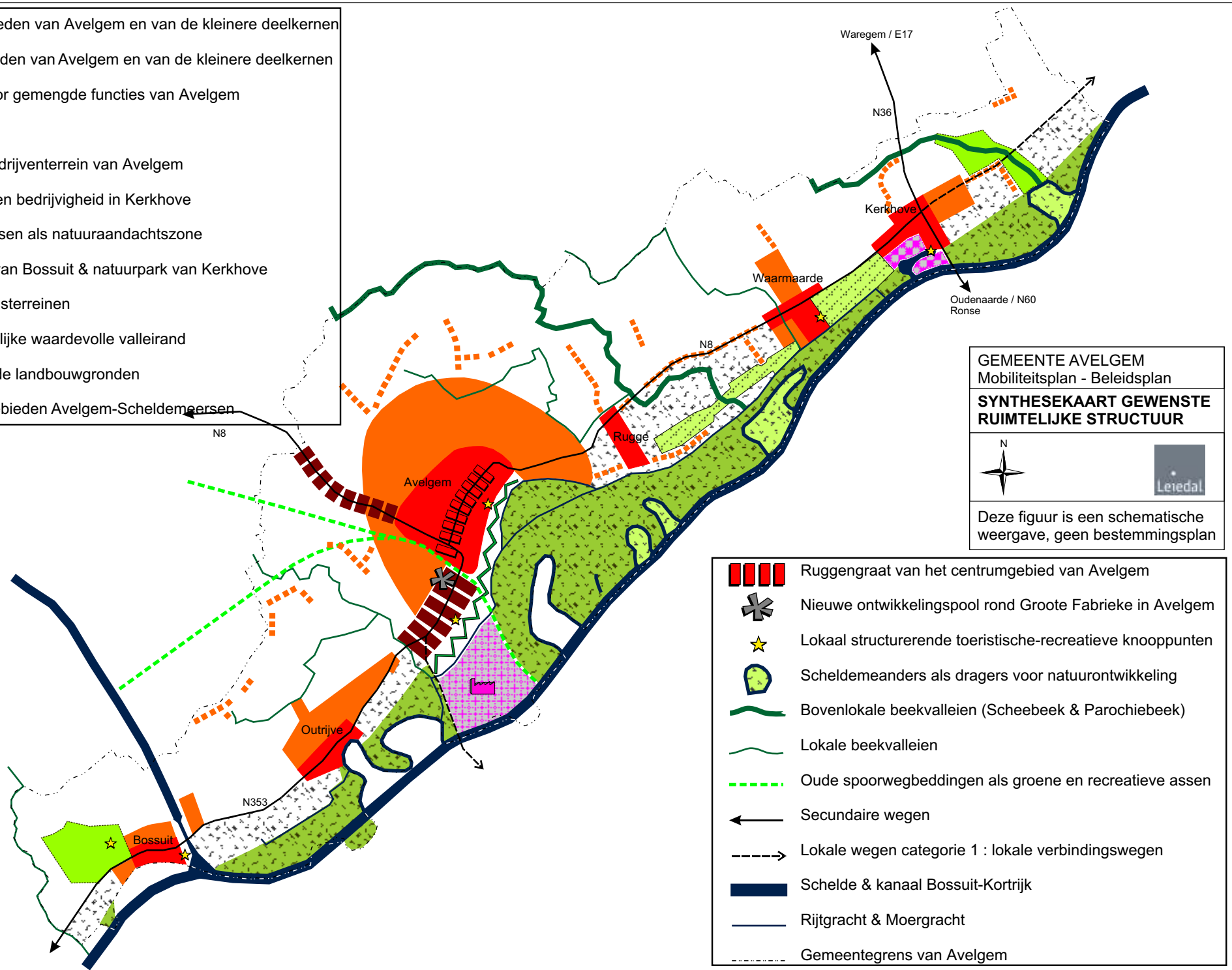
Ook de waterrecreatie op de Schelde en het kanaal Bossuit-Kortrijk zal verder uitgebouwd worden. Hiervoor zal aan de Scheldekaai in Kerkhove de bestaande aanlegsteiger van de binnenhaven van Kloron vernieuwd worden.

Als er ruimte voor nieuwe recreatie en sport (bv. voetbalvelden, tennisterreinen...) zou noodzakelijk zijn, dan zal men deze bij het nieuwe sportcentrum 'Ter Muncken' laten aansluiten. De gemeente wenst dus 'Ter Muncken' verder uit te bouwen als het centrale sportcomplex van Avelgem.

In het centrum van Avelgem achter de Sint-Martinuskerk, heeft de gemeente een nieuw gemeenschapscentrum gebouwd met nieuwe accommodatie voor jeugd en cultuur.

Deze locatie op de site van het oude zwembad wordt algemeen als heel geschikt ervaren : voldoende parkeerruimte, dichtbij het centrum, maar toch geen overlast t.o.v. woonomgeving, goed bereikbaar per fiets of te voet, veilig gelegen op sociaal vlak... Op deze manier wordt het centrum van Avelgem op een kwalitatieve manier versterkt en kan vanop deze site het recreatief wandelen en fietsen in de Scheldemeersen gestimuleerd worden.

- Centrumgebieden van Avelgem en van de kleinere deekernen
- Verblijfsgebieden van Avelgem en van de kleinere deekernen
- Gebieden voor gemengde functies van Avelgem
- Woonlinten
- Regionaal bedrijventerrein van Avelgem
- Kadegebonden bedrijvigheid in Kerkhove
- Scheldemeersen als natuuraandachtszone
- Kasteelpark van Bossuit & natuurpark van Kerkhove
- Waterwinningsterreinen
- Landschappelijke waardevolle valleirand
- Licht glooiende landbouwgronden
- Koppelingsgebieden Avelgem-Scheldemeersen



GEMEENTE AVELGEM
 Mobiliteitsplan - Beleidsplan

**SYNTHESEKAART GEWENSTE
 RUIMTELIJKE STRUCTUUR**

N

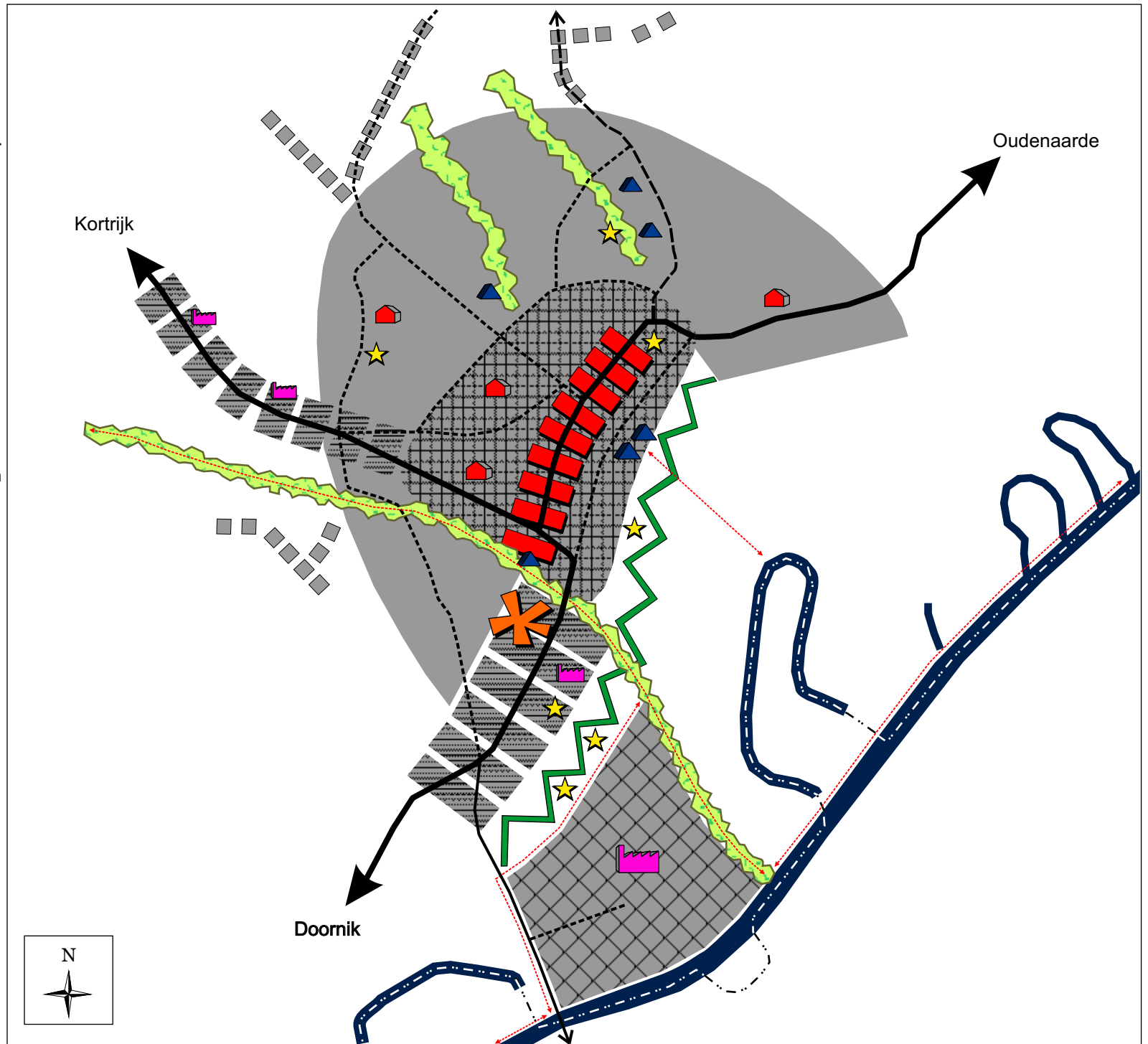
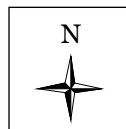
Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan

- Ruggengraat van het centrumgebied van Avelgem
- Nieuwe ontwikkelingspool rond Grote Fabrieke in Avelgem
- Lokaal structurerende toeristische-recreatieve knooppunten
- Scheldemeanders als dragers voor natuurontwikkeling
- Bovenlokale beekvalleien (Scheebeek & Parochiebeek)
- Lokale beekvalleien
- Oude spoorwegbeddingen als groene en recreatieve assen
- Secundaire wegen
- Lokale wegen categorie 1 : lokale verbindingswegen
- Schelde & kanaal Bossuit-Kortrijk
- Rijtgracht & Moergracht
- Gemeentegrens van Avelgem









kaart 4.A.1.a
Gewenste ruimtelijke structuur van de
bebouwde kern van **Avelgem**
Legende

-  Centrumgebied van Avelgem
-  Verblijfsgebieden van Avelgem
-  Gebieden voor gemengde functies
-  Woonlinten
-  Industriezone van Avelgem
-  Ruggengraat van het centrumgebied van Avelgem
-  Nieuwe ontwikkelingspool
-  Wooninbreiding op korte termijn
-  Bedrijvigheid
-  Groene vingers
-  Koppelingsgebieden
-  Recreatie en groenzones
-  Gemeenschapsvoorzieningen
-  Secundaire wegen
-  Lokale weg categorie 1
-  Lokale weg categorie 2A
-  Lokale wegen categorie 2B
-  Fiets- en wandelverbindingen
-  Schelde en oude meanders
-  Gemeentegrens Avelgem

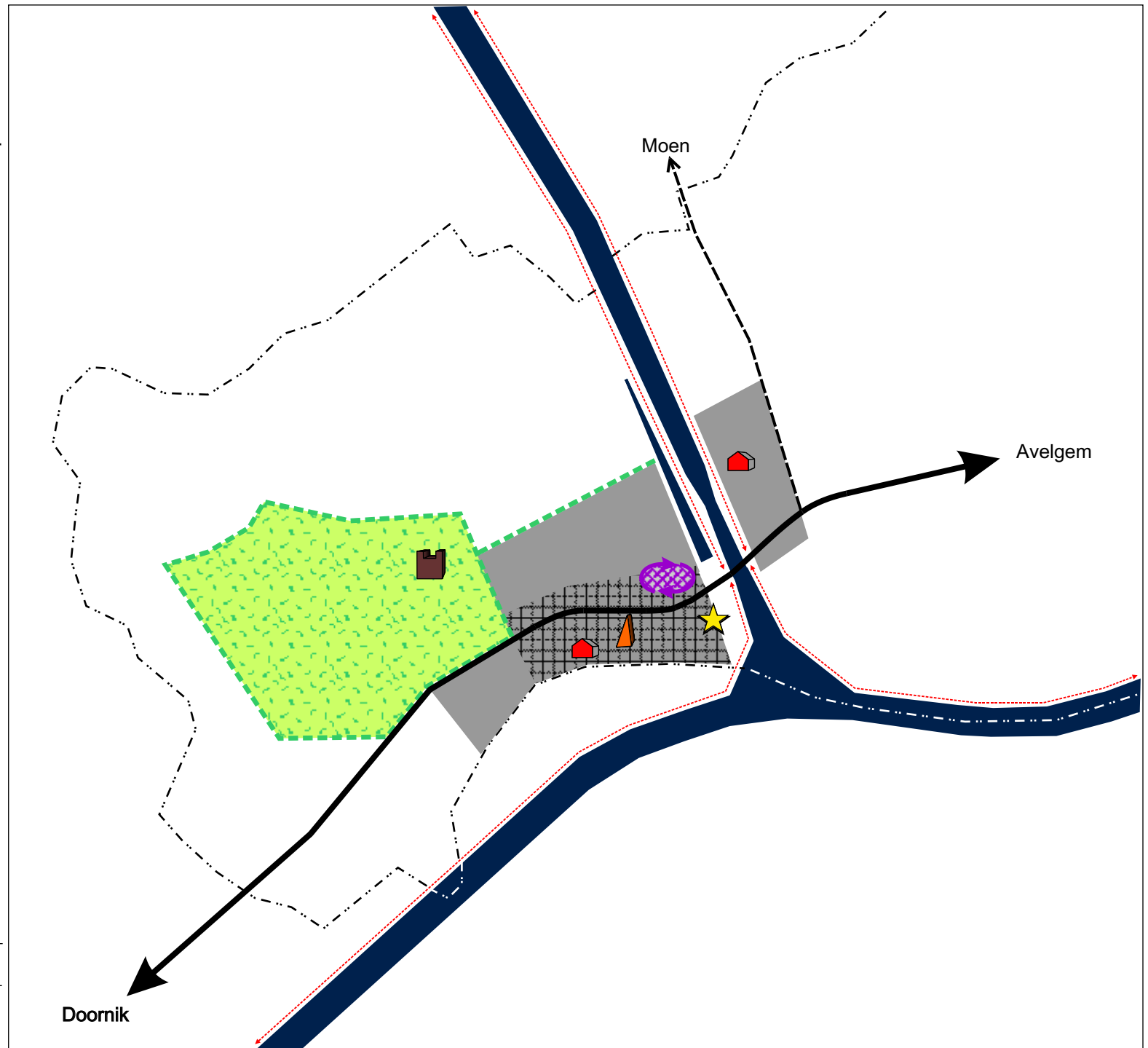
Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan
















kaart 4.A.1.b
Gewenste ruimtelijke structuur van de
bebouwde kern van **Bossuit**
Legende

-  Centrumgebied van Bossuit
-  Verblijfsgebied van Bossuit
-  Kasteelpark van Bossuit
-  Herinvulling leegstaande fabriek
-  Wooninbreiding op korte termijn
-  Sint-Amelbergakerk
-  Oude pompgebouw als centrum voor Riviertoerisme en VVV
-  Kasteel van Bossuit
-  N353 als secundaire weg en centrumstraat
-  Moenstraat als lokale kernontsluitingsweg
-  Groene as als omranding
-  Fietsverbindingen
-  Gemeentegrens van Avelgem
-  Schelde en kanaal Bossuit-Kortrijk

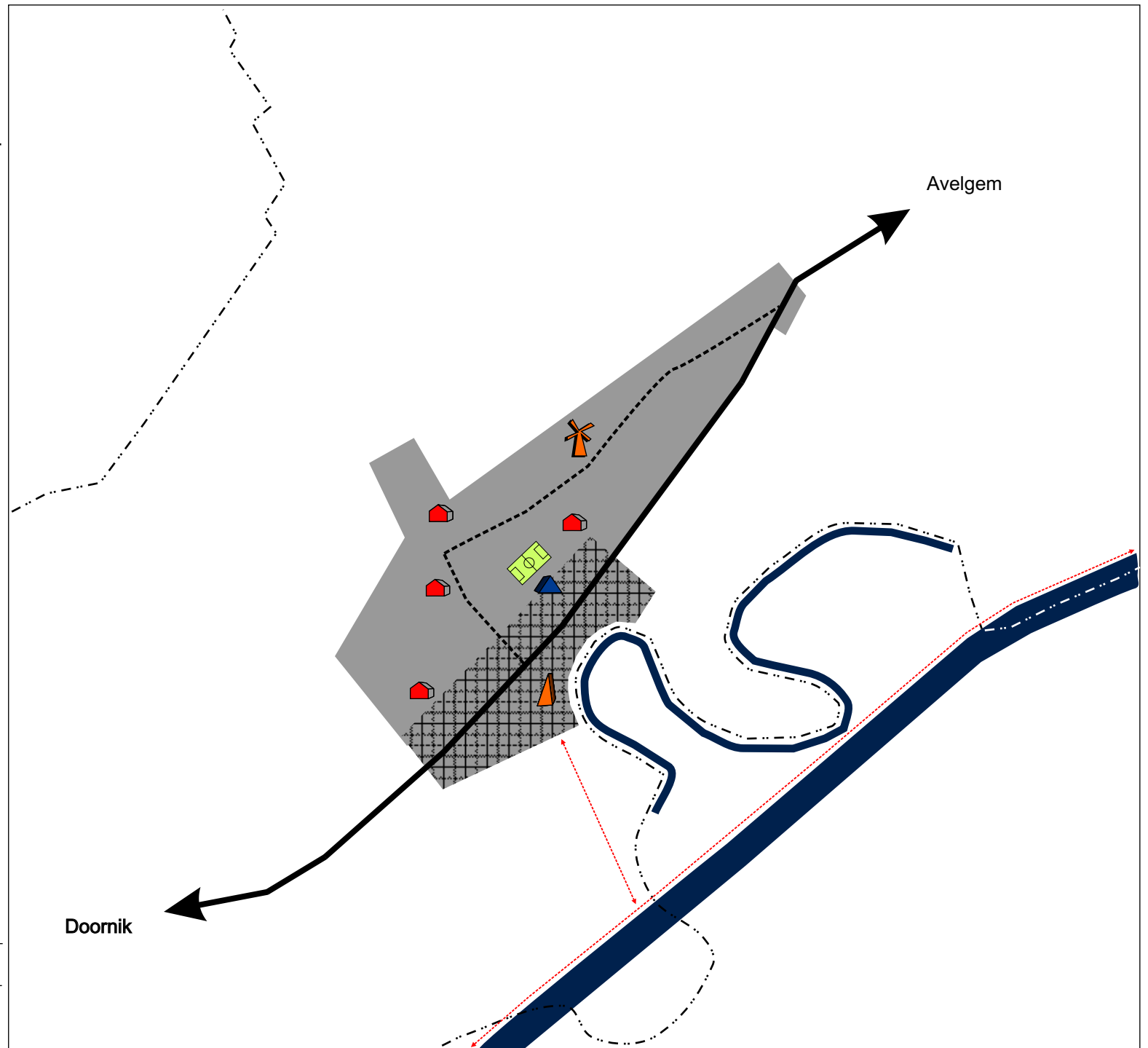
Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



kaart 4.A.1.c
Gewenste ruimtelijke structuur van de
bebouwde kern van **Outrijve**
Legende

-  Centrumgebied van Outrijve
-  Verblijfsgebied van Outrijve
-  Wooninbreiding op korte termijn
-  Ontmoetingscentrum
-  Tombeelmolen
-  Sportterreinen en groen
-  Sint-Pieterskerk
-  N353 als secundaire weg en centrumstraat
-  Heesterstraat en Molenstraat als lokale wijkontsluitingswegen
-  Fietsverbindingen
-  Oude Scheldemeander met groen-ecologische oever
-  Schelde
-  Gemeentegrens van Avelgem

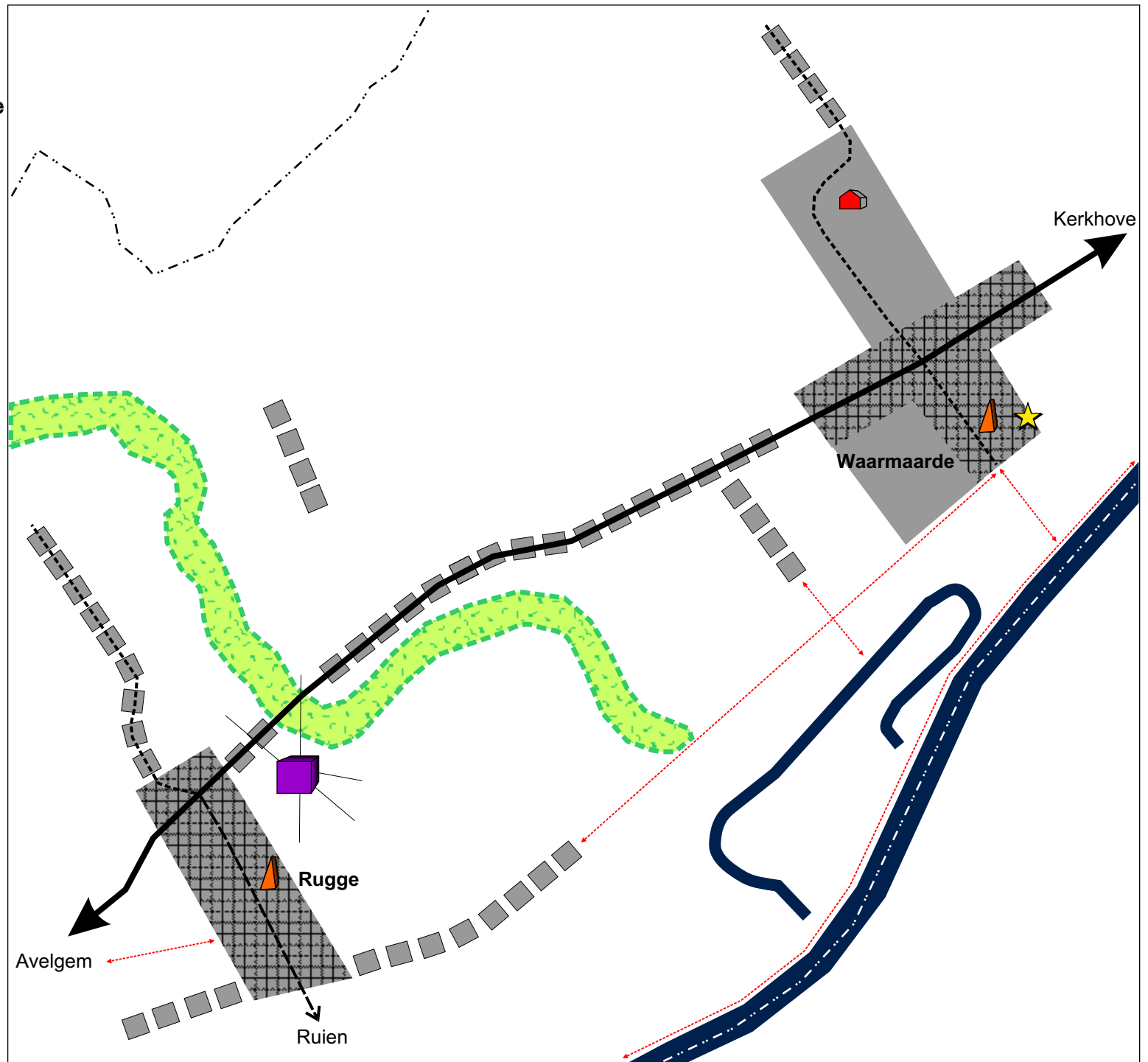
Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



kaart 4.A.1.d
Gewenste ruimtelijke structuur van de
bebouwde kern van Ruge - Waarmaarde
Legende

-  Centrumgebieden van Ruge en Waarmaarde
-  Verblijfsgebied van Waarmaarde
-  Woonlinten
-  Vallei van de Scheebeeek
-  Wooninbreiding op korte termijn
-  Regionaal archeologisch museum in Waarmaarde
-  Sint-Rochuskerk in Ruge & Onze-Lieve Vrouwkerk in Waarmaarde
-  Elektricitetsverdeelcentrum aansluitend bij Ruge
-  N8 als secundaire weg
-  Ruggestraat als lokale kernontsluitingsweg
-  Lokale wijkontsluitingswegen
-  Fietsverbindingen
-  Gemeentegrens van Avelgem
-  Schelde en oude Scheldemeander

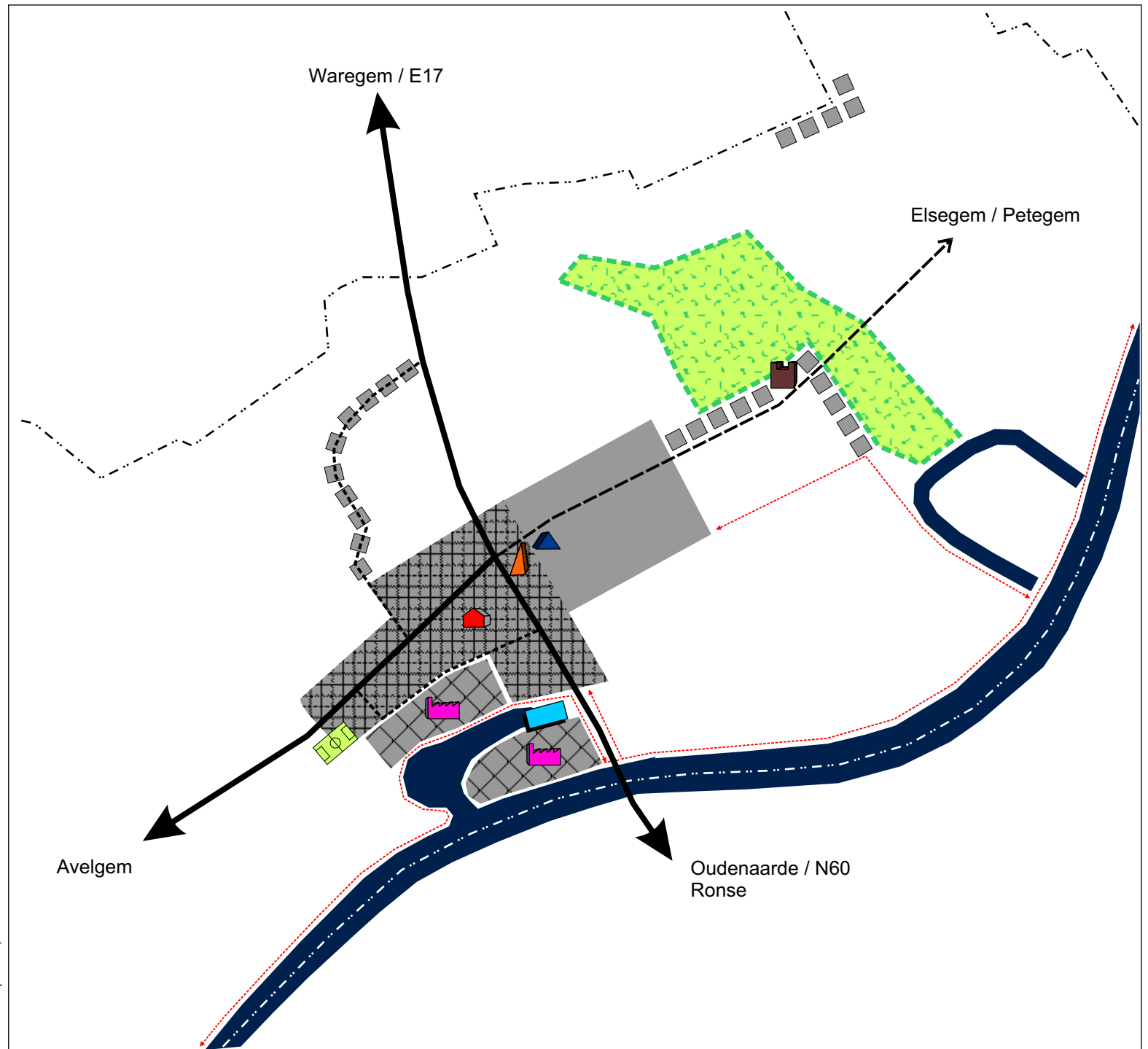
Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



kaart 4.A.1.e
Gewenste ruimtelijke structuur van de
bebouwde kern van Kerkhove
Legende

-  Centrumgebied van Kerkhove
-  Verblijfsgebied van Kerkhove
-  Woonlinten
-  Kadegebonden bedrijvigheid
-  Natuurpark van Kerkhove
-  Wooninbreiding op korte termijn
-  Voetbalveld Havenzicht
-  Binnenhaven van Kloron
-  St.-Amanduskerk
-  Ontmoetingscentrum
-  Kasteel van Kerkhove
-  N8 en N36 als secundaire wegen
-  N453 als lokale verbindingsweg
-  Lokale wijkontsluitingswegen
-  Fietsverbindingen
-  Gemeentegrens van Avelgem
-  Schelde en oude Scheldemeanders

Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



4.A.2 Strategische projecten

Stationsomgeving en Grootte Fabriek

De stationsbuurt is historisch gegroeid als een tweede pool bij de bebouwde kern van Avelgem : het gehucht Huttegem en de concentratie van bedrijvigheid langs de Doorniksesteenweg zijn hiervan het resultaat. Toen de spoorweg werd opengebroken, verloor deze plek haar dynamiek, die slechts gedeeltelijk is hersteld. De vestiging van het nieuwe sportcomplex Ter Muncken heeft echter een nieuw elan gegeven aan deze omgeving. De ruime omgeving van het oude station, Huttegem, de Grootte Fabriek en het sportcomplex Ter Muncken moet als een nieuwe ontwikkelingspool gaan gelden. Om dit te realiseren kunnen verschillende projecten in verschillende fasen worden uitgevoerd (zie verder : maatregelen en acties). Hierbij zijn volgende inhoudelijke bepalingen aangegeven binnen het richtinggevend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan:

- De Doorniksesteenweg moet – als verlengde van de ruggengraat van het centrumgebied – opnieuw *als structurende drager voor ontwikkelingen* (woningen, bedrijvigheid, verkeer) fungeren.
- De oude spoorwegbedding moet *als een groene en recreatieve as* fungeren.
- Langs de Doorniksesteenweg wordt een gebied voor gemengde functies aangeduid als een verlenging van de ruggengraat van het centrumgebied. Rond het gehucht Huttegem wordt een verblijfsgebied aangeduid en de omgeving van het oude stationsgebouw behoort tot het centrumgebied.
- De omgeving van het oude stationsgebouw moet opgewaarderd worden. Enerzijds kan deze omgeving nog verdicht worden met een inbreidingsproject en anderzijds kan het openbaar domein op een kwalitatieve ma-

nier heraangelegd worden (o.a. herinrichting tot een volwaardig busstation met voldoende accommodatie).

- De reconversie van het oude industriële gebouw ‘de Grootte Fabriek’ naar meer gemengde functies (woningen, gemeenschapsvoorzieningen, kleinhandel, horeca, kantoren, diensten, K.M.O.’s en/of ambachtelijke bedrijven) moet mogelijk zijn. Hierbij dient voldoende aandacht uit te gaan naar de cultuurhistorische en architectonisch waardevolle karakteristieken van dit industriële erfgoed. Deze aandacht moet uitgaan naar de meest essentiële gebouwdelen en de karakteristieke constructies die deze oude site zijn waardevol karakter verlenen.
- Bij de ontwikkeling van het gebied rond deze ‘Grootte Fabriek’ (nl. tussen de Doorniksesteenweg-Pontstraat-Doornstraat-Huttegemstraat) gelden een aantal basisprincipes. In het gebied voor gemengde functies (parallel met de Doorniksesteenweg en in het verlengde van de ruggengraat) worden een hogere woningdichtheid (± 25 woningen per ha) en een verweving van functies nagestreefd. In het achtergelegen verblijfsgebied wordt een ‘woonpark’ met ± 8 woningen per ha voorzien.
- De groothandels- en kleinhandelszaak in bouwmaterialen, die tussen de Huttegemstraat en de oude spoorwegbedding is gelegen, kan behouden worden, op voorwaarde dat voldoende aandacht wordt geschonken aan de integratie met de woonomgeving en de verkeersontsluiting. Bij stopzetting of herlocalisatie van deze economische activiteiten dient de reconversie naar een verblijfsgebied (met wooninbreidingsprojecten) te worden nagestreefd.

Doortochtaanpak

Zowel de hoofdkern Avelgem als de dealkernen Bossuit, Outrijve, Waarmaarde en Kerkhove, worden doorsneden door secundaire wegen. In de doortochten wordt ervoor gezorgd dat de auto- en vrachtwagenbestuurders hun gedrag

aanpassen aan de omgeving (veel voetgangers en fietsers, oversteekbewegingen, parkeerbewegingen...). Bij het binnenrijden van de doortocht wordt door middel van een poorteffect duidelijk gemaakt dat men een ander soort gebied binnenrijdt. Het ruimtelijke beeld van de weg moet het gewenste verkeersgedrag duidelijk maken. Door een doortochtaanpak moet het verkeer zich lokaal aanpassen aan de verblijfsfunctie. Door een kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte wordt de verkeersveiligheid en –leefbaarheid voor de omwonenden bijkomend verhoogd. Bij de doortochtaanpak hoort ook een aangepast snelheidsregime.

Ter hoogte van Ruggesloot wordt geen doortochtaanpak toegepast op de N8 (de kern ligt niet echt aan de N8 en de bebouwing staat er redelijk ver van de weg). Het kruispunt met de Ruggestraat dient wel beveiligd te worden, met het oog op een betere oversteekbaarheid. De Ruggestraat vormt de ruimtelijke drager van de kern. Haar profiel dient gewijzigd (versmald) om de centrum sfeer te versterken.

Voor een overzicht van deze ingrepen verwijzen we naar de verkeerstructuurschetsen per deelgemeente.

Ook in Avelgem werd een doortochtaanpak voorgesteld. Deze wordt geïntegreerd in een ruimere aanpak van kernversterking. De Stationsstraat – Doorniksestraat – Oudenaardsesteenweg (tot Bevrijdingslaan) worden en werden als lokale hoofdstraat en centrumas uitgebouwd.

In de doortocht van Avelgem worden omwille van de omvang verschillende zones afgebakend die zorgen voor een geleidelijke overgang van verkeersgebied naar centrumgebied. De overgang naar de bebouwde kom wordt gemarkeerd door een buitenpoort; hier wordt de snelheid van 70 naar 50 km/h teruggebracht. Na een overgangszone is er een tweede poort, een binnenpoort, die het binnenrijden van het centrumgebied markeert. In dit centrumgebied wordt er bijzondere aandacht besteed aan de inrichting van het publiek domein.

Een eerste aanzet voor een doortochtconcept wordt op kaart 4.A.2 weergegeven.

De delen Oudenaardsesteenweg (tussen de Kerkstraat en de Bevrijdingslaan) en Kortrijkstraat werden al uitgevoerd.

Andere ruimtelijke projecten

- ***Koppelingsgebieden tussen Avelgem-centrum, het bedrijventerrein en de Scheldemeersen***

Koppelingsgebieden zijn gemengde zones die de overgang vormen tussen de harde bebouwde ruimte (centrum en bedrijventerrein) en de zachte onbebouwde ruimte (Scheldemeersen). Door het voorzien van een fiets- en wandelroute parallel aan de Rijtgracht worden de verschillende gebieden ook letterlijk aan elkaar gelinkt.

- ***Oude spoorwegberm als non-stop fietsroute***

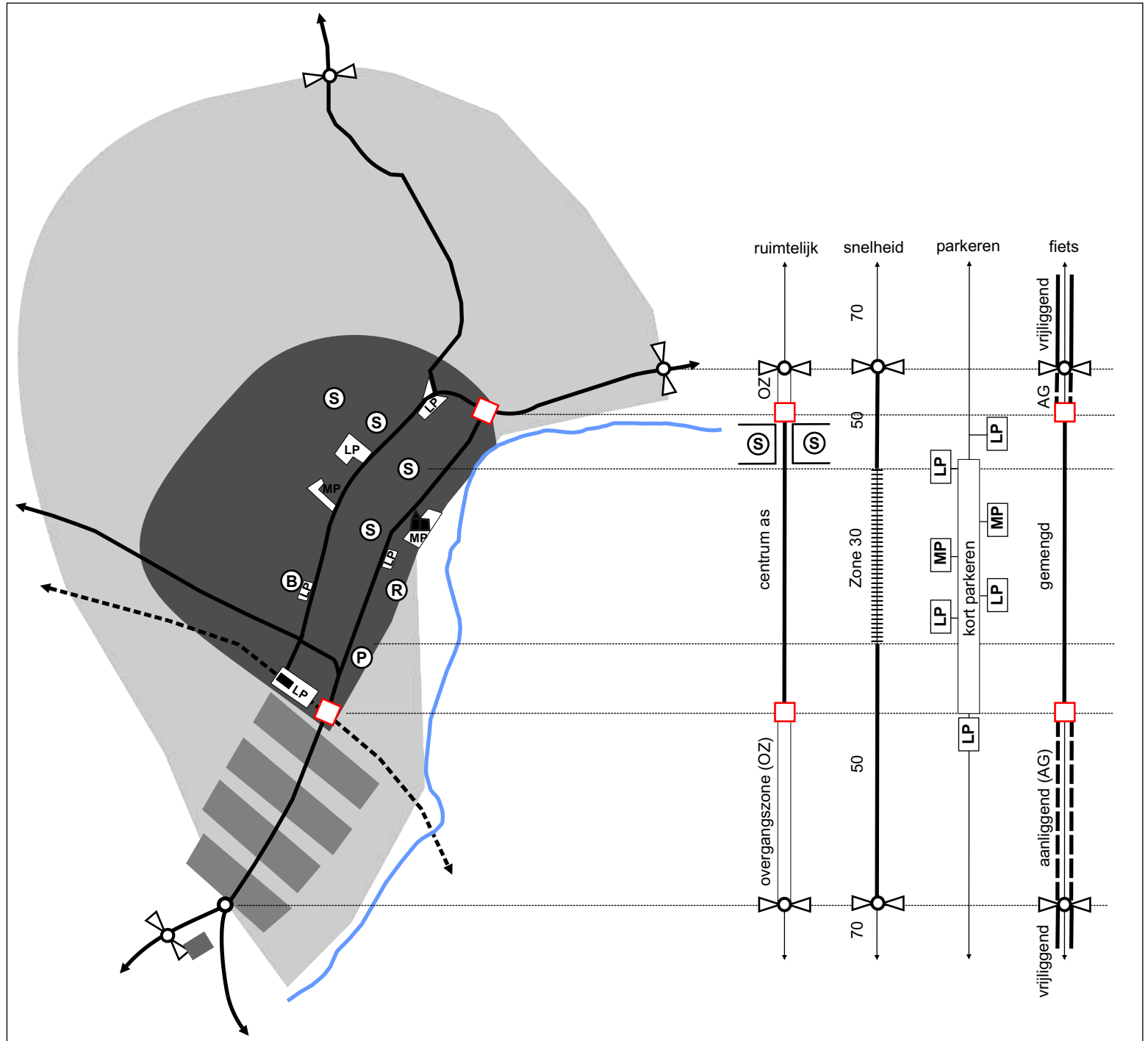
De oude spoorwegbedding wordt omgevormd tot een groene en recreatieve as. Op of naast de berm wordt een non-stop fietsroute aangelegd die zowel voor functioneel (alternatief voor drukke N8) als recreatief fietsverkeer een grote betekenis heeft.

- ***Omgeving pompgebouw (Bossuit) als recreatieve aantrekkingspool***

De omgeving van het oude pompgebouw wordt verder uitgebouwd als bovenlokaal centrum voor riviertoerisme en recreatief fiets- en wandeltoerisme. Verschillende fiets- en wandelroutes worden er verknoopt. Er zijn voorzieningen die de toeristische functie ondersteunen (informatieverlening, beperkte overnachtingsmogelijkheden, fietsverhuur...).

Legende

-  buitenpoort, overgang
70 - 50
-  oversteekbeveiliging,
binnenpoort
-  verblijfsgebied
-  centrumgebied
-  hoofdroute fiets
-  zone voor gemengde functies
-  postkantoor
-  school
-  bibliotheek
-  rusthuis
-  kerk
-  middenlang parkeren
(2uur - 4 uur)
-  lang parkeren (> 4 uur)



4.A.3 Wegencategorisering

4.A.3.1 *Rol van de wegencategorisering in het mobiliteitsplan*

Categorisering van wegen is, naast de afbakening van verblijfsgebieden, een verplicht onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsplan. Deze categorisering heeft tot doel de bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.

Door middel van categorisering geeft het mobiliteitsplan aan wat de functie en het gewenste gebruik is van de weg, hetgeen toelaat een duidelijke en consequente keuze te maken voor de inrichting van die wegen. De inrichtingsprincipes die aan de verschillende types van wegen gekoppeld worden, moeten er namelijk voor zorgen dat elke weg gebruikt wordt volgens de functie die hij heeft toebedeeld gekregen in de categorisering.

De ontwerper dient na analyse van de situatie een aangepaste vormgeving te bedenken. Het beleid moet aangepaste infrastructurele, wettelijke en ondersteunende maatregelen nemen om het gewenste gebruik af te dwingen. Tevens dient aan deze categorisering een ruimtelijk beleid gekoppeld te worden dat verhindert dat nieuwe probleemsituaties ontstaan in de toekomst.

Categorisering brengt een hiërarchie aan op de wegen, met als doel het verkeer te geleiden naar de wegen van een hoger niveau. Het wegennet van een lager niveau mag niet belast worden door verkeer van een hoger niveau.

4.A.3.2 *Overzicht van de categorieën*

In het beleidsscenario worden volgende wegencategorieën weerhouden:

Categorisering en selectie vastgelegd in het RSV

1. Hoofdwegen (verbindend op interregionaal niveau)
2. Primaire wegen, type I (verbindend op Vlaams niveau)
3. Primaire wegen, type II (verzamelend naar hoofdwegennet)

Categorisering en selectie vastgelegd in het PRS

4. Secundaire weg, type I (verbindend op streekniveau)
5. Secundaire weg, type II (verzamelend op streekniveau)
6. Secundaire weg, type III (openbaarvervoer- en fietsas)

Categorisering en selectie door de lokale overheid

7. Verbindende lokale weg
8. Ontsluitende lokale weg
9. Erftoegangsweg

4.A.3.3.

Hoofd- en primaire wegennet en knooppunten

Avelgem ligt in een redelijk grote maas van **hoofdwegen**:

- de E17 / A14 Gent – Kortrijk – Rijsel;
- de E403 / A17 Brugge – Kortrijk – Doornik;
- de A8 Rijsel – Doornik – Halle;
- de E40 / A10 Gent – Brussel.

Deze maas wordt op Vlaams niveau een stuk verkleind door de intentie om de N60 tussen Gent via Ronse tot aan de A8 uit te bouwen tot een **primaire weg type I**.

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Schaalniveau
Hoofdweg	Verbinden op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Europa en Vlaanderen
Primaire weg type I	Verbinden op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Vlaanderen en (klein)stedelijke gebieden
Primaire weg type II	Verzamelen op Vlaams niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Vlaanderen en (klein)stedelijke gebieden

4.A.3.4

Secundair wegennet en knooppunten

In het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS W-V) zijn de secundaire wegen geselecteerd. Dit zijn wegen met een verbindende (type I), ontsluitende (type II) functie op provinciaal niveau. Secundaire wegen type III hebben naast een ontsluitende functie voor gemotoriseerd verkeer ook een verbindende functie voor openbaar vervoer en fiets.

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Schaalniveau
Secundaire weg type I	Verbinden op bovenlokaal niveau	Ontsluiten op (boven)lokaal niveau, toegang geven tot erven	Regio en (klein)stedelijke gebieden
Secundaire weg type II	Verzamelen op bovenlokaal niveau	Verbinden en ontsluiten op lokaal niveau, toegang geven en verblijfsfunctie	Regio en omgeving
Secundaire weg type III	Verzamelen voor autoverkeer, verbinden voor openbaar vervoer en fiets	Toegang geven en verblijfsfunctie	Tussen (klein) stedelijke gebieden

SECUNDAIRE WEGEN TYPE I

In het provinciaal structuurplan zijn volgende wegen geselecteerd als secundaire weg type I: N391 (omleidingsweg Knokke-Zwevegem) en N8 tot de N8e in Avelgem.

Het lijkt logisch deze secundaire weg type I door te laten lopen tot aan het kruispunt met de N353, waar zowel in oostelijke als in westelijke

richting een secundaire weg type II vertrekt. Op alle secundaire wegen (ook type I) primeert in het bebouwde gebied de verkeersleefbaarheid op de doorstroming. Voorlopig wordt de huidige selectie behouden, maar bij een herziening van het PRS kan dit zeker in overweging worden genomen.

Ook suggereert de gemeente om de E. Balcaenstraat als een secundaire weg te selecteren aangezien de weg duidelijk een bovenlokale functie heeft. Ze ontsluit immers de industriezone Nijverheidslaan, waar twee bedrijven van bovenlokaal belang gevestigd zijn. Eén van deze bedrijven is een zandhandelaar bij wie het transport over het water gestimuleerd wordt. Dit betekent dat vrachtwagens met zand van hieruit vertrekken naar o.a. Kortrijk en Oudenaarde (bovenlokaal). In de zone ligt ook een containerterminal (geselecteerd in het logistiek platform westpoort) die bovenlokaal verkeer genereert op de E. Balcaenstraat. Tot slot wijst ook de het tracé van de N391 zoals voorzien in het gewestplan op een verbinding van bovenlokaal belang tussen de Schelde/industriezone/Wallonnië en de E17/Kortrijk.







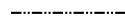
SECUNDAIRE WEGEN TYPE III

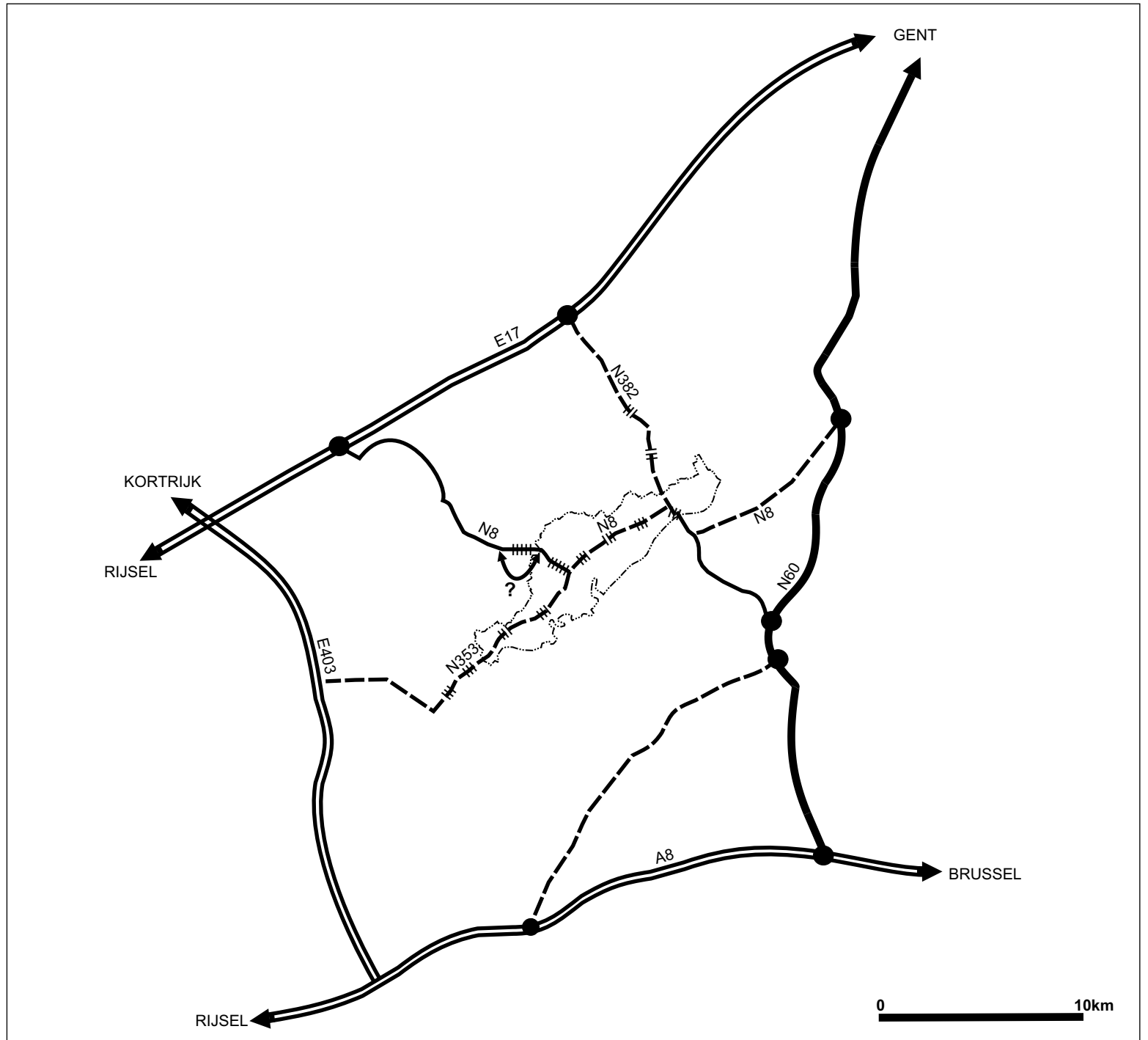
Geen weg van deze categorie in de omgeving van Avelgem.

SECUNDAIRE WEGEN TYPE II

- N8e, van de N8 Kortrijkstraat tot de N353 Doorniksesteenweg (zie hogerstaande opmerking);
- N8, van de N8e Stijn Streuvelsstraat (of N353 zie opmerking) tot in Oudenaarde;
- N353, van de N8e tot de N50 (Warcoing);
- N382 - N36 (vanaf Kaster-Anzegem) tot de N8 in Kerkhove.

Legende

-  hoofdweg
-  primaire weg, type I
-  secundaire weg, type I
-  secundaire weg, type II
-  doortocht
-  mogelijk beperkte omleiding
rond Heestert
-  gemeentegerens



4.A.3.5

Lokale wegen

Lokale wegen zijn de wegen die niet in een hoger plankader geselecteerd werden als hoofdweg, primaire of secundaire weg. De lokale wegen worden ingedeeld volgens de drie functies van wegen (verbinden, ontsluiten en toegang geven) en kunnen vervolgens worden onderverdeeld naargelang het gebied waarop zij betrekking hebben. Door aan elke straat een duidelijk statuut te geven kan beter vorm worden gegeven aan de leesbaarheid van de verkeersstructuur. Iedere weg of straat krijgt een geëigende plaats in de wegencategorisering en een daarop geënte eigen weginrichting, afhankelijk van zijn verkeersfunctie én zijn ruimtelijke omgeving.

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Schaalniveau
Lokale weg I	Verbinden op lokaal niveau	Verzamelen op bovenlokaal niveau	Meerdere gemeenten en omgeving
Lokale weg IIA	Ontsluiten en verzamelen op lokaal niveau	Toegang geven tot percelen	Twee kernen
Lokale weg IIB	Ontsluiten en verzamelen op lokaal niveau	Toegang geven tot percelen	wijk, bedrijvenzone
Lokale weg III	Toegang geven tot percelen	Ontsluiten op buurniveau	Woonstraat, winkelstraat, ventweg, landelijke weg

LOKALE WEG TYPE I WEG MET EEN INTERLOKALE VERBINDINGSFUNCTIE

Een lokale weg type I is een interlokale verbindingsweg die meerdere kernen met elkaar verbindt. De weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal (regionaal) niveau. De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. Op deze wegen geldt een richtsnelheid van 70 km/uur indien niet bebouwd, en afhankelijk van de ontsluitingsbehoefte van 'aangelanden'. Binnen de bebouwde kom wordt de weg uitgebouwd als verblijfsgebied. Binnen de centra geldt een 'doortochtprincipe' van 50-30 km/uur.

LOKALE WEG TYPE IIA WEG MET EEN VERZAMEL- / ONTSLUITINGSFUNCTIE OP GEMEENTELIJK NIVEAU

Hoofdfunctie van de weg is verzamelen c.q. ontsluiten op gemeentelijk niveau. De weg draineert al het verkeer tussen naburige kernen en voert het naar een weg van hogere orde. Interlokale verkeersstromen worden zoveel mogelijk vermeden. Snelheid en gedrag van gemotoriseerd verkeer worden afgestemd op de omgeving. Dit soort wegen kan via de wegbreedte, typologie van beplanting, merk- en oriëntatiepunten in de omgeving worden vormgegeven.

LOKALE WEG TYPE IIB WEG MET EEN VERZAMEL- / ONTSLUITINGSFUNCTIE OP DEELGEBIEDNIVEAU

De hoofdfunctie van de weg is, net als de lokale weg type IIA verzamelen en ontsluiten. Het schaalniveau is echter verschillend. Terwijl de lokale weg type IIA nog een verzamel- en ontsluitingsfunctie op gemeentelijk niveau heeft, heeft een lokale weg type IIB slechts een functie in het ontsluiten van een deelgebied (wijk, KMO-zone...). De weg kan onderdeel vormen van een enkelrichtingscirculatie.

**LOKALE WEG TYPE III
ERFTOEGANGSWEG (WOONSTRAAT, WINKELSTRAAT, LANDELIJKE
WEG, FIETSWEG)**

Hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). Hier primeert de verblijfsfunctie. De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd. Deze wegen kunnen op termijn opgenomen worden in verruimde Zone 30-gebieden.

Selectie van lokale wegen

LOKALE WEG TYPE I

- Balcaenstraat / N391: interlokale verbinding van Avelgem en deelkeren naar Escanaffles – Celles
- N453 / Oudenaardsesteenweg, vanaf rotonde tot grens Wortegem-Petegem: interlokale verbinding van Kerkhove naar Elsegem en Petegem en niet verder (verbinding naar Oudenaarde via N8, secundaire weg).

**LOKALE WEG TYPE IIA; ONTSLUITING OF VERZAMELWEG OP
GEMEENTELIJK NIVEAU**

- Moenstraat: lokale verzamelweg, verbinding tussen Bossuit en Moen (en niet verder);
- Bevrijdingslaan – Bosstraat – Knobbelstraat: lokale verzamelweg, verbinding tussen Avelgem en Otegem / Tiegem (en niet verder);
- Ruggestraat: lokale verzamelweg, verbinding tussen Rugge en Ruien (en niet verder).

LOKALE WEG TYPE IIB; ONTSLUITINGSWEG BEDRIJVENZONE

- Nijverheidslaan: ontsluiting van bedrijventone Avelgem

WIJKONTSLUITINGSWEGEN AVELGEM-CENTRUM

- Neerstraat – Driesstraat – Knobbelstraat
- Kortrijkstraat (oud tracé N8)
- Stampkotstraat
- Hoogstraat – Kerkhofstraat
- Ganzenhofstraat
- Pontstraat – 's Maartensstraat
- Leopoldstraat – Kasteelstraat

WIJKONTSLUITINGSWEGEN OUTRIJVE

- Molenstraat
- Heestertstraat (tot aan Molenstraat)

WIJKONTSLUITINGSWEGEN RUGGE

- Langestraat (tot waar bebouwing loopt)

WIJKONTSLUITINGSWEGEN WAARMAARDE

- O.L.Vrouwstraat
- Nieuwstraat (tot waar bebouwing loopt)






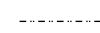
WIJKONTSLUITINGSWEGEN KERKHOVE

- Krevelstraat (tussen N36 en N8)
- Kapellestraat – Ten Hove (tevens ook KMO-ontsluitingsweg)

LOKALE WEG TYPE III

Alle overige wegen worden geselecteerd als lokale weg type III.

Legende

-  S1 Secundaire weg type 1
-  S2 Secundaire wegen type 2
-  Lokale wegen type 1
-  Lokale wegen type 2A :
gemeentelijke verzamel- /
ontsluitingswegen
-  Lokale wegen type 2B :
wijkontsluitingswegen
-  Gemeentegrens van
Avelgem



4.B WERKDOMEIN B - GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE

4.B.1 Afbakening en inrichting verblijfsgebieden / voetgangersnetwerk

Inrichtingsvereisten voetnetwerk

Een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk garandeert:

- verbindingen met alle belangrijke voorzieningen;
- veilig en comfortabel oversteken;
- een comfortabele loopzone;
- een aantrekkelijke belevingsruimte.

Minimale voetpadbreedte

Het aanleggen van fietspaden of parkeerplaatsen ten koste van voetgangersruimte dient vermeden te worden. Deze regel wordt nu ook wettelijk ondersteund door de 'algemene bouwverordening voor wegen voor voetgangersverkeer in de bebouwde kom' (29.04.1997).

- voetpaden smaller dan 150 cm: enkel bij rooilijnbreedte < 9.00 m;
- obstakelvrije loopweg = in elk geval min. 100 cm (dus ook bij rooilijnbreedte < 9.00 m).

In concrete situaties dient bij beperkte beschikbare ruimte steeds een afweging gemaakt te worden tussen de nodige ruimte voor rijweg, parkeren, fietsers en voetgangers.

Mogelijke benadering:

- bij snelheden hoger dan 50 km/uur: wenselijk om apart(e) fietspad(en) (vrij- of aanliggend verhoogd) aan te leggen;
- indien te weinig beschikbare ruimte voor fietspad(en): snelheidsverlaging en gemengd verkeer.

Het fietspad en voetpad realiseren op hetzelfde niveau (verkeersbord D9 met verticale scheiding) kan overwogen worden bij lage intensiteit van beide verkeerssoorten (b.v. overgangsgebieden met verspreide bebouwing). In elke concrete situatie moet bekeken worden hoe mogelijke conflictsituaties opgevangen kunnen worden (b.v. door subtiele of scherp afgebakende scheidingslijn).

Voetpaden

Een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk van kerkwegels, servitudepaadjes en voetpaden - vanuit de woonwijken naar de school en het centrum, en tussen parkeerterreinen, dorpspleinen en centrum - dient te worden aangelegd, van het nodige comfort te worden voorzien en goed te worden onderhouden. Op regelmatige afstanden onderweg dienen rustbanken en vuilnisbakken te worden aangebracht. In de dorpscentra dienen deze paden goed te worden verlicht.

Inrichting publieke ruimte

We beleven de publieke ruimte vooral als voetganger. De belevingswaarde van de ruimte dient te worden verhoogd door een aantrekkelijke inrichting en een goede verlichting. Door de verruiming van de centrumsfeer wordt de nabijheid van het centrum beter aangevoeld en worden de voetgangersverplaatsingen opgewaardeerd.

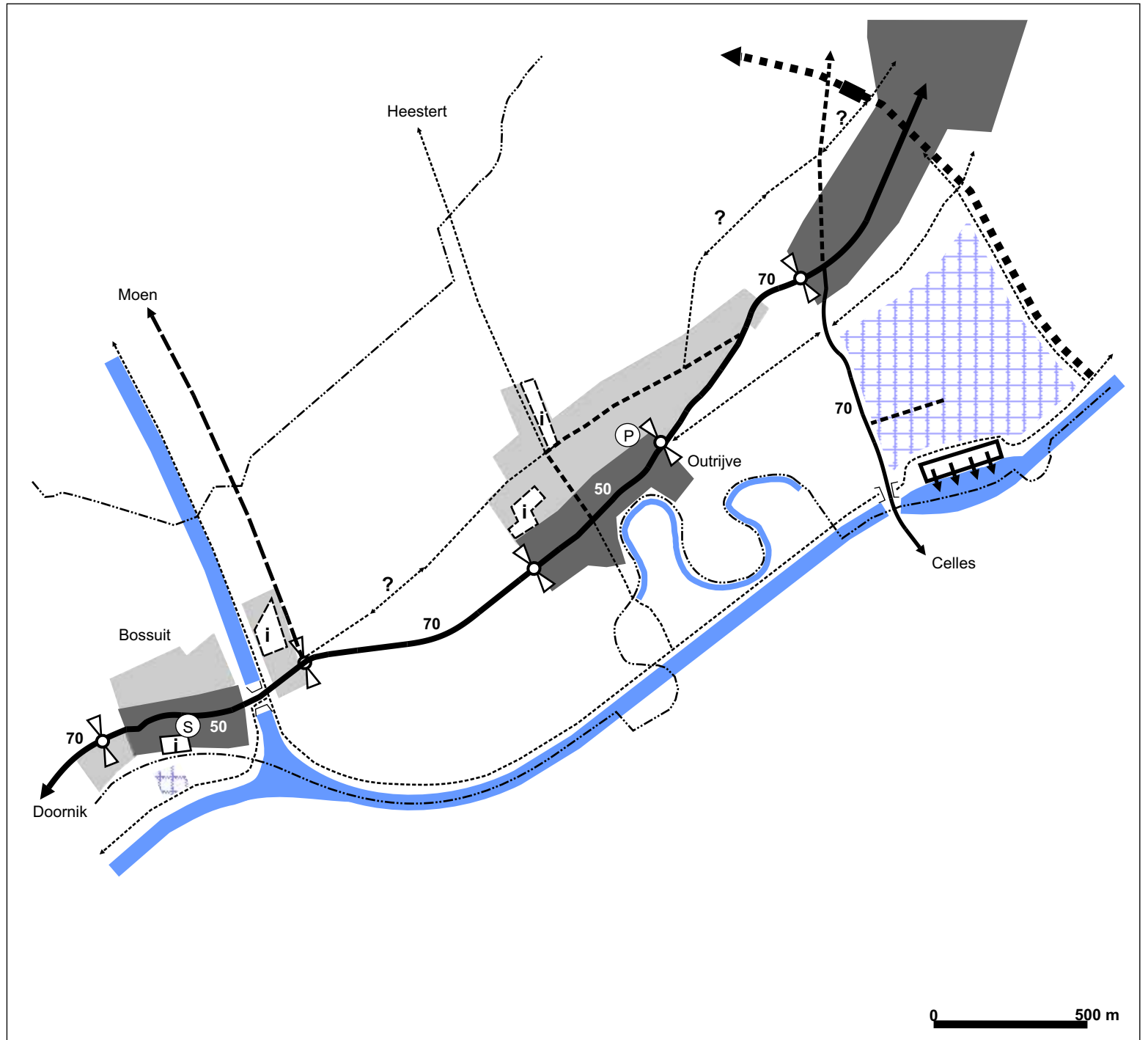
Zone 30

Het statuut van Zone 30 is bij uitstek geschikt voor het optimaliseren van de leefkwaliteit en het garanderen van de nodige subjectieve veiligheid voor de voetganger.

Voor elk van de deekernen werd in het mobiliteitsplan een verkeersstructuurschets opgemaakt (zie kaarten).

Legende

-  secundaire weg
-  lokale weg, type I
-  lokale weg, type IIA
-  lokale weg, type IIB
-  centrumgebied
-  verblijfsgebied
-  overgang zone 70 - 50
-  inbreidingsgebied
-  autoluwe fietsroute
-  missing link
-  kadegebonden bedrijvigheid
-  stationsomgeving
-  non - stop fietsroute op spoorberm
-  parking Alta Ripa (openbaar)
-  regionaal bedrijventerrein Avelgem
-  beveiligen schoolomgeving
-  gemeentegrens











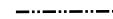

0 500 m

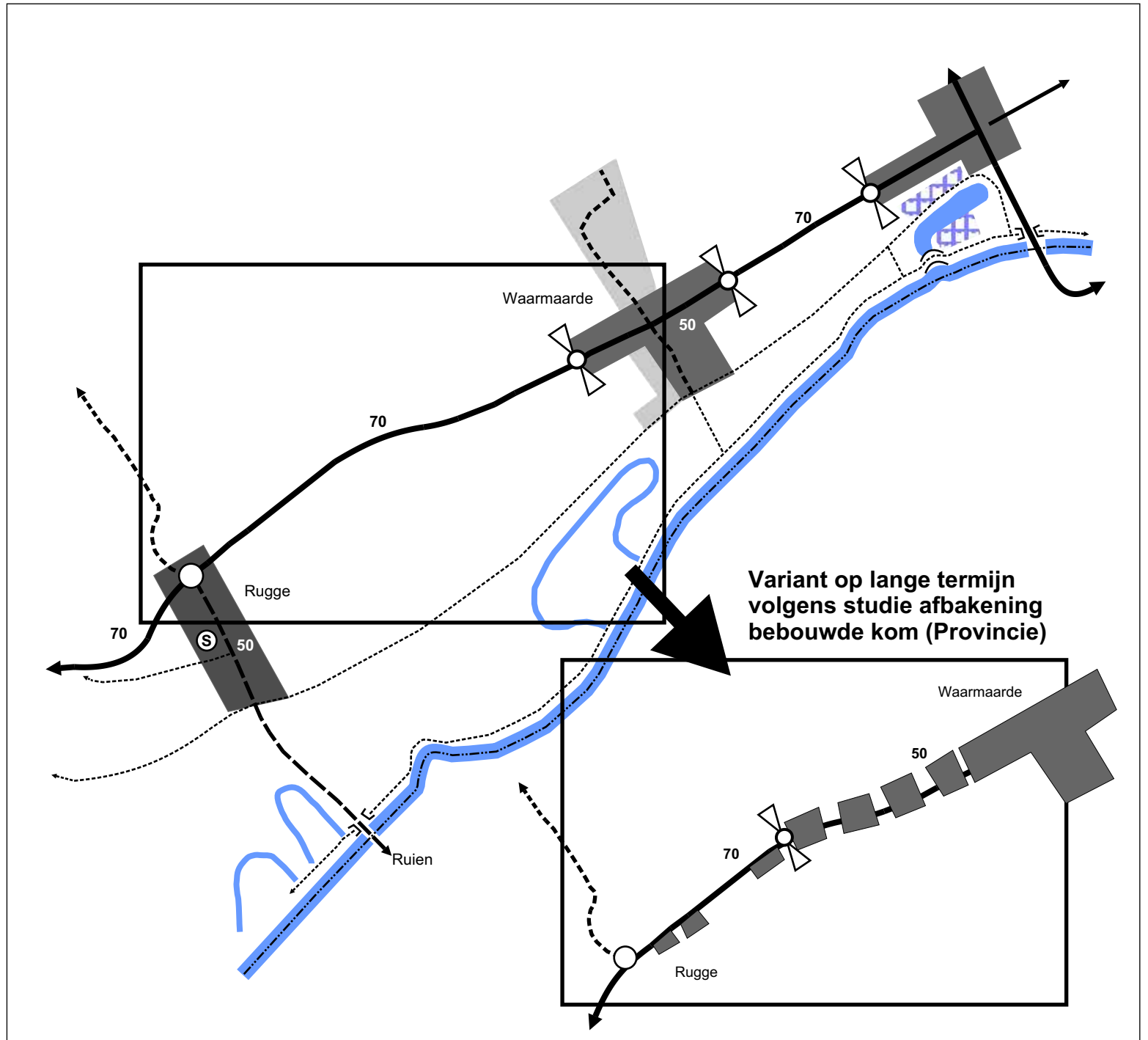
Legende

-  secundaire weg
-  lokale weg, type I
-  lokale weg, type IIA
-  lokale weg, type IIB
-  centrumgebied
-  verblijfsgebied
-  buiten- / binnenpoort
-  inbreidingsgebied
-  autoluwe fietsroute
-  zone voor gemengde functies
-  stationsomgeving
-  Grote Fabrieke
-  regionaal bedrijventerrein Avelgem
-  beveiligen schoolomgeving
-  gemeentegrens
-  recreatieve groenas - non - stop fietsroute op spoorberm















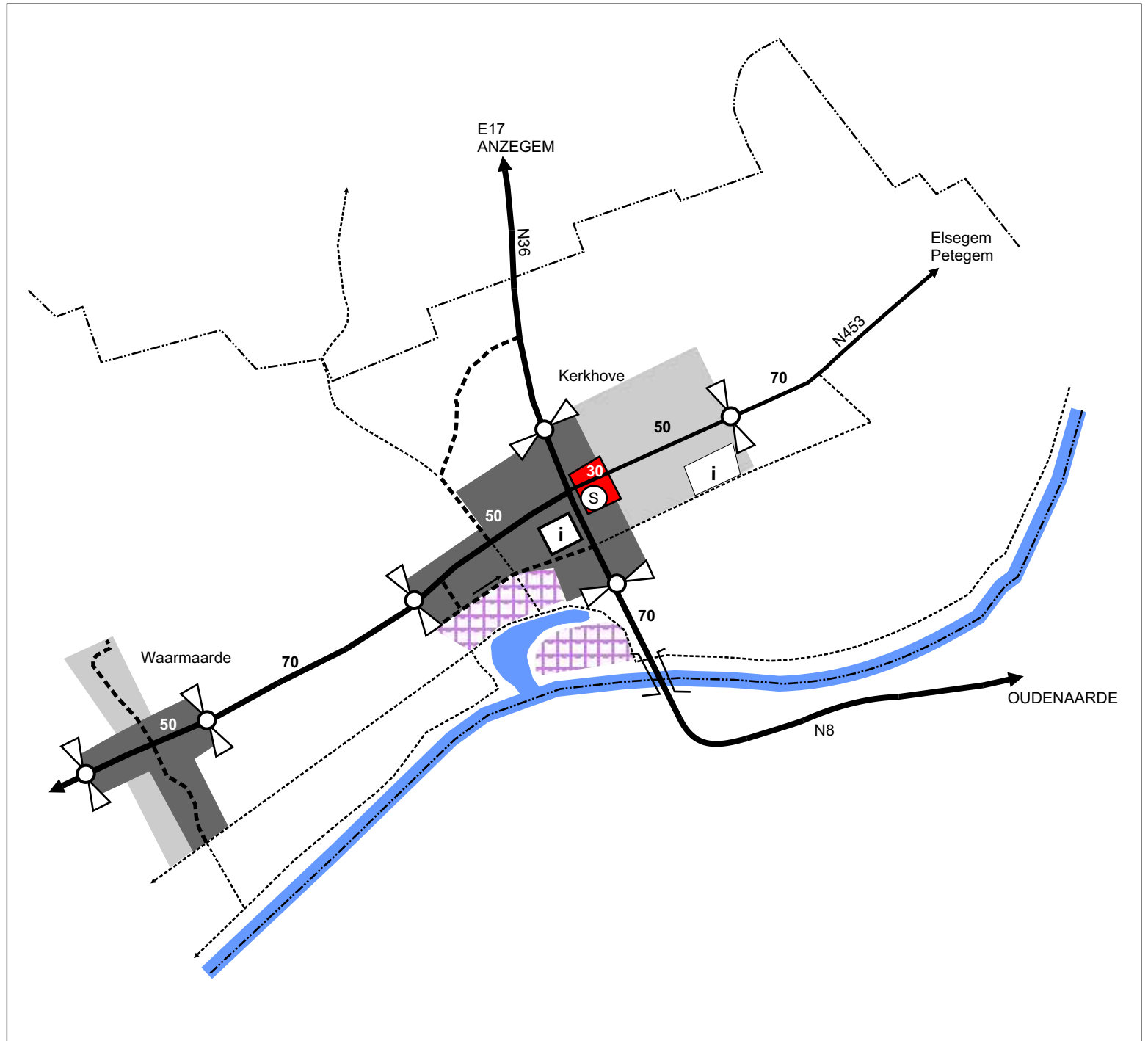
Verkeerstructuurschets
Rugge - Waarmaarde
Legende

-  secundaire weg
-  lokale weg, type IIA
-  lokale weg, type IIB
-  centrumgebied
-  verblijfsgebied
-  poort, overgang zone 70 - 50
-  autoluwe fietsroute
-  oversteekbeveiliging
-  gemeentegrens
-  kadegebonden bedrijvigheid



Verkeerstructuurschets Kerkhove
Legende

-  secundaire weg
-  lokale weg, type I
-  lokale weg, type IIB
-  centrumgebied
-  verblijfsgebied
-  poort, overgang zone 70 - 50
-  schoolomgeving Zone 30
-  inbreidingsgebied
-  autoluwe fietsroute
-  éénrichtingsverkeer voor zwaar verkeer
-  watergebonden bedrijvigheid
-  gemeentegrens



4.B.2 Een fijnmazig fietsroutenetwerk

4.B.2.1 *Rol van het fietsverkeer in het mobiliteitsplan*

Aangezien meer dan de helft van de verplaatsingen minder dan 5 km bedraagt, heeft de fiets een belangrijk potentieel. Een consistent en kwalitatief fietsroutenetwerk is dus een fundamentele voorwaarde voor de ontwikkeling van een duurzaam lokaal verkeerssysteem.

Dit is geen fietspadenplan. Een fietsroute kan zowel lopen langs volledig aparte fietswegen als langs rijwegen met vrijliggende, aanliggende fietspaden of fietsstroken, langs straten met gemengd verkeer of langs landelijke wegen.

4.B.2.2 *Opbouw fietsroutenetwerk: streven naar een samenhangend en gebiedsdekkend hiërarchisch netwerk*

In opdracht van het Vlaamse Gewest werd voor de provincie West-Vlaanderen een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk opgemaakt (goedgekeurd november 2001).

NON-STOP HOOFDRUTES

Dit zijn hoogwaardige snelle routes, een soort van fietssnelwegen, gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 15 km, tendens naar grotere afstanden wegens verbeterde fietstechniek, infrastructuur, fietsvergoedingen...) en doelgerichte langeafstandsverplaatsingen in de vrije tijd.

In het provinciaal fietsroutenetwerk worden volgende non-stoproutes geselecteerd:

- spoorroute op oude spoorwegberm;
- Schelderoute (tussen spoorroute en Ruggestraat aan noordzijde van Schelde, verder aan zuidzijde);
- Kanaal van Bossuitroute.

BOVENLOKAAL FIETSROUTENETWERK

Bovenlokale routes zijn gericht op meer dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 10 km) in het woon-school-, woon-werk-, en woon-winkelverkeer. Het is belangrijk dat de fietsvoorzieningen worden meegelift bij de ombouw van het wegennet volgens de nieuwe categorisering van het wegennet.

Volgende gebruikerseisen primeren hier:

- verkeers- en sociale veiligheid: vooral aandachtspunt in het woon-schoolverkeer;
- snelheid (kortste afstand, voorrangregeling, weinig wachttijden), comfort, kwaliteit en continuïteit: vooral belangrijk om ook andere doelgroepen (b.v. woon-werkverkeer) op de fiets te krijgen.

Het functionele fietsroutenetwerk valt grotendeels samen met de verbindingswegen voor autoverkeer, gezien dit doorgaans de kortste verbindingen zijn tussen de belangrijkste bestemmingen. Het door de provincie ontworpen bovenlokale kernverbindende netwerk heeft een maaswijdte van 3,5 kilometer. Ook het functionele fietsroutenetwerk wordt hiërarchisch opgebouwd. Het is belangrijk dat de fietsvoorzieningen worden meegelift bij de ombouw van het wegennet volgens de nieuwe categorisering van het wegennet.

Selectie van bovenlokale fietsroutes:

- Doorniksesteenweg (N353) – Leopoldstraat – Kasteelstraat (N8e) – Oudenaardsesteenweg (N8);

- Ruggestraat;
- Kerkstraat – Oudenaardsesteenweg – Bevrijdingslaan – Bosstraat – Knobelstraat;
- Brugstraat – Bruggesteenweg.

LOKAAL FIETSROUTENETWERK

Dit zijn routes die niet opgenomen worden in het provinciale fietsrouteplan. Ze vervolledigen het netwerk op gemeentelijk vlak. Samen vormen zij een samenhangend fijnmazig netwerk langs waar de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de gemeente bereikt kunnen worden.

- Lokale functionele fietsroutes: Dit zijn routes die alternatieve verbindingen vormen tussen de kerns en attractiepolen. Ze vervolledigen het netwerk en zorgen voor de fijnmazigheid ervan.
- Lokale doorsteken zijn belangrijk voor inkorting van de reistijd tussen twee bestemmingen.
- Bosdreven en veldwegen: zoveel mogelijk behoud van huidige smalle profiel, enkel voor plaatselijk, landbouw- en fietsverkeer, weren van sluipverkeer.

Mogelijke lokale fietsroutes

- Bijkomende fietsroutes langs wegen met zekere verkeersfunctie
 - Doorniksesteenweg (tussen Neerstraat en Stationsstraat) – Stationsstraat
 - Kortrijkstraat – Leynseelsstraat
 - Neerstraat – Driesstraat – Knobelstraat
 - Pontstraat – Sint-Maartensstraat – Stamkotstraat
 - O.L.Vrouwstraat – Nieuwstraat
 - Kaaistraat - Krevelstraat

Rustige alternatieve fietsroutes die reeds bestaan op het terrein;

- jaagpad op linkeroever Schelde: van Bossuit tot grens Oost-Vlaanderen (beperkte omleiding rond containerterminal);
- Meersstraat – Harent – Ronnemontstraat (alternatieve route van Avelgem naar Ruge en Ruien door Scheldemeersen)
- Vanop Schelderoute aftakking naar Outrijve en Heestert (via Moerbeekstraat en Heestertstraat);

Rustige alternatieve routes die op lange termijn kunnen overwogen worden;

- Alternatieve route van Outrijve door koppelingsgebied (langs Rijtgracht) naar Avelgem-centrum
- Alternatieve route tussen Bossuit en Outrijve langs Smissestraat en deels bestaande en nieuwe landbouwwegen
- Alternatieve route tussen Outrijve en Avelgem via Oude Fabriek en station: Molenstraat – Kouterstraat – nieuwe weg in omgeving van Puurbeek – nieuwe weg aan achterkant Groote Fabriek of Pontstraat – Doornstraat
- Alternatieve route tussen Avelgem-centrum – Ruge – Waarmaarde – Kerkhove: parallel met Rijtgracht; deels langs bestaande wegen (Ruggekouterweg, Waterhoek, Rijtstraat)

RECREATIEF FIETSROUTENETWERK

De recreatieve fietsroutes zijn een onderdeel van een totaal recreatief-toeristisch aanbod van de streek. Een gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich in hoofdzaak naar het functionele fietsverkeer, maar recreatief medegebruik van de functionele fietsroutes wordt uiteraard niet ontmoedigd. Ook in het recreatieve fietsroutenetwerk dient een duidelijke hiërarchie aanwezig te zijn:

- Hoofdroutes zijn langeafstandsroutes met een grote maaswijdte. Het zijn recreatieve, autovrije verbindingen zijn met weinig knelpunten.
- (Boven)lokale routes vormen samen met de langeafstandsroutes het recreatieve fietsroutenetwerk. Het zijn overwegend aantrekkelijke en rustige routes langs bezienswaardigheden.
- Inkortingen of alternatieve recreatieve routes worden niet opgenomen in het knooppuntensysteem en vormen een nog fijnmaziger netwerk dat enkel wordt weergegeven op kaart.
- Themaroutes worden bij voorkeur ingepast in het fietsroutenetwerk (b.v. Natuurfietsroute).

Hoger aangegeven aanvullende routes hebben ook een belangrijke recreatieve functie op lokaal vlak. Ze vormen linken tussen de grote bovenlokale recreatieve non-stoproutes en de aantrekkelijke dorpskernen, en verknopen belangrijke recreatieve bestemmingen.

Verdere optimalisering van dit recreatieve fietsroutenetwerk wordt geconcretiseerd in het recreatieve fietsroutenetwerk dat voor het arrondissement Kortrijk wordt ontwikkeld in het kader van het Leie-actieplan.

Legende

Provinciaal functioneel
fietsroutenetwerk



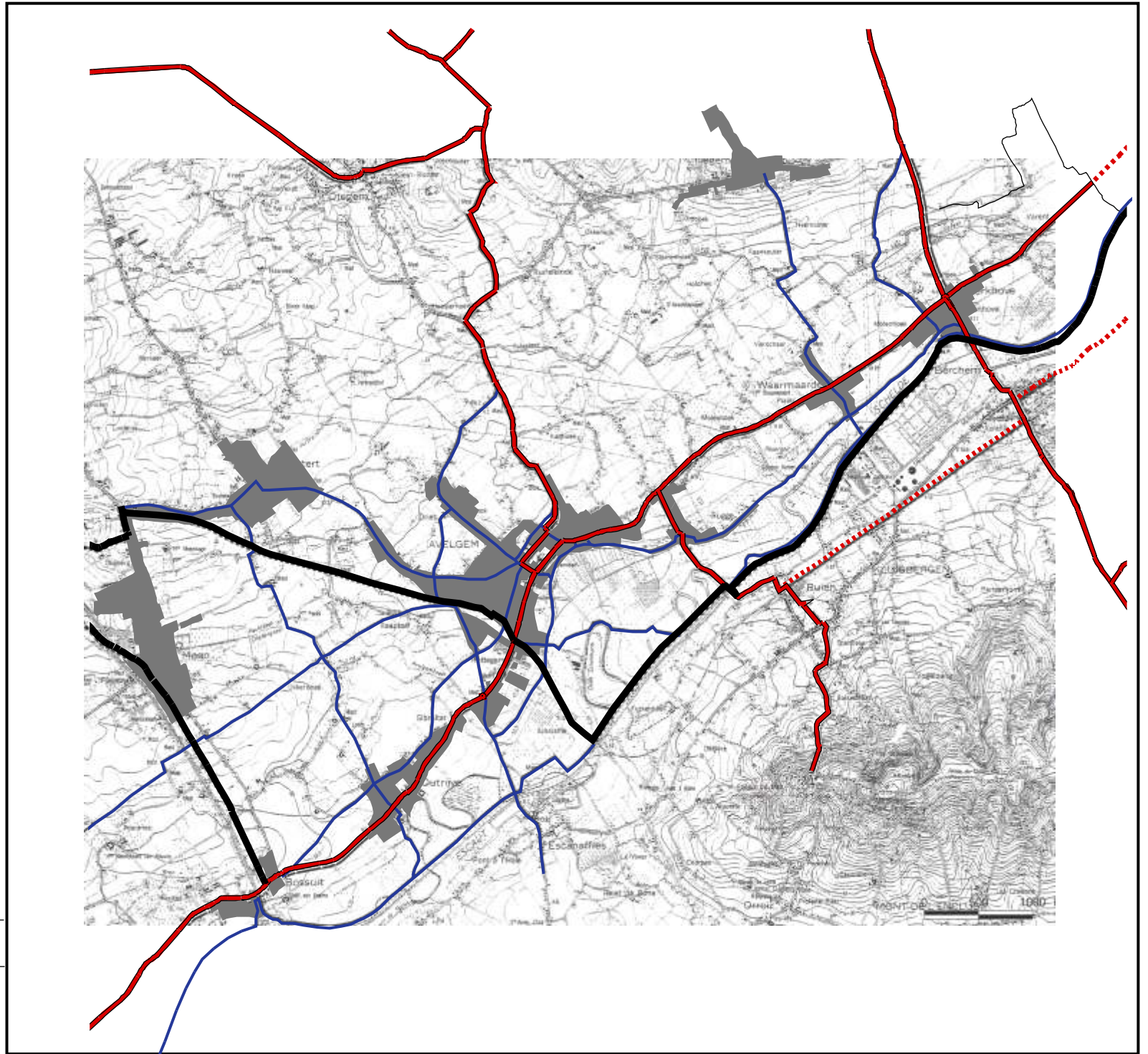
Non-stop hoofdroute



Bovenlokaal functionele
fietsroute



Lokaal netwerk



4.B.2.3

Kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen

In het *Vademecum Fietsvoorzieningen* van het Vlaamse Gewest worden kwaliteitsnormen opgelegd voor fietsvoorzieningen. Dit zijn optimale situaties die als streefbeeld dienen gehanteerd te worden, maar in de praktijk aangepast worden aan de beschikbare ruimte. In onderstaande tekst wordt nog een overzicht geboden van de verschillende inrichtingsprincipes die voor deze infrastructuur van toepassing kunnen zijn.

VRIJLIGGENDE FIETSPADEN

Bij snelheidslimieten van 70 en 90 km/uur:

Gezien de hoge snelheidsverschillen tussen fietsers en auto's dient hier het gebruik van **vrijliggende fietspaden (D7)**, aan weerszijden van de weg veralgemeend te worden, met verplicht gebruik door bromfietsers A en B. Als aanbevolen minimumbreedte geldt 1.75 m. Uit onderhoudsoogpunt en bij veelvuldig gebruik door bromfietsers type B is zelfs een breedte van 2.00 m verkieslijk. Bij plaatsgebrek geldt als uiterste minimum 1.50 m. Bij 1.20 m brede fietspaden is met twee naast mekaar rijden niet meer mogelijk of comfortabel.

Tussen fietspad en rijbaan dient een groene buffer als afscherming te worden aangebracht. Deze bestaat minimaal uit lage bodembedekkers of gras of haagje van min. 1 m breedte. Toepassing van laanbeplanting vraagt een breedte van 2.50 m of meer. Bomen geven beschutting tegen regen en wind en zorgen voor een subjectieve veiligheid voor de fietser. Bij het bepalen van de strookbreedte, inplanting en plantafstand moet rekening worden gehouden met de benodigde zichtlengte aan zijstraten en inritten.

Ook voor de verlichting van het fietspad moet gewaakt worden.

Het loopvlak van het fietspad moet vlak zijn. Platenbeton is door zijn voegen niet gewenst. Bij toepassing van betonklinkers zijn vellingkanten van

meer dan 2 mm niet toegestaan. De klinkers dienen in lengterichting geplaatst. Tegels, beton en asfalt genieten de voorkeur.

Ter hoogte van de uitritten van percelen dient voor het opstellen van de voertuigen buiten het fietspad en het benodigde uitzicht en veiligheid, een berm van 2 m (min. 150 cm) te worden voorzien. De aanleg van fietspaden op bestaande bermen creëert vaak zichthinder bij woningen en aan uitritten, alsook onveiligheid voor fietsers.

AANLIGGENDE FIETSPADEN

ONDERSCHIED

- Fietsstroken: aanliggende fietspaden op gelijk niveau als de rijbaan, geen verhoogde buffer tussen rijbaan en fietsstrook, afscheiding door markering;
- aanliggende fietspaden: aanliggende fietspaden, verhoogde buffer tussen rijbaan en fietspad of fietspad in zijn geheel verhoogd.

BIJ SNELHEIDSLIMIETEN VAN 70 EN 50 KM/UUR

- Waar vrijliggende fietspaden niet kunnen worden toegepast, b.v. bij plaatselijke versmallingen (vooruitgeschoven woning, smalle brug...). In die uitzonderlijke gevallen dient het aanliggende fietspad wel verhoogd te zijn.
- Binnen de bebouwde kom, langsheen hoofdstraten en gebiedsontsluitingswegen.
- Op gebiedsontsluitingswegen ook buiten de kom.

Bij toepassingen op wegvakken met snelheidslimiet van 70 km/uur, en algemeen buiten de bebouwde kom, zijn aanliggende fietspaden te verkie-

zen boven fietsstroken. Er dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen fietspad en rijbaan. Dit kan beperkt worden tot een rammelstrook, biggenruggen of groenstroken. De rijbaan dient smal te blijven.

Voor een ideale conflictpresentatie zijn in normale omstandigheden op hoofdstraten, verbindingswegen en gebiedsontsluitingswegen in verblijfsgebieden (50 km/uur) aanliggende verhoogde fietspaden aangewezen. Minimumbreedte: 1.50 m (fietsstroken) - 1.75 m (fietspaden). Voorkeur voor afgeschuinde boordstenen bij verhoogde fietspaden.

De meeste zorg moet gaan naar de uitvoering en de oplossing van de kruispunten. Het oogcontact tussen fietser en automobilist is van primordiaal belang.

Een ruimtelijke afscheiding in de vorm van een verharde zone van 50 cm tussen rijbaan en fietspad moet de subjectieve veiligheid en het comfort verhogen.

GEMENGD: DE FIETSER OP STRAAT BEVEILIGEN

Het is duidelijk dat in het centrum of in een woonwijk geen fietspaden nodig zijn. De fietser moet zich daar veilig kunnen voelen op straat en zijn plaats zichtbaar innemen op de weg. Dit betekent dat de fietser daar ook moet beveiligd worden door een lagere rijsnelheid van het autoverkeer en door een correcte wegbreedte. Bijkomende maatregelen zoals fietssuggestiestroken of snelheidsremmers kunnen nodig zijn.

Binnen verblijfsgebieden geldt het algemene principe dat fietsverkeer meer zichtbaar moet zijn in het straatbeeld (**conflictpresentatie**). Daarom moet het autoverkeer in snelheid beperkt worden of is een veiligheidszone tussen fietser en auto noodzakelijk.

De snelheid binnen de kom van 50 km/uur en de gewenste snelheid in woon- en verblijfsgebieden van eveneens 50 km/uur laat in feite nog geen volledige menging toe. Bijkomende maatregelen voor snelheidsbeheersing zijn nodig, en soms is hier een bepaalde vorm van fietsvoorziening nodig.

Deze kan echter verschillende vormen aannemen, in functie van omgevings- en gebruikskennmerken.

Het mengen van fietsers met autoverkeer in centrumgebieden wordt door de publieke opinie dikwijls op argwaan onthaald. Dit heeft meestal te maken met een te weinig ergonomisch bestudeerde maatvoering in lengte- en dwarsprofiel, waardoor de rijsnelheden van auto's nog te hoog zijn en/of de fietsers in de knel raken.

Wanneer de fietser op straat beveiligd is, heeft menging ook voordelen:

- meer flexibiliteit voor fietsers (veel bestemmingen op korte afstand van elkaar);
- zichtbare aanwezigheid van fietsers in het straatbeeld;
- betere conflictpresentatie, vooral aan kruispunten;
- meervoudig ruimtegebruik.

FIETSSUGGESTIESTROKEN ALS HULPMIDDEL BIJ MENGING

Fietssuggestiestroken zijn een vorm van menging.

Om menging veilig mogelijk te maken kan het gebruik van fietssuggestiestroken een hulpmiddel zijn.

Fietssuggestiestroken zijn stroken aan de rand van de rijweg, uitgevoerd in een afwijkend materiaal of kleur ten opzichte van de rest van de rijbaan.

Ze zijn een hulpmiddel om informatie over de beschikbare ruimte en de plaats op de weg bij het inhalen te geven. Voorwaarde is echter een goede maatvoering van de weg(indeling) en aangepast materiaalgebruik. Fietssuggestiestroken mogen niet in een rode kleur worden uitgevoerd. Integratie in het materiaalgebruik van de omgeving is gewenst.

Fietssuggestiestroken kunnen aantonen hoe de weggebruikers samen

de rijbaan kunnen delen met respect voor elkaars ruimtebehoefte. Hier ligt de meerwaarde van fietssuggestiestroken in de toepassingen van het gemengde verkeer in dit gebied. Zij kunnen de suggestie over de juiste plaats op de weg bij het inhalen aangeven. Ze suggereren de plaats en de ruimtebehoefte van de fietser, en de 1 m brede inhaalafstand tussen fietser en inhalende auto. Fietssuggestiestroken moeten dan wel 150 cm breed zijn (goot niet inbegrepen).

Ze zijn breed genoeg opdat twee fietsers er naast mekaar kunnen rijden. Bij gebruik door één fietser bevat de strook tevens bijna de wettelijke marge van 1 m die een automobilist tussen zijn wagen en de fietser moet laten bij het inhalen. Automobilisten mogen verder de fietssuggestiestrook berijden, het is een hulp bij het inhalen en versmalt de rijbaan optisch.

Fietssuggestiestroken van 1 m laten te vaak een rijloper over die toelaat dat twee wagens mekaar kunnen kruisen. De auto's blijven dan vlak naast de fietssuggestiestrook rijden en rijden rakelings langs de fietser.

De automobilist denkt ten onrechte dat de fietser voldoende ruimte heeft op zijn smalle strook. Fietssuggestiestroken moeten daarom zo breed zijn dat de automobilist de fietser voldoende ruimte laat.

Om menging veilig mogelijk te maken is een correcte dimensionering van de rijbaanbreedte essentieel. Hierbij dient nagegaan welk het meest voorkomende kruisingsmanoeuvre is op de weg. Bij kruisingen auto-auto is een breedte van 450 cm aangewezen, incl. fietssuggestiestroken. Ontmoetingen auto-auto-fiets zijn dan niet mogelijk.

MENING VAN FIETS EN VOETGANGERS

In straten met lintbebouwing, waar het snelheidsverschil tussen fietsers en auto's te groot is en waar de ruimte ontbreekt om comfortabele fietspaden te voorzien, kan overwogen worden te streven naar een gecombineerd gebruik van eenzelfde ruimte voor fietsers en voetgangers (verkeersbord D9 met verticale scheiding) (b.v. overgangsgebieden met verspreide bebouwing). In elke concrete situatie moet bekeken worden hoe mogelijke conflictsituaties opgevangen kunnen worden (b.v. door subtiele of scherp afgebakende scheidingslijn, eventueel met licht niveauverschil...).

4.B.3 Openbaar vervoerplan

4.B.3.1. *Nieuwe vaste buslijn*

Om aan de basismobiliteit te voldoen in de deelgemeenten Waarmaarde en Kerkhove is geopteerd om ipv voor een belbussysteem te kiezen voor een nieuwe vaste busverbinding die alle kernen van Avelgem met elkaar verbindt. Deze lijn zal vanuit Spiere –Helkijn, doorheen Bossuit en Outrijve verknopen in de kern van Avelgem met de andere buslijnen, vervolgens gaat deze door naar Waarmaarde en Kerkhove waar een aantal halteplaatsen voorzien zijn. Deze buslijn (85) rijdt via Anzegem verder door naar Waregem.

Gezien de langgerekte structuur van gemeente Avelgem en haar deeltkernen langsheen de structuur van de gewest – en provincieweg is een vaste buslijn een betere en snellere schakel binnen het openbaar vervoersysteem dan een belbus.

Verder zullen er bij de herinrichting van de doortocht van de centrumgemeente maatregelen genomen worden ter verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer.

Tot slot wordt aangegeven dat voldaan wordt aan de basismobiliteit in Avelgem (zie zones met perimeter van 750 m).

4.B.3.2 *Optimaliseren van informatie en haltecomfort*

Zowel de informatievoorzieningen als het haltecomfort kunnen de attractiviteit van het openbaar vervoer verhogen.

Tot de bevoegdheid van de gemeente behoren onder andere:

- voorzien van schuilhuisjes aan de haltes met bijbehorende voorzieningen;
- onderhoud van de schuilhuisjes;
- fietsenstallingen aan de haltes;
- informatieverspreiding via gemeentelijke kanalen (gemeentelijk infoblad e.a.).

Tot de bevoegdheid van De Lijn behoort onder andere het aanbrengen van dienstregelingen aan de haltes.

In dit licht worden volgende maatregelen voor een verbetering van het informatiegehalte sterk aanbevolen aan de gemeente:

- afdrukken van de dienstregelingen in de gemeentelijke informatiebladen;
- vermelden van de buslijnen en de haltes bij de eerstvolgende druk van het stratenplan;
- verspreiding van alle informatie in verband met openbaar vervoer in gemeentelijke centra (gemeentehuis, bibliotheek, enz.).

4.B.3.3. *Inplanten nieuwe bushaltes*

Bij het realiseren van de buslijn 85 werden er nieuwe haltes ingepland langs het tracé. In Waarmaarde en Kerkhove zijn momenteel geen haltes meer omdat deze kernen niet bediend worden door openbaar vervoer, op korte termijn zal per kern centraal een hoofdhalte worden voorzien met voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets. Bij de inplanting van de halte in Kerkhove moet ook speciale aandacht gaan naar een verkeersveilige inplanting gezien de centrale ligging van het rond punt en de beperkte oversteekmogelijkheden op die plaats.

GEMEENTE AVELGEM
Mobiliteitsplan

bushaltes en buslijnen
belbuszones

Legende

- bushaltes
- buslijn nr. **85**
Spiere - Avelgem - Anzegem - Waregem
- buslijn nr. **91**
Kortrijk - Zwevegem - Heestert - Avelgem
- buslijn nr. **92**
Kortrijk - Zwevegem - Otegem - Avelgem
- buslijn nr. **93**
Kortrijk - Zwevegem - Moen - St. Denijs - Helkijn

- perimeter 750m rond bushalte in buitengebied



schaal: 1:50.000



4.B.4 Inrichting van wegen afgestemd op de categorisering

De inrichting van de weg heeft tot doel:

- de categorisering te implementeren en voor de gebruiker leesbaar maken;
- ongewenst gebruik en gedrag tegen te gaan;
- duurzaam veilig te zijn: m.a.w. ongevallen te voorkomen en bij ongeval de ernst van het ongeval te beperken - en dit voor alle weggebruikers.

Bij de inrichting wordt uitgegaan van een evenwicht tussen vier invalshoeken:

- **categorisering** (4 types) met als criterium de typologische beeldvorming (visuele herkenbaarheid);
- **compartimentering** binnen elk type met ruimtelijke randvoorwaarden en ruimtelijke kwaliteit als criterium (buitengebied, overgangsgebied, bebouwde kom, centrumgebied, verblijfsgebied);
- **functionele eisen** met als criterium gewenst maatgevend gebruik. Op lokale wegen zijn in principe alle verkeersdeelnemers toegelaten. Bijzondere eisen voor openbaar vervoer kunnen gesteld worden;
- **duurzaam veilig** met als criterium reductie ongevallenkans.

4.B.4.1 *Visuele herkenbaarheid van de wegtypes (leesbaarheid)*

De weginrichting en ondersteunende maatregelen zoals de bewegwijzering en de snelheidslimieten moeten de weggebruiker informeren over de status van de weg. Het beeld dat een weggebruiker voor zich ziet, bepaalt hoe deze de omgeving ervaart. Dit beeld beïnvloedt het verkeersgedrag.

Het ontwerp van de weginrichting moet daarom een ruimtelijk beeld opleveren dat herkenbaar is voor de weggebruiker en geassocieerd wordt met de wegcategorie. De weggebruiker bouwt door ervaring een verwachtingspatroon op met een type weg. Dit verwachtingspatroon wordt beïnvloed door de gebruiksmogelijkheid (reistijd en weerstanden), mede bepaald door wettelijke randvoorwaarden (snelheidslimieten, voorrangswegprofiel, tonnenmaat...), door de wegkenmerken en ruimtelijke inrichting, aanwezigheid van snelheidsremmers, confrontatie (ontmoetingen) met andere weggebruikers, bijna-ongevallen enz.

Nadere toelichting bij een aantal elementen:

VERKEERSSIGNALISATIE

De verkeerssignalisatie moet met gebruik van zoneborden aangeven welke zone de weggebruiker binnenrijdt (bebouwde kom, Zone 30, parkeervrije zone, zone met tonnenmaatbeperking...).

Het verkeersgedrag wordt beïnvloed door de voorrangsregeling op kruispunten (voorrangsweg B9, voorrang B15 of voorrang van rechts).

SNELHEIDSLIMIETEN

Uit de gewenste functie moet afgeleid worden welke snelheidslimiet optimaal is. Aandachtspunt vormt hier het lager inschalen van deze lokale wegen. Het verlagen van de snelheidslimieten ter stimulering van lokaal gebruik is daar een onderdeel van, maar is tevens een middel in de strijd tegen de hoge graad van verkeersonveiligheid in ons land.

Een lokaal handhavingsbeleid dient te worden uitgewerkt in een mobiliteitsplan.

Optimale richtsnelheden per type lokale weg

	20 km/uur	30 km/uur	50 km/uur	70 km/uur	90 km/uur
Lokale weg I Verbindingsweg	0	Centrum	Verblijfsfuncties	Limiet Bubeko	Bubeko sterk uitzon- derlijk
Lokale weg II Gebieds- ontsluitingsweg	0	Zone 30	Bibeko Verblijfsfuncties	Bubeko	0
Lokale weg III Erftoegangsweg	Woonerf	Zone 30	Bibeko Niet optimaal	0	0
Lokale weg III Landelijke weg	0	Zone 30 Landelijke woonstraat	Standaard	Geen verblijfs- functies	0

4.B.4.2. Differentiatie door compartimentering

De inrichting van de wegen vertrekt niet vanuit een typeprofiel dat over de hele lengte van de weg wordt doorgetrokken. Bij het ontwerp zal veeleer rekening gehouden worden met een ruimtelijke indeling in gebieden, de compartimentering (wegvakken in onderscheiden gebieden). De compartimentering is een principe ontleend aan de doortochtenfilosofie en gebeurt op basis van een ruimtelijke en functionele analyse. Door compartimentering is snelheidsdifferentiatie en ruimtelijke differentiatie mogelijk. Vooral binnen de bebouwde kom, de verblijfsgebieden en de Zone 30-gebieden zal de snelheidslimiet lager liggen. Het rijgedrag zal echter ook door de in-

richting van de weg gestuurd worden. De ontwerpogave leidt voor elke locatie tot een eigen oplossing.

In de indeling in gebieden kunnen mogelijk volgende gebieden worden onderscheiden:

- *buitengebied*: geen randbebouwing, hogere snelheidslimieten;
- *poort*: plek en ingreep die de overgang naar verblijfsgebied of bebouwde kom aangeeft;
- *verblijfsgebied*: bebouwd gebied waarin verblijfsfuncties voorkomen: wonen, winkelen, werken, schoollopen;
- *overgangsg gebied* (toename van woonfunctie);
- *bebouwde kom* (juridische afbakening);
- *centrumgebied*;
- *Zone 30* (juridische afbakening, meestal geïntegreerd in de overige gebieden).

In elk van deze gebieden is een aangepaste inrichting en snelheidslimiet mogelijk binnen dezelfde categorie.

FUNCTIONELE EISEN

De inrichting van een weg dient afgestemd te worden op het functionele gebruik als verkeersdrager.

Dit betekent dat dwarsprofiel en lengteprofiel afgestemd worden op de ontwerpssnelheid en de beweging van de voertuigen die van de weg gebruik maken. Maatvoering, bochtstralen, uitzichtlengten e.d.m. worden hieraan aangepast. Bij het ontwerp van het lengteprofiel wordt uitgegaan van de ontwerpssnelheid en de maatgevende voertuigen. Hierbij wordt tevens uitgegaan van een aantal comforteisen, vaak vertaald in richtlijnen of in wettelijke voorschriften.

Bij het ontwerp van het dwarsprofiel wordt vertrokken van het gewenste maatgevend gebruik. Onder maatgevend gebruik verstaan we de toelaat-

bare gelijktijdige passages van verschillende voertuigen op de wegbreedte. De snelheid is eveneens van belang voor de maatvoering. B.v. een personenwagen mag een vrachtwagen kruisen maar niet tegelijk nog een fietser inhalen. Of twee vrachtwagens moeten mekaar stapvoets kunnen passeren.

Het openbaar vervoer stelt specifieke eisen aan de rijbaanbreedte, draaicirkels, hellingen en specifieke maatregelen zoals verkeersplateaus en rotondes.

4.B.4.2 Duurzaam Veilig

De verkeersveiligheid vormt een belangrijk aandachtspunt bij de herinrichting van wegen. Herinrichting speelt een belangrijke rol bij het realiseren op lokaal niveau van landelijke taakstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid vormt tevens een belangrijk autonoom actieprogramma in lokale beleidsplannen. Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen dienen echter geïntegreerd te worden in de categorisering der wegen, de realisatie van fietsnetwerken en verblijfsgebieden.

In de eerste plaats moet het gebruik van veilige verkeerswijzen en veilige routes gestimuleerd worden. Duurzaam-veilige maatregelen omvatten daarom naast infrastructurele ingrepen ook een pakket ondersteunende maatregelen, gaande van informatie en mobiliteitsmanagement tot handhaving.

De wegen dienen duurzaam veilig te worden ingericht. Dit impliceert een preventieve aanpak, waarbij de inrichting het gewenste rijgedrag voorspelbaar maakt, de rijtaak vereenvoudigt, conflicten presenteert of oplost, beoordelingsfouten voorkomt en desnoods vergeeft. Bij ongeval moet de ernst zo sterk mogelijk beperkt worden door het vermijden van gevaarlijke obstakels in de omgeving.

Volgende elementen van inrichting spelen een rol inzake verkeersveiligheid:

ALGEMEEN

- Correcte afstemming van de ontwerpelementen op de gewenste snelheid;
- afstemming van menging of scheiding van fietsers op snelheid en intensiteit van autoverkeer.

IN VERKEERSGEBIEDEN

- Scheiding in tijd en ruimte van de verkeersdeelnemers;
- eenduidige vormgeving van kruispunten en wegvakken;
- geen dubbelzinnige of onoverzichtelijke situaties;
- obstakels naast de rijbaan afschermen;
- vermijden van haakse ontmoetingen bij te hoge snelheden;
- scheiden van rijrichtingen bij hoge snelheden;
- scheiding van stroom- en verblijfsfunctie.

IN VERBLIJFSGEBIEDEN

- Conflictpresentatie;
- lage snelheden;
- gemengd verkeer;
- menging van verblijfs- en verkeersfunctie.

VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN

Een verdere uitbouw van de Zone 30 en het accentueren van kruispunten in de verblijfsgebieden kan ook een aantal ongevallen vermijden.

Een jaarlijkse monitoring van de aanpak van de verkeersonveiligheid moet bevestigen of de infrastructurele aanpassingen een voldoende bevredigend resultaat bieden. Op Vlaams niveau is immers een ambitieuze doelstelling onderschreven om het aantal ongevallen op vier jaar tijd met een derde te verminderen.

4.B.4.3

Snelheidsbeleid

De gewenste snelheidslimieten in overstemming met de categorisering en de gewenste afbakening van verblijfsgebieden worden fasegewijze ingevoerd.




Nieuwe acties op het vlak van verlaging van snelheidslimieten zullen als volgt genomen worden:

- toekomstige uitbreidingsprojecten inrichten als Zone 30;
- huidige woonwijken die zonder maatregelen in aanmerking komen als Zone 30, worden aangevraagd als Zone 30. De andere woonwijken worden fasegewijze ingericht als Zone 30;
- directe schoolomgeving opnemen in Zone 30;
- maximumsnelheid op lokale- en secundaire verbindingswegen buiten de bebouwde kom bedraagt 70 km/uur.

Aanpassingen van de snelheidslimieten aan de categorisering volgens de huidige weginrichting. In die gevallen waar het wegbeeld en de bebouwing de gewenste snelheid ondersteunen. Via het snelheidsindicatiebord inventariseert de gemeente de gemiddelde snelheid op de lokale wegen. Aan de hand van de snelheidsmetingen kan het snelheidsplan worden bijgestuurd en gebeurt een terugkoppeling naar de infrastructuur.

Op bijgaande kaart wordt een overzicht gegeven van het snelheidsplan voor de centrumgemeente Avelgem. Voor de deelgemeenten verwijzen we naar de verkeersstructuurschetsen

Legende

-  poort bebouwde kom overgang 70-50
-  poort centrumgebied
-  oversteekbeveiliging
-  centraal Zone 30 - gebied
-  Zone 30 rond scholen of in woonwijken
-  school
-  rusthuis
-  bibliotheek
-  postkantoor



0 500 m






4.B.4.4.

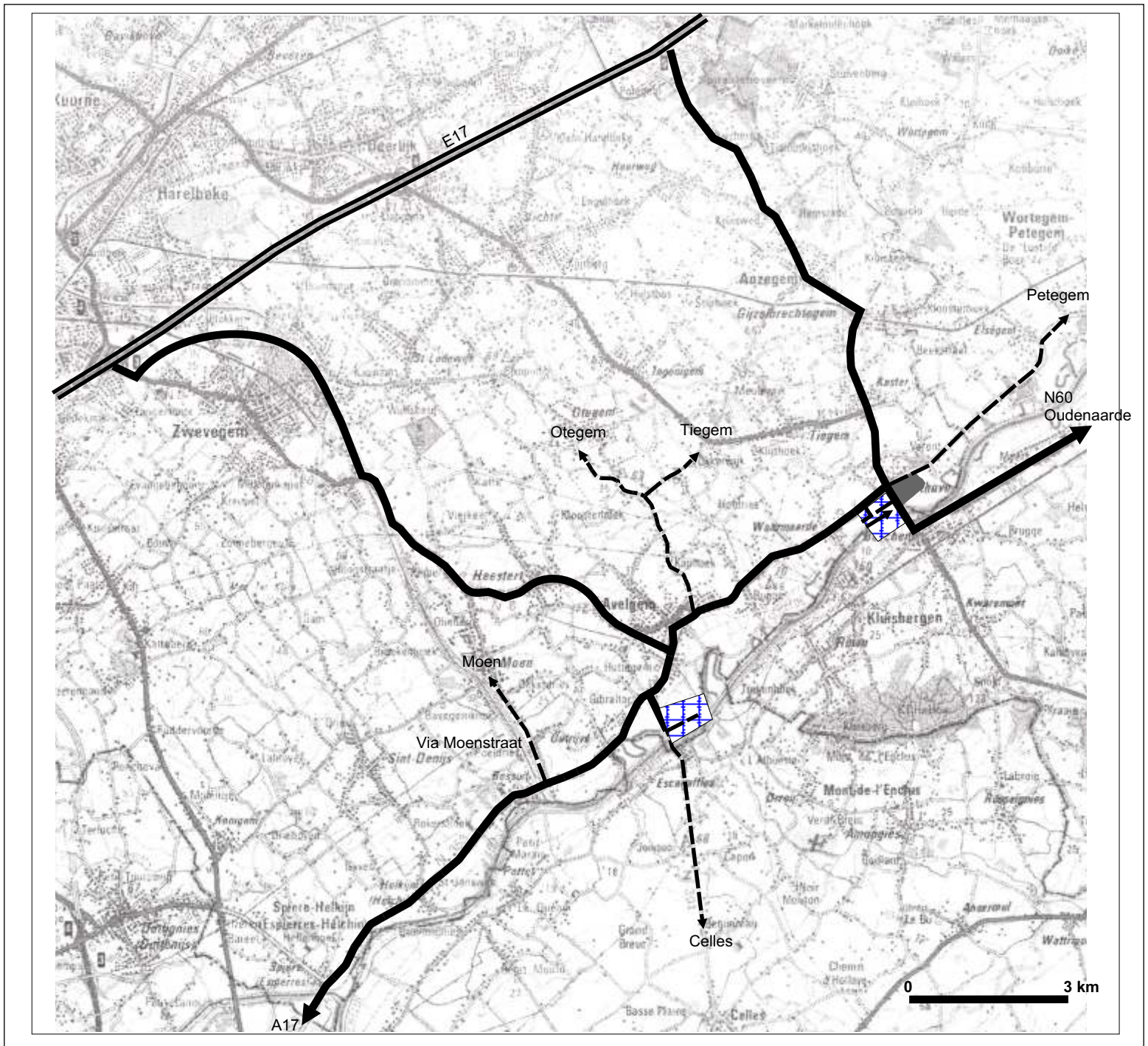
Plan zwaar verkeer

- In de woongebieden geldt een parkeerverbod voor vrachtwagens.
- Er wordt ervoor geopteerd om het doorgaand vrachtverkeer op de grote assen te houden in plaats van het te spreiden over het lokale wegennet. Hiervoor zal een tonnenmaatbeperking worden ingevoerd op de lokale wegen. Het vrachtverkeer dat momenteel gebruik maakt van de lokale wegen is toch in de meeste gevallen bestemmingsverkeer, waarvoor geen tonnenmaatbeperking zal gelden.
- Bij de doortochtherinrichting zal terdege moeten rekening worden gehouden met het relatief hoge aandeel van het vrachtverkeer dat door de kernen rijdt. Een belangrijke factor ten aanzien van leefbaarheid is immers ook lawaaihinder. De keuze van verkeersremmende maatregelen en materialen voor het wegdek moet hiermee rekening houden.
- De secundaire wegen zijn de *hoofdroutes voor het zwaar verkeer*. Het zwaar verkeer dient net als het autoverkeer in de doortochten haar rijstijl aan te passen aan de omgeving. Via de secundaire wegen wordt het zwaar verkeer naar het hoofdwegennet geleid. De Balcaenstraat is tot aan het bedrijventerrein ook opgenomen in het bovenlokaal netwerk voor zwaar verkeer.³
- Daarnaast zijn er nog *secundaire routes voor zwaar verkeer*. Deze hebben een verzamel- en ontsluitingsfunctie vanuit/naar naburige bestemmingen. De Ruggestraat is als enige lokale weg type IIA geen lokale route voor zwaar verkeer. De weg snijdt immers dwars door de kern van Rugges. Bovendien bestaan er voldoende nabijgelegen alternatieve routes om de andere oever van de Schelde te bereiken (N8 of N391).
- De lokale ontsluitingswegen voor de bedrijvzones in Avelgem en Kerkhove (Nijverheidslaan en Kapellestraat – Ten Hove) zijn eveneens geselecteerd als secundaire route voor zwaar verkeer.
- De selectie van de Moenstraat als secundaire route voor zwaar verkeer houdt evenwel niet in dat deze straat een kortsluiting mag vormen tussen de N8 in Heestert en de N353 in Bossuit. Deze selectie is enkel bedoeld ter ontsluiting van de zones in Moen.

³ Aangezien de Balcaenstraat geselecteerd is in het bovenlokaal netwerk voor zwaar verkeer, wordt voorgesteld dat deze provincieweg overgedragen wordt naar het Vlaams Gewest. De weg heeft geleid op de ontsluiting van het bedrijventerrein en van de containerterminal een bovenlokale functie en wordt dan ook vooral gebruikt door bovenlokaal verkeer. Dit zou nog versterkt worden als op het terrein de containerterminal in het kader van 'het logistiek platform Westpoort' als logistiek poort verder zal uitgebouwd zal worden.

Legende

-  hoofdroute zwaar verkeer
-  secundaire route zwaar verkeer
-  bedrijventerrein
-  enkelrichtingsverkeer
-  ter ontsluiting van Moen Trekweg



4.B.5 Parkeerplan en parkeerbeheer

De inhoud van het parkeerbeleid is tweeledig. Enerzijds moeten de maatregelen de bereikbaarheid van alle functies in de centra verbeteren door het gebruik van het huidige parkeerareaal te optimaliseren. Anderzijds moet de uitbreiding van het aanbod aan banden worden gelegd omdat bijkomende parkeergelegenheid het draagvlak voor de aansluitende wegen kan overschrijden. De uitbouw van een evenwichtig parkeerplan is enkel mogelijk indien de maatregelen in verschillende fasen worden aangepakt.

Avelgem-centrum beschikt reeds over een stevig aanbod aan parkeerplaatsen. Voordeel is dat er in de kern ook heel wat parkings zijn met goede voetgangersdoorsteken naar de aanpalende centrumstraten. Er is voldoende reserve-aanbod om een daling van het aantal parkeerplaatsen door de herinrichting van centrumstraten op te vangen. Daarom is de keuze gemaakt om na de doortochtherinrichting geen extra maatregelen te nemen om bijkomende parkeerplaatsen te realiseren. Bij de herinrichting van de doortocht in Avelgem zullen leefbaarheid en verkeersveiligheid primeren boven het strikt behouden van het bestaand aantal parkeerplaatsen.

4.B.5.1 *Optimaliseren van het bestaand parkeerareaal*

- De beschikbare parkeerplaatsen beter verdelen over de verschillende doelgroepen (kort, lang, bewonersparkeren);
- op korte termijn streven naar een betere rendement van de parkeerplaatsen door het invoeren van de Blauwe Zone (enkel in Avelgem-centrum);
- Dit parkeerregime wordt verder toegelicht op het kaartje van het doortochtconcept (4.A.2.)

4.B.5.2 *Overstapvoorzieningen*

FIETSENSTALLINGEN

Om de bereikbaarheid van de centra te bevorderen, wordt niet enkel aandacht besteed aan centrumparkings en halten van het openbaar vervoer, maar ook aan bereikbaarheid per fiets. Onder meer door het voorzien van comfortabele, diefstalveilige fietsenstalling op regelmatige afstanden in het handelscentrum en de 'centrumsfeer'. De fietsenstallingen worden vooral voorzien in de nabijheid van openbaar vervoerhalten.

We denken hierbij in het bijzonder aan het uitbouwen van de stationsomgeving als een knooppunt voor het openbaar vervoer en de bijkomende halte aan de Oudenaardsesteenweg ter hoogte van het Atheneum.

WERKDOMEIN C MOBILITEITSMANAGEMENT

Algemeen

Mobiliteitsbeleid is ook een kwestie van mensen. Kennis en houding, belangen en gewoonten bepalen het verkeersgedrag en de visie op verkeer en mobiliteit. Een geslaagd mobiliteitsbeleid is een zaak van de juiste informatie, vorming en communicatie. Het werkdomein C is gericht op acceptatie door de bevolking en de noodzakelijke gedragsverandering tot duurzame mobiliteit.

Het uiteindelijke doel van dit werkdomein is het inperken van individuele verplaatsingen per auto en een toename van verplaatsingen met duurzame vervoerswijzen (te voet, fiets, openbaar vervoer, carpool). Ieder speelt zijn rol: politici, ambtenaren, adviesraden en commissies, scholen en bedrijven.

Enkele specifieke kenmerken van mobiliteitsmanagement zijn:

- Samenwerking en partnership tussen de verschillende actoren is één van de sleutelementen.
 - De gebruikte instrumenten zijn gebaseerd op informatie, communicatie, organisatie en coördinatie.
 - Mobiliteitsmanagement is meestal gericht op specifieke doelgroepen of op specifieke verplaatsingsmotieven.
 - Mobiliteitsmanagement kan worden geïntroduceerd op het niveau van een site, waar grote volumes wegverkeer worden aangetrokken of gegenereerd (centra voor tewerkstelling, onderwijs, ziekenhuizen, winkelcentra of -zones, attractieparken, enz.).
- Oprichting **mobiliteitsadviesgroep, die na de afwerking van het mobiliteitsplan** alle gemeentelijke opdrachten en activiteiten in relatie tot mobiliteit opzet, uitwerkt en begeleidt.. In grote lijnen kunnen volgende activiteiten worden onderscheiden: vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen en evenementen.
 - Gebruik van tarifiering van openbaar vervoer, parkeren als element van duurzaam mobiliteitsbeleid.
 - Algemene sensibilisering met campagnes; b.v. het bevorderen van de verkeersveiligheid voor zachte weggebruikers (infobrochure enz.). Hiervoor wordt een samenwerking met scholen opgezet.
 - Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen over (strategische) projecten. Bv. doortochtherinrichting.
 - Uitwerken van een handhavingsplan ten behoeve van nieuwe reglementen.

4.C.1

Module C1

Vervoersmanagement met scholen en evenementen

- Het voeren van de scholenenquête was een sterke impuls voor de samenwerking tussen de gemeente en alle scholen. Bedoeling is dat deze dynamiek levendig wordt gehouden. Zeker wat mobiliteit en verkeersveiligheid betreft.
- Elk jaar zal de gemeente eind augustus het initiatief nemen om de schooldirecties opnieuw uit te nodigen. Tijdens dit overlegmoment zullen de nieuwe acties, fietspool, "U stopt toch ook", "Ik laat mij zien", besproken worden. De acties van het voorbije jaar zullen geëvalueerd en bijgestuurd worden. De politie en Provincie West Vlaanderen zullen ook bij dit overleg betrokken worden.
- Het opmaken van schoolvervoersplannen voor alle centrumscholen is een actie die op middellange termijn zal overwogen worden.
- Bij grote evenementen zal de gemeente initiatieven nemen om samen met de organisatoren en de vervoersaanbieders de verkeersstromen beheersbaar te houden. De gemeente zal ook een mobiele fietsstalling ter beschikking stellen die bij deze evenementen kan gebruikt worden om het bestaande arsenaal aan fietsstallingen tijdelijk uit te breiden.
- De gemeente stelt ook "verkeerskoffers" ter beschikking van de scholen; deze bestaan o.a. uit een fietsparcours en gezelschapsspellen ivm. verkeer. In de toekomst kan dit aanbod aangepast of uitgebreid worden.
- Op cruciale punten in de gemeente worden omwille van de verkeersveiligheid gemachtigde opzichters geplaatst die de schoolkinderen begeleiden op hun weg naar school. De inzet van deze mensen wordt als heel positief ervaren in de gemeente, de werking van deze gemachtigde opzichters zal zeker in de toekomst behouden blijven en indien nodig nog versterkt. De gemeente staat in voor de financiering en reflecteren-

de kledij van de gemachtigde opzichters, de politie zorgt voor de opleiding.

4.C.2

Module C2

Openbaar vervoer

- Het is wenselijk dat de huisstijl van de bussen, de halten en de informatiedragers strak wordt aangehouden.
- Elke bushalte zal voorzien worden van een degelijke fietsenstalling
- Iedere kern moet over een hoofdhalte beschikken met naast fietsenstalling en verlichting ook volledige informatievoorziening: uurwerk, tarieven, dienstregeling, netplan, telefoonnummer van de dienstverlener.
- De gemeente neemt het initiatief om de marktbus die momenteel 2 maal per maand ingezet wordt, verder te behouden zolang de nieuwe vaste busverbinding van Spiere-Helkijn naar Waregem, het grondgebied van de gemeente Avelgem en meer specifiek de kernen Waarmaarde en Kerkhove, nog niet bedient.

4.C.3

Module C3

Algemene sensibilisering bij middel van campagnes:

- In 2002 werd in de gemeente Avelgem gestart met een campagne ter bescherming van de zwakke weggebruiker. Deze actie zal elk (school)jaar herhaald worden. In de wintermaanden richt de campagne zich onder het motto "Ik laat mij zien !" op de zichtbaarheid van zwakke weggebruikers; fietsverlichting, fluo-vestjes,...Tijdens de zomermaanden worden de weggebruikers aangemaand tot meer hoffelijkheid ten op-

zichte van de zwakkere weggebruikers door de campagne “U stopt toch ook !”

- De evaluatie van deze campagnes is heel positief, om het effect te bevestigen zullen deze campagnes elk jaar herhaald worden. De adviesgroep mobiliteit en het overleg met de schooldirecties zullen instaan voor de opvolging en bijsturen van deze projecten.
- De fietspool voor schoolkinderen werd reeds enkele jaren terug opgestart en kent nog steeds succes. Dit succes hangt af van jaarlijks ouders en leerkrachten te kunnen motiveren die de pool willen begeleiden. Dit is dan ook een onderwerp dat aan bod zal komen tijdens de jaarlijkse vergadering met schooldirecteuren om zo de continuïteit te garanderen.
- Om fietsdiefstallen tegen te gaan, zal de gemeente op regelmatige basis via de info de bevolking bekend maken met de mogelijkheid om de fiets te laten registreren. De registratie kan dan op afspraak gebeuren bij de technische dienst, de snelheid van het graveertoestel van de gemeente laat wel niet toe dat deze wordt ingezet tijdens grote campagnes, bijvoorbeeld op scholen. Wel zullen op geregelde tijdstippen in samenwerking met de politiezone die een sneller graveertoestel heeft, gerichte campagnes naar scholen toe georganiseerd worden.

4.C.4

Module C4

Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

- De gemeentelijke website zal een eigen pagina krijgen specifiek voor mobiliteit en verkeersveiligheid. Hier vind je onder andere meer uitleg over de campagnes en acties die lopen in de gemeente.
- Openbaarvervoerinformatie wordt op geregelde tijdstippen bij het brede publiek verspreid: voor de aanvang van het schooljaar, vóór evenementen, vóór het toeristische seizoen, voor de aanvang gewijzigde dienst-

verlening, voor de omleiding van de busdienst voor wegenwerken of evenementen...

- Informatie wordt doelgericht verspreid: via de jeugd, de ouderen, de gezinnen, de sportcentra. De gemeente en publiekstrekkingen participeren in de informatieverstrekking: dienstregelingfolders in displays, situering van halte en lijn op het drukwerk van iedere instelling.

4.C.5

Module C5

Handhaving van nieuwe snelheidsregimes, parkeerreglementeringen, e.a.

Handhaving

- Controle op snelheidslimieten bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan in samenwerking met de politie;
- Het snelheidsindicatiebord werd reeds in april 2002 aangekocht, het gebruik ervan wordt in de gemeente als heel positief geëvalueerd. Dit toestel zal dus door de gemeente systematisch blijven worden ingezet. Men beoogt hiermee vooral een sensibiliserend effect door de automobilist te wijzen op zijn snelheid. In tegenstelling tot de politiecontroles die penalisierend zijn, gaat het hier vooral om een bewustmakingsproces.
- Dit snelheidsindicatiebord kan tevens worden gebruikt om verkeersvolumes per wegvak te registreren, waardoor de evolutie van het verkeer op het wegennet in de gemeente voortdurend zal gevolgd worden.
- controle op doorgaand zwaar vrachtverkeer
- controle op parkeren in de blauwe zone zal een gemeentelijke bevoegdheid worden. De gemeente zal zelf personeel aanstellen voor de controle van de parkeerzones.

4.C.6

Module C6

Dynamisch verkeersmanagement

- Het huidige bewegwijzeringsplan wordt geactualiseerd volgens de gewenste wegencategorisering.

4.D WERKDOMEIN D - SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C

De gemeente Avelgem is gelegen in buitengebied, de centrumgemeente en de dealkernen zijn met elkaar verbonden via het secundaire wegennet. In functie van de leefbaarheid in de dorpen en de draagkracht van het wegennet, wordt ervoor gekozen om de bestaande industriezone niet verder meer uit te breiden. Bijkomende ruimte voor lokale bedrijvigheid zal momenteel ook niet aangesneden worden. Nieuwe ontwikkelingen zijn evenwel mogelijk, maar dan zoveel mogelijk aansluitend en verweven bij het bestaande weefsel. Ook voor wonen wordt er gekozen voor inbreiding in plaats van uitbreiding. Dit laat toe om de kernen vrij compact te houden, wat op zijn beurt de verplaatsingsafstanden beperkt zodat alternatieven voor het autoverkeer interessant worden.

De strategische projecten zoals de stationsomgeving en de Grootte Fabrieke, hebben naast een sterk ruimtelijk impuls ook zeker hun invloed voor een duurzaam verplaatsingsgedrag. Kleine doorsteken voor fietsers en voetgangers worden in de ontwerpen meegenomen. Het uitbouwen van de stationsomgeving tot een knooppunt voor verschillende openbaarvervoerlijnen draagt zeker bij tot een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Het compact houden van de kernen, door het tegengaan van lintbebouwing, laat ook toe duidelijke overgangen te voorzien tussen verblijfsgebieden en de open ruimte. Deze overgangen worden op de secundaire wegen bekrachtigd door het installeren van poorteffecten aan de komgrens, wat tevens de snelheid van het gemotoriseerde verkeer naar beneden moet halen en zo de verkeersveiligheid bevordert. Het vermijden van een verdere uitdeining van het bebouwde weefsel maakt dat voor Avelgem een goed openbaar vervoeraanbod kan worden uitgebouwd door een systeem van vaste buslijnen die zonder omwegen een ook goede gebiedsdekking realiseren en tevens snelle verbindingen zijn naar de omliggende gemeenten.

De aanwezigheid van relatief grote scholenpopulatie maakt dat er heel wat specifieke inspanningen moeten geleverd worden voor de veiligheid van de scholieren. Enerzijds infrastructuurmaatregelen naar fietsers en voetgangers maar ook begeleidende en sensibiliserende acties die samen met de gemeente en de scholen zullen worden opgezet (fietspool, verkeersveiligheid campagnes).

4.E ACTIEPROGRAMMA

Dit actieprogramma met overzicht van de acties, actoren, timing en raming werd opgesteld op zodanige wijze dat het ook te hanteren is als opvolgingsinstrument.

In navolging van de sneltoets werd het actieprogramma en de bijhorende actietabel geactualiseerd.

Het actieprogramma is achteraan dit document bijgevoegd.

4.F WERKDOMEIN F - OPVOLGING EN EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN

Het mobiliteitsplan is een ontwikkelingsplan dat in de realiteit voortdurend wordt bijgestuurd op basis van nieuwe inzichten, mogelijkheden en realiteiten.

Jaarlijkse evaluatie

- Teneinde het plan te actualiseren en de verschillende acties te monitoren is een jaarlijkse evaluatie noodzakelijk.
- Deze evaluatie kan samenvallen met de jaarlijkse begroting. Dit is ook een aangewezen moment om de planning te maken van nieuwe maatregelen en bepaalde maatregelen mee te liften met nieuwe projecten, of deze onderling goed op mekaar af te stemmen.

Evaluatiemomenten

Evaluatiemomenten hangen nauw samen met de uitvoering van belangrijke nieuwe realiteiten:

- uitvoering strategische acties
- uitvoering snelheidsplan;
- uitvoering inbreidingsprojecten - te coördineren met snelheidsplan, afbakening verblijfsgebieden op langere termijn;
- evaluatie uitbreiding openbaar vervoer;
- evaluatie van parkeerplan;
- herinrichting centrumgebied;
- opmaak bedrijfsvervoerplan, schoolvervoerplan,...;
- afstemmen structuurplan met mobiliteitsplan.

Intergemeentelijk overleg

Typisch voor de gemeente Avelgem is dat de meeste grote mobiliteitsproblematieken van bovenlokale aard zijn. Het is daarom belangrijk dat het overleg met de omliggende gemeenten levendig wordt gehouden. In eerste instantie met de gemeente Zwevegem bij de tracébevestiging van de zuidelijke omleidingsweg rond Heestert. Daarnaast moet overleg worden gepleegd met de andere buurgemeenten en administraties (ook in Oost-Vlaanderen en Henegouwen) over heel concrete thema's:

- doortocht zwaar vrachtverkeer en overleg bij het invoeren van tonnenmaatbeperkingen in de kernen
- overleg over het ontwikkelen van een openbaar vervoerssysteem voor de ganse regio; samen met De Lijn Oost- en West-Vlaanderen en de TEC

Organisatie

Coördinatie en communicatie intern

- Coördinatie mobiliteitsplan - acties
- Coördinatie mobiliteitsplan - structuurplan
- Coördinatie communicatie extern
- Interne communicatie tussen diensten
- Extern advies;

Overlegorganen

- Gemeentelijke begeleidingscommissie (AWV, De Lijn, Provincie).
- Audit; projectnota's
- projectteam;
- Gemeentelijke adviesgroep mobiliteit

**BIJLAGE
ACTIEPROGRAMMA**

BIJLAGE
EVALUATIETABEL (BEOORDELING SCENARIO'S)

<i>Nr.</i>	<i>Actie</i>	<i>Locatie</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Timing</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Trekker</i>	<i>Partners</i>	<i>Raming in €</i>
WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE STRUCTUREN								
1	Bijkomende behoefte van woningen vooral realiseren in centrum van kernen	Avelgem	bereikbaarheid	MT		gem	politie	
2	Economische ontwikkeling in centrumgebieden en gebieden voor gemengde functies nabij het centrum	Avelgem	bereikbaarheid	MT		gem		
3	Oude spoorwegberm als non-stop fietsroute	Avelgem	bereikbaarheid	MT		gem	prov	
4	Herontwikkelingspool Grote Fabrieke	Centrum Avelgem	bereikbaarheid	KT		gem		
5	Stationsomgeving ontwikkelen	Centrum Avelgem	bereikbaarheid	KT		gem	De Lijn	
7	Doortochtaanpak Avelgem	Centrum Avelgem	verkeersleefbaarheid	KT		gem		
9	Doortocht, poorteffecten en snelheidsremmende maatregelen	Alle deekernen	verkeersveiligheid	KT		gem	AWV	
10	N8 - N353: volledig herinrichten doortocht met gescheiden rioleringsstelsel vanaf rotonde E. Balcaenstraat tot na de bocht aan café 't Fonteintje	Centrum Avelgem	verkeersleefbaarheid	MT		gem	AWV	
11	Herinrichtingsproject stationsomgeving + Grote Fabrieke	Centrum Avelgem	verkeersleefbaarheid	KT		gem	De Lijn	
12	Oud pompgebouw als recreatieve aantrekkingspool	Bossuit	bereikbaarheid	KT		gem	prov	
13	Kasteelpark	Bossuit	bereikbaarheid	LT		prov	gem	

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Prioriteit	Trekker	Partners	Raming in €
WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN								
14	Omvormen N8 tot secundaire weg type I	N391 - N8 (- N8e) Knokke - Zwevegem tot Avelgem	bereikbaarheid	LT		AWV	gem prov	
15	Omvormen N8e - N8 Avelgem - Oudenaarde vanaf Kortrijkstraat of Doorniksesteenweg: Heraanleg kruispunt Stijn-Streuvelslaan- Stationstraat - Oudenaardsesteenweg	(N8e -) N8 Avelgem - Oudenaarde	bereikbaarheid	MT		AWV		
16	Omvormen N353 Avelgem - Warcoing tot secundaire weg type II	N353	bereikbaarheid	LT		AWV		
17	Omvormen N36 - N382 Kerkhove - Waregem tot secundaire weg type II	N36 - N382	bereikbaarheid	LT		AWV		
18	Structureel onderhoud van de E. Balcaenstraat vanaf rondpunt tot aan brug	E. Balcaenstraat	bereikbaarheid	LT		prov	AWV/gem	
19	Structureel onderhoud van de N453 van rond punt Kerkhove tot Oudenaarde	N 453	bereikbaarheid	KT		AWV	gem	
20	Opstellen en verwezelijken van uniform wegbeeld in functie van ontsluitings- en verzamelfunctie	Alle lokale wegen type II A	verkeersleefbaarheid	LT		gem	prov	
21	Verkeersremmende maatregelen	Ruggestraat	verkeersveiligheid	KT		gem		
22	Woonerven (20 km/u) indien het openbaar domein beantwoord aan eisen	Alle lokale wegen, type III	verkeersleefbaarheid	KT-MT-LT		gem		100.000 per km
23	Knippen van doorgaande relatie indien sprake van sluipverkeer	Alle lokale wegen, type III	bereikbaarheid	KT-MT-LT		gem		100.000 per km
24	Infrastructurele aanpassingen op strategische locaties – indien noodzakelijk	Alle lokale wegen, type III	bereikbaarheid	KT-MT-LT		gem		100.000 per km
25	Opmaak bewegwijzeringsplan	Alle deelkernen	bereikbaarheid	KT		gem		50.000
26	Verruiming zone 30 naar woongebieden binnen bebouwde kom door o.a. in- en uitritconstructies bij binnenrijden woonwijken	Alle deelkernen	verkeersveiligheid	MT-LT		gem		8.000/krsp
27	Herinrichting Doortocht N8-N353- 2e fase: tussen krp Kerkstraat - Doorniksesteenweg en krp Stijn Streuvelslaan - Doorniksesteenweg	N8: tussen kmp 69,8 en kmp 70,240 in Avelgem	verkeersleefbaarheid	KT		gem	AWV	2.000.000
28	Herinrichting Doortocht N8-N353- 3e fase: tussen krp Stijn Streuvelslaan - Doorniksesteenweg en krp met de E. Balcaenstraat, met zone 30 in centrumzone	N353: tussen kmp 0 en kmp 0,950 in Avelgem	verkeersleefbaarheid	LT		gem	AWV	1.000.000
29	Herinrichting doortocht Leynseelstraat tussen krp met Kortrijkstraat en krp met Spichtestraat	N8: tussen kmp 70,94 en kmp 71,68 in Avelgem	verkeersleefbaarheid	LT		gem	AWV	500.000
30	Uitbouw van een nieuwe poort als ingang naar de bebouwde kom, voor het verkeer komend van Spiere-Helkijn: poorteffect overgang naar 50	N353: kmp 4,4, in Bossuit	verkeersveiligheid	MT		gem	AWV	50.000
31	Aanpassing herinrichting doortocht: verbreding fietspaden en op hetzelfde niveau van de voetpaden aanleggen, met verplaatsing greppel	N353: tussen kmp 3,5 en kmp 4,4, in Bossuit	verkeersveiligheid	LT		gem	AWV	500.000
32	Afbakening en inrichting van beveiligde schoolomgeving van de school gelegen in de St Pieterstraat op minder dan 200 m van de N353	N353: t.h.v. kmp 2,5 in Outrijve	verkeersveiligheid	LT		gem		
33	Uitbouw van een nieuwe poort als ingang naar de bebouwde kom, voor het verkeer komend van Spiere-Helkijn: poorteffect overgang naar 50	N353: t.h.v. kmp 2,6 in Outrijve	verkeersveiligheid	LT		gem	AWV	25.000

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Prioriteit	Trekker	Partners	Raming in €
34	Aanpassing herinrichting doortocht: verbreding fietspaden en op hetzelfde niveau van de voetpaden aanleggen, met verplaatsing greppel	N353: tussen kmp 1,6 en kmp 2,6 in Outrijve	verkeersveiligheid	LT		gem	AWV	50.000
35	Afbakening en inrichting van schoolomgeving als zone 30	N453: t.h.v. kmp 9,20 in Kerkhove	verkeersveiligheid	/		gem	Vlaamse Overheid	
36	Herinrichting als doortocht met inbegrip van poorteffect en uitbreiding doortocht tussen kmp 8,8 en km 9,12; met een ontubbeling van het fietspad op het wegvak binnen de bebouwde kom	N453: tussen kmp 8,8 en kmp 9,28 in Kerkhove	verkeersleefbaarheid	MT		AWV	gem	
37	Herindelen rijweg in 2 rijstroken met vrijliggende fietspaden met inbegrip van een poorteffect	N8: tussen kmp 64,590 en kmp 64,75 in Kerkhove	verkeersveiligheid	KT		gem	AWV	400000 160.000 (gem)
38	Spoorroute op oude spoorwegberm	Oude spoorwegberm	bereikbaarheid	MT		prov		500.000 per km
39	Schelderoute	Tussen spoorroute en Ruggestraat aan noordzijde van de Schelde	bereikbaarheid	MT		W&Z	prov	500.000 per km
40	Kanaal van Bossuitroute	Kanaal Bossuit-Kortrijk	bereikbaarheid	MT		W&Z	prov	500.000 per km
41	De gedeelten van de bovenlokale fietsroutes in de bebouwde kommen worden samen met de herinrichting van de weg aangepakt	Brugstraat (N8) - Oudenaardsesteenweg (N8) - Doorniksesteenweg (N353) - gelegen BIBEKO	verkeersveiligheid	KT-MT		AWV		1.500.000
42	Inrichten als bovenlokale fietsroute	Ruggestraat (gemeenteweg)	verkeersveiligheid	MT		prov	gem	500.000/km
43	Inrichten als bovenlokale fietsroute	Kerkstraat-Leopoldstraat - Kasteelstraat - Bevrijdingslaan - Bosstraat - Knobelstraat (gemeentewegen)	verkeersveiligheid	LT		gem	AWV	50.000
44	Aanleggen van vrijliggende fietspaden	Bruggesteenweg (N36) tussen kmp 45,5 en kmp 46,2	verkeersveiligheid	LT		prov	gem	500.000/km
45	Aanleggen van vrijliggende fietspaden	Brugstraat (N8) tussen grens O-VI (kmp 64,45) en beb kom (kmp 64,59) buiten de bebouwde kom van Kerkhove	verkeersveiligheid	LT		AWV		

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Prioriteit	Trekker	Partners	Raming in €
46	Aanleggen van vrijliggende fietspaden (opm.: in het structureel onderhoud worden de bestaande fietspaden behouden)	Oudenaardsesteenweg N453 tussen kmp 7,529 en kmp 8,8	verkeersveiligheid	MT		AWV		
47	Aanleggen van vrijliggende fietspaden (opm.: de bestaande fietspaden blijven behouden)	Oudenaardsesteenweg (N8) - tussen bebouwde kom Waarmaarde (kmp 66,6) en Krp Lindestraat (kmp 67,55)	verkeersveiligheid	LT		AWV		
48	Herinrichting verbreding fietspaden	N353 tussen kmp 3,5 en 4,4	verkeersveiligheid	MT		gem	Vlaamse Overheid	
49	Herinrichting verbreding fietspaden	N353 tussen kmp 1,6 en kmp 2,6	verkeersveiligheid	MT		gem		
50	Inrichten als lokale fietsroute	Doorniksesteenweg (tussen Neerstraat en Stationsstraat) - Stationsstraat	verkeersveiligheid	MT		AWV	AWV	500.000
51	Aanleggen van vrijliggende fietspaden	N8 Leynseelstraat in bebouwde kom tussen kmp 70,94 en kmp 71,68	verkeersveiligheid	LT		AWV		350.000
52	Inrichten als lokale fietsroute	N8 - Leynseelstraat tussen Spichtestraat (kmp 71,68) en krp Pontstraat (kmp 72,44) te Zwevegem	verkeersveiligheid	LT		gem	AWV	
53	Inrichten als lokale fietsroute	Kortrijkstraat - Leynseelstraat	verkeersveiligheid	LT		gem	AWV	
54	Inrichten als lokale fietsroute	Neerstraat - Driesstraat - Knobbelstraat	verkeersveiligheid	LT		gem		
55	Inrichten als lokale fietsroute	Pontstraat-St Maartensstraat - Stampkotstraat	verkeersveiligheid	LT		gem		
56	Inrichten als lokale fietsroute	O.L.Vrouwstraat - Nieuwstraat	verkeersveiligheid	KT		Zwevegem	gem AWV	500.000

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Prioriteit	Trekker	Partners	Raming in €
57	Inrichten als lokale fietsroute	Kaaistraat - Krevelstraat	verkeersveiligheid	LT		AWV		
58	Busstation Avelgem uitbouwen als intergemeentelijk openbaarvervoerknooppunt: Herinrichtingsproject stationsomgeving	centrum Avelgem	bereikbaarheid	KT		gem	De Lijn	
59	Busstation Avelgem uitbouwen als intergemeentelijk openbaarvervoerknooppunt: Verbeteren halte-infrastructuur, elke bushalte voorzien van fietsenstalling	centrum Avelgem	bereikbaarheid	KT		gem	De Lijn	
60	Doorkoppeling van lijn 65 (Oudenaarde) naar Kortrijk (Lijn 91, 92, 93)	Lijn 91, 92, 93 naar Oudenaarde	bereikbaarheid	KT		De Lijn	gem	
61	Realiseren van voetgangersdoorsteken vanaf centumparkings naar omliggende centrumstraten	centrum Avelgem	bereikbaarheid	MT		gem		
62	Diefstalveilige fietsenstallingen in het handelscentrum	centrum Avelgem	bereikbaarheid	MT		gem		€ 60 per fietsparkeerplaats
63	Hervredelen rijweg: 2 rijstroken met vrijliggende fietspaden, in overleg met AWV - Oost-VI . Linksafstroken voor verkeer richting N36 richting Kluisbergen,	N8 Brugstraat tussen Oost-VI (kmp 64,455) en begin bebouwde kom (kmp 64,590)	verkeersveiligheid	KT		gem		
64	Ontdubbelen fietspad	N453 tussen begin beb kom (kmp 8,8) en grens Oost VI (kmp 7,529)	verkeersveiligheid	LT		gem	AWV De Lijn prov NMBS	
65	Structureel onderhoud	N8 Leynseelstraat tussen beb. kom Avelgem (kmp 71,68) en de grens met Zwevegem (kmp 71,83)	verkeersveiligheid	LT		AWV		625.000
66	Verhogen van de veiligheid voor fietsers	E. Balcaenstraat tussen de Nijverheidslaan en de brug over de Schelde	verkeersveiligheid	LT		prov	AWV gem	625.000

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Prioriteit	Trekker	Partners	Raming in €
WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN								
67	Opmaak schoolvervoerplan	Avelgem	verkeersleefbaarheid	MT		scholen	gem	
68	Campagne 'U stopt toch ook' en 'ik laat mij zien' ism de scholen	Avelgem	verkeersveiligheid	KT		Vlaamse Overheid		
69	Fietspoolen	Avelgem	leefmilieu	KT		gem	scholen	
70	Sensibiliseringscampagne bij aanvang schooljaar	Avelgem	verkeersveiligheid	KT		gem	scholen	
71	Inzetten van gemachtigde opzichters	Avelgem	verkeersveiligheid	KT		gem	scholen	
72	Folder rond bereikbaarheid school	Avelgem	bereikbaarheid	KT		gem	scholen	
73	Aanspreekpunt in de school rond mobiliteit	Avelgem	verkeersveiligheid	KT		scholen		
74	Verkeerskoffers	Avelgem	verkeersveiligheid	KT		scholen		
75	Promotiecampagne voor schoolabonnementen	Avelgem	leefmilieu	KT		scholen	De Lijn	
76	Bestaande fietspool scholieren elk jaar terug lanceren bij begin van schooljaar	Avelgem	leefmilieu	KT		scholen		
77	Idem voetgangerspool	Avelgem	leefmilieu	KT		gem	scholen	
78	Bij start schooljaar de campagnes communiceren naar de scholen	Avelgem	verkeersveiligheid	KT		gem	scholen	
79	Ter beschikking stellen van educatief materiaal (~verkeerskoffers")	Avelgem	verkeersveiligheid	KT		gem	scholen	
80	Fietsgraveeracties	Avelgem	leefmilieu	KT		gem	scholen	
81	Mobiliteitskaart van de gemeente	Avelgem		KT		gem	politie	
82	Infopakket voor nieuwe inwoners	Avelgem		KT		gem		
83	Mobiliteitspagina op gemeentelijke website	Avelgem		KT		gem		
84	Opstellen actieprogramma	Avelgem	verkeersveiligheid	KT		gem		
85	Uitvoering en coördinatie + systematisch inzetten van snelheidsindicatiebord + evaluatie acties	Avelgem	verkeersveiligheid	KT-MT-LT		gem		100.000 per km
86	Voldoende controle op parkeerovertradingen	Avelgem	verkeersleefbaarheid	KT		politie		
87	Preventief optreden tegen vandalisme en diefstal op parkings	Avelgem	verkeersleefbaarheid	KT		politie	gem	
88	Controle gordeldracht	Avelgem	verkeersveiligheid	KT		politie	gem	
89	Controle alcoholgebruik	Avelgem	verkeersveiligheid	KT		politie		
90	Bovengemeentelijk overleg met omliggende gemeenten	Avelgem		KT-MT		Vlaamse Overheid		
91	Ambtelijk overleg om sectoriële plannen beter af te stemmen			KT		politie		
92	Adviesgroep mobiliteit betrekken bij projecten en opvolging mobiliteitsplan	Avelgem		KT -MT - LT		gem		
93	Jaarlijkse bijeenkomst GBC voor opvolging van acties in het mobiliteitsplan (bij aanvang van elk schooljaar	Avelgem		KT -MT - LT		gem		

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Prioriteit	Trekker	Partners	Raming in €
UITGEVOERDE OF LOPENDE ACTIES								
1	Oud tracé N8: volledige heraanleg met gescheiden rioleringsstelsel	Kortrijkstraat	verkeersleefbaarheid	uitgevoerd		gem	AWV	
2	In goede staat van berijdbaarheid brengen tussen krp met de Doorniksesteenweg en krp met de Stijn Streuvelslaan, in het kader van de overdracht aan de gemeente	N8e (Kortrijksestraat): tussen kmp 0 en kmp 0,86 in Avelgem	bereikbaarheid	uitgevoerd		gem	AWV	
3	Invoering van tonnenmaatbeperking in woonkernen	enkel in verblijfsgebieden	bereikbaarheid	lopende		gem	buurgemeenten	
4	Invoeren van zone 30 in alle woonstraten	Alle lokale wegen, type III	verkeersleefbaarheid	uitgevoerd		gem	Leiedal	
5	Heraanleg kasseistrook	Varent	bereikbaarheid	uitgevoerd		AWV		
6	Bebouwde kommen afbakenen door nieuw aanvullend reglement	Alle deelkernen	verkeersleefbaarheid	uitgevoerd		gem	AWV + Prov	
7	Beveiligen schoolomgevingen	Alle deelkernen	verkeersveiligheid	uitgevoerd		gem	AWV	
8	Optimaliseren fietsverbinding van centrum naar jaagpad langs de Schelde in Outrijve	Outrijve	bereikbaarheid	uitgevoerd		gem		
9	Fietsverbinding langs Kapellekouter	Rugge	bereikbaarheid	uitgevoerd		gem		
10	Fietsverbinding langs Rijtgracht en naar jaagpad	Waarmaarde	bereikbaarheid	uitgevoerd		gem		
11	Afbakening en inrichting van beveiligde schoolomgeving van de school gelegen in de Ruggestraat op minder dan 200m van de N8	N8: t.h.v. kmp 68,18 in Rugge	verkeersveiligheid	uitgevoerd		gem	Vlaamse Overheid	850.000
12	Afbakening en inrichting van beveiligde schoolomgeving, verbetering van kruispunt toegangsweg met N8	N8: t.h.v. kmp 66,3 in Waarmaarde	verkeersveiligheid	lopende		gem	Vlaamse Overheid	
13	Inrichten van doortocht met 2 poorteffecten voor overgang naar 50	N8: tussen kmp 66,2 en kmp 66,6 in Waarmaarde	verkeersveiligheid	lopende		gem	AWV	25.000
14	Aanbrengen wegmarkeringen en asverlegging	N8 in Waarmaarde	verkeersveiligheid	lopende		gem	AWV	400.000
15	Poorteffect overgang naar 50: overgang voor het verkeer komend van Avelgem naar de bebouwde kom van Kerkhove	N8: t.h.v. kmp 65,5 Kerkhove	verkeersveiligheid	lopende		gem	AWV	500.000
16	Inrichten als lokale fietsroute	Kortrijkstraat - Neerstraat (N8e)	verkeersveiligheid	uitgevoerd		gem	AWV	
17	Omvormen N8e - N8 Avelgem - Oudenaarde vanaf Kortrijkstraat of Doorniksesteenweg: Heraanleg kruispunt Stijn Streuvelslaan - Kortrijkstraat-Leynseelstraat	(N8e -) N8 Avelgem - Oudenaarde	bereikbaarheid	uitgevoerd		gem	AWV	
18	Herinrichten kruispunt Knobelstraat-Bosstraat (rotonde)	Bevrijdingslaan - Bosstraat Knobelstraat	bereikbaarheid	uitgevoerd		gem		

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Prioriteit	Trekker	Partners	Raming in €
19	Verkeersremmende maatregelen	Kerkhofstraat	verkeersveiligheid	uitgevoerd		gem		
20	Afbakening en inrichting van schoolomgeving als zone 30	N8: kmp 69,6 in Avelgem	verkeersveiligheid	uitgevoerd		gem	AWV	
21	Bijkomende parkeerduurbepanking dmv. invoeren blauwe zone in centrumstraten en langs N8	controle op blauwe zone wordt een gemeentelijke bevoegdheid	verkeersleefbaarheid	uitgevoerd		gem		
22	Herinrichting Doortocht N8-N353- 1e fase: overgangszone en bebouwde kom vanaf krp Toekomststraat tot aan krp Kerkstraat - Doorniksesteenweg	N8: tussen kmp 68,4 en kmp 69,8 in Avelgem	verkeersleefbaarheid	uitgevoerd		gem	AWV	
23	Vernieuwen rijwegverharding in beton	N8 tussen beb kom Kerkhove (kmp 65,5) en beb kom Waarmaarde (kmp 66,2)	verkeersveiligheid	lopende		AWV		
24	Vernieuwen rijwegverharding in beton en aanleg fietspad aan de rechterkant	N8 tussen beb kom Waarmaarde (kmp 66,6) en tot ongeveer krp Lindestraat (kmp 67,55)	verkeersveiligheid	lopende		gem		
25	Volledig vernieuwen van de weg, met inbegrip van aanleg ontdubbelde fietspaden	N8 tussen kmp 68,4 en beb kom Avelgem (kmp 68,7)	verkeersveiligheid	lopende		AWV		
26	Afbakening en inrichting van beveiligde schoolomgeving t.h.v. de Schoolstraat	N353: kmp 4,08 rechterkant, in Bossuit	verkeersveiligheid	uitgevoerd		gem	AWV	
27	Herbekijken ontsluiting bedrijvigheid	Kerkhove	bereikbaarheid	uitgevoerd		gem		
28	Vertrek en eindpunt van buslijnen 91-92 tijdens schoolspits ter hoogte van de scholen langs de Oudenaardsesteenweg	Oudenaardsesteenweg	bereikbaarheid	uitgevoerd		gem	De Lijn	
29	Nieuwe haltes	Waarmaarde, Kerkhove, Outrijve en Bossuit	bereikbaarheid	uitgevoerd		gem	De Lijn	
30	Nieuwe vaste busverbinding vanaf Spiere Helkijn doorheen alle kernen van Avelgem Naar Waregem, via Anzegem	Waarmaarde, Kerkhove	bereikbaarheid	uitgevoerd		De Lijn		
31	Bediening van alle woongebieden	Waarmaarde, Kerkhove	bereikbaarheid	uitgevoerd		De Lijn		
32	Voldoende hoge frequentie en voldoende breed aanbod (ook 's avonds en in weekend)	Waarmaarde, Kerkhove	bereikbaarheid	uitgevoerd		De Lijn		
33	Aankopen fiets voor gemeentepersoneel (vzw Mobiel)	Avelgem	leefmilieu	uitgevoerd		gem		
34	Vernieuwen rijwegverharding in beton	N453 tussen begin beb kom (kmp 8,8) en grens Oost VI (kmp 7,529)	verkeersveiligheid	uitgevoerd		ggem	AWV De Lijn prov	

<i>Nr.</i>	<i>Actie</i>	<i>Locatie</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Timing</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Trekker</i>	<i>Partners</i>	<i>Raming in €</i>
35	Marktbus die 2 x per maand wordt ingezet om bewoners van de dealkernen naar markt te brengen	Avelgem	bereikbaarheid	afgeschaft		gem	De Lijn	

Volgende afkortingen worden gebruikt voor de partners

AWV Vlaams Gewest, afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

De Lijn Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn

gem gemeentebestuur Avelgem

NMBS Nationale Maatschappij voor Belgische Spoorwegen

politie politiezone MIRA

prov provincie West-Vlaanderen

De spreiding van de investeringen wordt aangegeven met het onderscheid in tijd:

- KT= korte termijn, tot eind 2012 (=deze legislatuur)

- MT = middellange termijn, 2013 - 2018

- LT = lange termijn, na 2018

DIVERSE BIJLAGEN

Brief 20/11/2003 AWV West Vlaanderen aan het gemeentebestuur Zwevegem, betreffende omlegging N8 in Heestert

Brief 16/01/2004 gemeentebestuur Zwevegem aan AWV West Vlaanderen

Auditverslag